



First Session
Thirty-eighth Parliament, 2004-05

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Wednesday, February 2, 2005
Thursday, February 3, 2005

Issue No. 10

**Nineteenth, twentieth, twenty-first
and twenty-second meetings on:**
Canada's national security policy

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
trente-huitième législature, 2004-2005

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président :
L'honorable COLIN KENNY

Le mercredi 2 février 2005
Le jeudi 3 février 2005

Fascicule n° 10

**Dix-neuvième, vingtième, vingt-et-unième
et vingt-deuxième réunions concernant :**
La politique de sécurité nationale du Canada

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The name of the Honourable Senator Lynch-Staunton is substituted for that of the Honourable Senator Nolin (*February 2, 2005*).

The name of the Honourable Senator Munson is substituted for that of the Honourable Senator Downe (*February 2, 2005*).

CORRECTIONS

1. Incorrect budget figures appeared in the December 13, 2004 minutes published as part of **Issue 8**. The correct figures are listed below:

Professional and Other Services:	\$ 6,500
Transportation and Communication:	\$ 2,170
All other expenses	<u>\$ 1,000</u>
Total:	<u>\$ 9,670</u>

The figures appearing on the Internet version of Issue 8 are correct.

2. The committee published its fourth report as part of **Issue 9**, however the appendix to the report was inadvertently omitted from the issue. It has been added to the internet version (html and pdf versions).

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)

Modification de la composition du comité :

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

Le nom de l'honorable sénateur Lynch-Staunton est substitué à celui de l'honorable sénateur Nolin (*le 2 février 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Munson est substitué à celui de l'honorable sénateur Downe (*le 2 février 2005*).

CORRECTIONS

1. Dans le **fascicule n° 8**, des chiffres incorrects ont été publiés dans le procès-verbal du 13 décembre 2004. Les chiffres corrigés paraissent ci-dessous :

Services professionnels et autres :	6 500 \$
Transports et communications :	2 170 \$
Autres dépenses :	<u>1 000 \$</u>
Total :	<u>9 670 \$</u>

Les chiffres paraissant sur la version publiée sur Internet sont corrects.

2. Le comité a publié son quatrième rapport dans le **fascicule n° 9**, cependant l'annexe au rapport a été omis du fascicule. Il a été ajouté dans la version publiée sur internet (formats html et pdf).

MINUTES OF PROCEEDINGS

ST. JOHN'S, Wednesday, February 2, 2005
(20)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 8:04 a.m., in the Garrison Room, Fairmont Newfoundland, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

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

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 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.*)

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

At 8:57 a.m., the committee suspended its sitting.

At 9:00 a.m., the committee resumed its sitting in public in the Fort William Ballroom.

WITNESSES:

9 Wing (Gander):

Lieutenant-Colonel Jim Macaleese, Commander.

103 Search and Rescue Squadron (Gander):

Major Brian Wicks, Commander.

Canadian Merchant Service Guild:

Lawrence Dempsey, National President;

Mark Boucher, National Secretary Treasurer.

Union of Canadian Transportation Employees (UCTE):

Wayne Fagan, Regional Vice-President;

John Fox, Member.

The Chair made an opening statement.

Lieutenant-Colonel Jim Macaleese and Major Brian Wicks each made a presentation and answered questions.

At 10:12 p.m., the committee suspended its sitting.

PROCÈS-VERBAUX

ST. JOHN'S, le mercredi 2 février 2005
(20)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 8 h 4, dans la salle Garrison du Fairmont Newfoundland, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny et Meighen (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; le capitaine de vaisseau Kenneth Stewart, agent de liaison du MDN; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; et Veronica Morris, agent de communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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.*)

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

À 8 h 57, le comité suspend ses travaux.

À 9 heures, le comité entreprend la séance publique dans la salle Fort William.

TÉMOINS :

9^e Escadre (Gander) :

Le lieutenant-colonel Jim Macaleese, commandant.

103^e Escadron de recherche et de sauvetage (Gander) :

Le major Brian Wicks, commandant.

Gilde de la marine marchande du Canada :

Lawrence Dempsey, président national;

Mark Boucher, secrétaire-trésorier national.

Union canadienne des employés des transports (UCET) :

Wayne Fagan, vice-président régional;

John Fox, membre.

Le président fait une déclaration.

Le lieutenant-colonel Jim Macaleese et le major Brian Wicks font une déclaration et répondent aux questions.

À 10 h 12, le comité suspend ses travaux.

At 11:20 p.m., the committee resumed its sitting.

Lawrence Dempsey and Wayne Fagan each made a presentation and answered questions with Mark Boucher and John Fox.

At 12:14 p.m., the committee suspended its sitting.

At 12:24 p.m., the committee resumed its sitting in camera in the Garrison Room.

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

At 1:03 p.m., Senator Forrestall assumed the chair.

At 1:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le cogreffier du comité,

Daniel Charbonneau

Co-Clerk of the Committee

À 11 h 20, le comité reprend ses travaux.

Lawrence Dempsey et Wayne Fagan font une déclaration et, de concert avec Mark Boucher et John Fox, répondent aux questions.

À 12 h 14, le comité suspend ses travaux.

À 12 h 24, le comité reprend ses travaux, à huis clos, dans la salle Garrison.

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

À 13 h 3, le sénateur Forrestall assume la présidence.

À 13 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

ST. JOHN'S, Wednesday, February 2, 2005
(21)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 1:15 p.m., in the Fort William Ballroom, Fairmont Newfoundland, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

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

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 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:

Canadian Coast Guard:

John Butler, Regional Director, Newfoundland and Labrador.

H.M.C.S. Cabot:

Lieutenant-Commander Max Harvey, Commander.

ST. JOHN'S, le mercredi 2 février 2005
(21)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 13 h 15, dans la salle de bal Fort William du Fairmont Newfoundland, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny et Meighen (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; le capitaine de vaisseau Kenneth Stewart, agent de liaison du MDN; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; et Veronica Morris, agent de communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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 :

Garde côtière canadienne :

John Butler, directeur général, Terre-Neuve-et-Labrador.

NCSM Cabot :

Le capitaine de corvette Max Harvey, commandant.

36th Service Battalion:

Lieutenant-Colonel J.F. Camsell.

Royal Newfoundland Regiment (1st Battalion):

Lieutenant-Colonel S.P. Leonard.

The Chair made an opening statement.

John Butler made a presentation and answered questions.

At 2:40 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:04 p.m., the committee resumed its sitting.

The Chair made an opening statement.

Lieutenant-Commander Max Harvey, Lieutenant-Colonel J.F. Camsell and Lieutenant-Colonel S.P. Leonard each made a presentation and answered questions.

At 4:33 p.m., the committee suspended its sitting.

At 4:40 p.m., the committee resumed its sitting in camera in the Garrison Room.

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

At 5:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le cogreffier du comité,

Daniel Charbonneau

Co-Clerk of the Committee

36^e Bataillon de service :

Le lieutenant-colonel J.F. Camsell.

Le Royal Newfoundland Regiment (1^{er} Bataillon) :

Le lieutenant-colonel S.P. Leonard.

Le président fait une déclaration.

John Butler fait une déclaration et répond aux questions.

À 14 h 40, le comité suspend ses travaux.

À 15 h 4, le comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Le lieutenant-commandant Max Harvey et les lieutenants-colonels J.F. Camsell et S.P. Leonard font une déclaration et répondent aux questions.

À 16 h 33, le comité suspend ses travaux.

À 16 h 40, le comité reprend ses travaux, à huis clos, dans la salle Garrison.

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

À 17 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La cogreffière du comité,

Jodi Turner

Co-Clerk of the Committee

ST. JOHN'S, Wednesday, February 2, 2005
(22)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6:00 p.m., in the Fort William Ballroom, Fairmont Newfoundland, 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; Captain (N) Kenneth Stewart, DND Liaison Officer; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; and Barry Denofsky, National Security Advisor.

Also present: The official reporters of the Senate.

ST. JOHN'S, le mercredi 2 février 2005
(22)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 heures, dans la salle de bal Fort William du Fairmont Newfoundland, 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; le capitaine de vaisseau Kenneth Stewart, agent de liaison du MDN; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; et Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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:

As individuals:

Greg Doyle;
 Geoff Peters;
 Harry Gordon Bown;
 Don Barter;
 James Cahill;
 Arthur Howard;
 Siobhan Coady;
 Carl Powell;
 J. Leonard Barron;
 Andy Vavasour;
 Joy Fitzsimmons;
 Bettina Ford;
 Tracy Glynn;
 James MacLean;
 Len Squires;
 Jon Summers;
 Fraser Ellis;
 Kas Talabany.

The Chair made an opening statement.

Greg Doyle made a statement and acted as moderator.

Geoff Peters; Harry Gordon Bown; Don Barter; James Cahill; Arthur Howard; Siobhan Coady; Carl Powell; J. Leonard Barron; Andy Vavasour; Joy Fitzsimmons; Bettina Ford; Tracy Glynn; James MacLean; Len Squires; Jon Summers; Fraser Ellis; and Kas Talabany each made a presentation and answered questions.

At 7:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

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 :

À titre personnel :

Greg Doyle;
 Geoff Peters;
 Harry Gordon Bown ;
 Don Barter;
 James Cahill;
 Arthur Howard;
 Siobhan Coady;
 Carl Powell;
 J. Leonard Barron;
 Andy Vavasour;
 Joy Fitzsimmons;
 Bettina Ford;
 Tracy Glynn;
 James MacLean;
 Len Squires;
 Jon Summers;
 Fraser Ellis;
 Kas Talabany.

Le président fait une déclaration.

Greg Doyle fait une déclaration et agit comme modérateur.

Geoff Peters, Harry Gordon Bown , Don Barter, James Cahill, Arthur Howard, Siobhan Coady, Carl Powell, J. Leonard Barron, Andy Vavasour, Joy Fitzsimmons, Bettina Ford, Tracy Glynn, James MacLean, Len Squires, Jon Summers, Fraser Ellis, et Kas Talabany font une déclaration et répondent aux questions.

À 19 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Daniel Charbonneau

Clerk of the Committee

ST. JOHN'S, Thursday, February 3, 2005
(23)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 8:00 a.m., in the Garrison Room, Fairmont Newfoundland, 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; Captain (N) Kenneth Stewart, DND Liaison Officer; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; and Barry Denofsky, National Security Advisor.

Also present: The official reporters of the Senate.

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.*)

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

At 9:00 a.m., the committee suspended its sitting.

At 9:06 a.m., the committee resumed its sitting in public in the Fort William Ballroom.

WITNESSES:

Government of Newfoundland and Labrador:

The Honourable Trevor Taylor, Minister of Fisheries and Aquaculture and Minister Responsible for Labrador.

House of Assembly of Newfoundland and Labrador:

John Hickey, MHA, Lake Melville.

Town of Happy Valley-Goose Bay:

Leo Abbas, Mayor.

Royal Newfoundland Constabulary:

Richard Deering, Chief of Police.

Royal Canadian Mounted Police:

Bill Smith, Chief Superintendent.

The Chair made an opening statement.

Trevor Taylor, John Hickey and Leo Abbas made a statement and answered questions.

At 10:13 a.m., the committee suspended its sitting.

At 10:16 a.m., the committee resumed its sitting.

The Chair made an opening statement.

ST. JOHN'S, le jeudi 3 février 2005
(23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 8 heures, dans la salle Garrison du Fairmont Newfoundland, 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; le capitaine de vaisseau Kenneth Stewart, agent de liaison du MDN; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; et Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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.*)

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

À 9 heures, le comité suspend ses travaux.

À 9 h 6, le comité entreprend la séance publique dans la salle Fort William.

TÉMOINS :

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador :

L'honorable Trevor Taylor, ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsable du Labrador.

Chambre d'assemblée de Terre-Neuve-et-Labrador :

John Hickey, député, Lake Melville.

Ville de Happy Valley-Goose Bay :

Leo Abbas, maire.

Royal Newfoundland Constabulary :

Richard Deering, chef des services de police.

Gendarmerie royale du Canada :

Bill Smith, surintendant principal.

Le président fait une déclaration.

Trevor Taylor, John Hickey et Leo Abbas font une déclaration et répondent aux questions.

À 10 h 13, le comité suspend ses travaux.

À 10 h 16, le comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Richard Deering and Bill Smith each made a presentation and answered questions.

At 11:36 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Richard Deering et Bill Smith font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 36, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La cogreffière du comité,

Jodi Turner

Co-Clerk of the Committee

EVIDENCE

ST. JOHN'S, Wednesday, February 2, 2005

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 8:04 a.m. to examine and report on the national security policy for Canada.

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

[*English*]

The Chairman: Good morning, ladies and gentlemen. It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, the committee will hear testimony relating to the review of Canadian defence policy.

We are very pleased to be here in St. John's today, in a city with such a proud military tradition. St. John's is the home to Canadian Forces Station St. John's, 1st Battalion, Royal Newfoundland Regiment, 56th Field Engineering Squadron, 36th Service Battalion and 728th Communications Squadron. Thousands of young men and women from this region have served in two world wars and Korea and have continued to serve in peacekeeping and peacemaking missions ever since.

I will now introduce the members of the committee. On my immediate right is the distinguished senator from Nova Scotia, Michael Forrestall. He has served the constituents of Dartmouth for 37 years, first as a member of the House of Commons and then as their senator. While in the House of Commons, he served as the official opposition defence critic from 1966 to 1976. He is also a member of our Subcommittee on Veterans Affairs.

On my far left, at the end of the table, is Senator Norman Atkins from Ontario. He came to the Senate with 27 years of experience in the field of communications. He served as senior advisor to Mr. Robert Stanfield, Premier William Davis of Ontario and Prime Minister Brian Mulroney. He is also a member of our Subcommittee on Veterans Affairs.

Beside him is Senator Jane Cordy from Nova Scotia. She is an accomplished educator with an extensive background in community involvement, including serving as vice chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission. She is the chair of the Canada-NATO Parliamentary Association and a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology.

Beside Senator Cordy is Senator Tommy Banks from Alberta. He is the chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which recently released *The One-Tonne Challenge*. He is well-known to Canadians as a versatile musician and entertainer. He provided musical direction for the ceremonies of the 1988 Olympic Winter Games. He is an Officer of the Order of Canada and he has received a Juno award.

At this end of the table, we have Senator Michael Meighen from Ontario. He is a lawyer by profession. He is Chancellor of the University of King's College and past chair of the Stratford

TÉMOIGNAGES

ST. JOHN'S, le mercredi 2 février 2005

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 8 h 4, pour examiner la politique de sécurité nationale du Canada et en faire rapport.

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

[*Traduction*]

Le président : Bonjour, mesdames et messieurs. Je suis heureux de vous accueillir au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Le comité entendra aujourd'hui des témoignages qui porteront sur l'examen de la politique de défense du Canada.

Nous sommes très heureux d'être aujourd'hui à St. John's, cette ville si fière de sa tradition militaire. C'est à St. John's qu'on trouve la base des Forces canadiennes de St. John's, le 1^{er} Bataillon, le Royal Newfoundland Regiment, le 56^e Escadron de génie, le 36^e Bataillon de service et le 728^e Escadron des communications. Des milliers de jeunes hommes et femmes de cette région ont servi pendant les deux guerres mondiales et en Corée et ont continué de servir depuis dans les missions de maintien et de rétablissement de la paix.

Je vous présenterai maintenant les membres du comité. À ma droite immédiate se trouve l'éminent sénateur Michael Forrestall de la Nouvelle-Écosse. Il a servi la population de Dartmouth pendant 37 ans, tout d'abord en tant que député et ensuite en tant que sénateur. À la Chambre des communes, il a été porte-parole de l'Opposition officielle pour la défense de 1966 à 1976. Il est aussi membre de notre Sous-comité des anciens combattants.

À l'extrême gauche de la table se trouve le sénateur Norman Atkins de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat avec 27 ans d'expérience dans le domaine des communications. Il a été conseiller principal de Robert Stanfield, du premier ministre de l'Ontario William Davis et du premier ministre Brian Mulroney. Il est aussi membre du Sous-comité des anciens combattants.

À ses côtés se trouve le sénateur Jane Cordy de la Nouvelle-Écosse. C'est une éducatrice accomplie qui a abondamment servi sa communauté, notamment en tant que vice-présidente de la Halifax Dartmouth Port Development Commission. Elle est présidente de l'Association parlementaire Canada-OTAN et membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie.

De l'autre côté du sénateur Cordy se trouve le sénateur Tommy Banks de l'Alberta. Il préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, qui a publié récemment un rapport intitulé *Le défi d'une tonne*. Il est bien connu des Canadiens, comme musicien et artiste de la scène polyvalent. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux olympiques d'hiver de 1988. Il est officier de l'Ordre du Canada et lauréat d'un prix Juno.

Au bout de la table, nous avons le sénateur Michael Meighen de l'Ontario. Avocat, il est chancelier du University of King's College et ancien président du Festival de Stratford. Il préside

Festival. Currently, he is the chair of our Subcommittee on Veterans Affairs and he is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce.

Beside Senator Meighen is Senator Joseph Day from New Brunswick. He is the deputy chair of the Standing Senate Committee on National Finance and also of our Subcommittee on Veterans Affairs. He is a member of the bar of New Brunswick, Ontario and Quebec, and a fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. He is also a former president and CEO of the New Brunswick Forest Products Association.

Our committee is the first Senate committee mandated to examine security and defence. The Senate asked our committee to examine the need for a national security policy. We began the review in 2002 with three reports: *Canadian Security and Military Preparedness* in February; *The Defence of North America: A Canadian Responsibility* in September; and, *An Update on Canada's Military Crisis: A Review from the Bottom Up* in November. In 2003, the committee published two reports: *The Myth of Security at Canada's Airports* in January, and *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders of the World* in October. In 2004, we tabled two more reports: *National Emergencies: Canada's Front Lines* in March, and recently, *The Canadian Security Guidebook, 2005 edition*.

The committee will hold hearings in every province and engage with Canadians to determine what their national interest is, what they see as Canada's principal threats and how they would like the government to respond to those threats. The committee will attempt to generate debate on national security in Canada and forge a consensus on the need and type of military Canadians want.

Our first witness this morning is Lieutenant-Colonel Jim MacAleese. Trained as a helicopter pilot, Lieutenant-Colonel MacAleese has served with the United States forces on two occasions, and has completed two six-month peacekeeping tours, the first in 1988 with the Multinational Force Observers (MFO) in Sinai, Egypt, and the second in 1990 with the United Nations in Central America. He was a member of the first helicopter unit into Kosovo in 1999. In June 2004, he assumed his current appointment of Commander of 9 Wing, CFB Gander.

We will also hear from Major Brian Wicks. Major Wicks is one of a handful of helicopter pilots qualified to fly Twin Hueys from the deck of our naval ships, and has completed a six-month peacekeeping tour in Sinai. He has served as an instructor in Portage la Prairie and has had three tours with 103 SAR Squadron, culminating as the Commanding Officer since July 2004.

Gentlemen, welcome to the committee. I understand you have a brief opening statement and the floor is yours.

Lieutenant-Colonel Jim MacAleese, Commander, 9 Wing (Gander), Department of National Defence: Mr. Chairman, distinguished senators, I am pleased and honoured to appear before you this morning to provide you with information on

actuellement notre Sous-comité des anciens combattants et est membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce.

À côté du sénateur Meighen se trouve le sénateur Joseph Day du Nouveau-Brunswick. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales et de notre Sous-comité des anciens combattants. Il est membre du Barreau du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Québec et fellow du Intellectual Property Institute of Canada. Il est aussi ancien président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent dont le mandat est d'examiner les questions de sécurité et de défense. Le Sénat a invité notre comité à se pencher sur la nécessité d'une politique de sécurité nationale. Nous avons commencé notre examen en 2002 avec trois rapports : *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, en février, *La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne*, en septembre, et *Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes : Une vue de bas en haut*, en novembre. En 2003, le comité a publié deux rapports : *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, en janvier, et *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde*, en octobre. En 2004, nous avons publié deux autres rapports : *Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne*, en mars, et récemment *Le manuel de sécurité du Canada, édition 2005*.

Le comité tiendra des audiences dans toutes les provinces et dialoguera avec les Canadiens pour déterminer en quoi consiste l'intérêt national pour eux, voir quelles sont à leur avis les principales menaces qui pèsent sur le Canada et savoir comment ils souhaiteraient que le gouvernement réponde à ces menaces. Le comité essaiera de susciter un débat sur la sécurité nationale au Canada et de dégager un consensus sur ses besoins militaires.

Notre premier témoin ce matin est le lieutenant-colonel Jim MacAleese. Pilote d'hélicoptère, le lieutenant-colonel MacAleese a servi dans les forces armées américaines et a pris part à deux missions de maintien de la paix de six mois, la première en 1988 au sein de la Force multinationale et Observateurs (FMO) au Sinaï, en Égypte, et la seconde auprès des Nations Unies en Amérique centrale. Il a fait partie de la première unité d'hélicoptères au Kosovo en 1999. En juin 2004, il a été nommé à son poste actuel de commandant de la 9^e Escadre de Gander.

Nous entendrons également le major Brian Wicks. Le major Wicks est l'un des rares pilotes d'hélicoptères qualifiés pour piloter un Twin Hueys à partir du pont de nos navires, et il a pris part à une mission de maintien de la paix de six mois au Sinaï. Il a été instructeur à Portage la Prairie et a effectué trois missions avec le 103^e Escadron de recherche et de sauvetage, dont il est devenu le commandant en juillet 2004.

Messieurs, bienvenue au comité. Je crois comprendre que vous avez une déclaration à faire. La parole est à vous.

Le lieutenant-colonel Jim MacAleese, commandant, 9^e Escadre Gander, ministère de la Défense nationale : Monsieur le président, distingués sénateurs, je suis heureux et honoré de comparaître devant vous ce matin pour vous fournir de l'information sur la

9 Wing Gander. My intent is to start with a brief overview of the organization and capabilities of the military presence in Gander before we address the areas that have been identified as of interest. Specifically, I will address 9 Wing in general and discuss the reserve elements serving in Gander before handing over to Major Wicks. As the Commanding Officer of 103 Squadron, Major Wicks is better qualified to discuss the capabilities and limitations of search and rescue in Gander.

In essence, there has been a Canadian military presence in Gander since the construction of an airport in the wilderness of Central Newfoundland that was intended to support civilian transatlantic passenger flights in the late 1930s. Before this became a reality, the Second World War started and the Newfoundland government handed the airport over to Canada and the Royal Canadian Air Force. By 1943, Gander was the largest RCAF base worldwide with up to 15,000 people on occasion, including personnel from the RAF, the U.S. Army Air Force and the Canadian Army. The main task was to provide anti-submarine patrols to protect supply convoys as well as provide search and rescue support, and by the end of the war, almost 20,000 aircraft of all types had staged through Gander while being ferried from North America to England.

After the war, RCAF Station Gander was disbanded and the airport handed back to the Newfoundland government. However, the Royal Canadian Navy which had been operating a long distance radio and range-finding station in Gander stayed after the war.

During the Cold War, Gander saw several expansions to the base. In 1954, the air force returned with the construction of an early warning radar unit as part of the Pinetree radar line. In the 1960s, the naval radar station was expanded and a new high frequency direction finder centre was constructed and manned by almost 200 personnel. After much lobbying by the Newfoundland government for the return of full-time SAR operations in the province, 103 Rescue Squadron was reactivated at Gander in 1977.

Today, the main role of 9 Wing Gander is to provide support to these same three operational activities, although there were many changes and reductions over the years. The most visible operation today is the provision of search and rescue services throughout Newfoundland and Labrador as well as northeastern Quebec.

Crews from 103 Squadron maintain a 24-hour standby posture to respond to calls for assistance in one of the busiest regions in Canada, operating under some of the most challenging flying conditions in the country. As mentioned, Major Wicks will provide more details on this capability during his statement.

The base still maintains a Canadian coastal radar site, which provides radar coverage of the eastern approaches to Canada as part of the NORAD network. With the advance of technology, personnel reductions were possible in the 1990s once the 1950s technology of the Pinetree radar line was replaced with modern electronics. Today, the entire network is controlled from

9^e Escadre Gander. J'ai l'intention de vous présenter d'abord un bref aperçu de l'organisation et des capacités de la présence militaire à Gander, avant de passer aux questions que nous estimons dignes d'intérêt. Plus précisément, je parlerai de la 9^e Escadre en général et des éléments de réserve qui servent à Gander avant de céder la parole au major Wicks. Commandant du 103^e Escadron, le major Wicks est mieux qualifié pour discuter des capacités et des limites de la recherche-sauvetage à Gander.

Essentiellement, il y a une présence militaire à Gander depuis la construction d'un aéroport dans la forêt, au centre de Terre-Neuve, afin d'appuyer les vols transatlantiques civils pour le transport des passagers à la fin des années 1930. Mais avant que cela devienne une réalité, la Deuxième Guerre mondiale a éclaté et le gouvernement de Terre-Neuve a cédé l'aéroport au Canada et à l'Aviation royale du Canada. En 1943, Gander était la plus grosse base de l'ARC dans le monde, accueillant parfois jusqu'à 15 000 militaires, soit du personnel de l'aviation britannique, américaine et canadienne. La principale tâche consistait à fournir des patrouilles anti-sous-marines pour protéger les convois de matériel ainsi qu'un appui en recherche-sauvetage. À la fin de la guerre, près de 20 000 avions de tous types avaient fait escale à Gander pour aller de l'Amérique du Nord à l'Angleterre.

Après la guerre, la base de l'ARC de Gander a été démantelée et l'aéroport a été remis au gouvernement de Terre-Neuve. Mais la Marine royale du Canada, qui exploitait une station de télémétrie et de radio longue distance à Gander est restée après la guerre.

Durant la guerre froide, la base de Gander s'est agrandie à plusieurs reprises. En 1954, l'aviation est revenue et a construit un poste radar de guet avancé faisant partie de la ligne radar Pinetree. Dans les années 1960, la station radar navale a été agrandie et un nouveau centre de radiogoniométrie haute fréquence a été construit. Près de 200 personnes y étaient affectées. Après un important lobbying de la part du gouvernement de Terre-Neuve en faveur du rétablissement des opérations de recherche-sauvetage à plein temps dans la province, le 103^e Escadron de recherche et de sauvetage a été rétabli à Gander en 1977.

Aujourd'hui, le principal rôle de la 9^e Escadre Gander consiste à appuyer ces trois activités opérationnelles, même s'il y a eu de nombreuses modifications et réductions au fil des années. L'activité la plus visible actuellement est la prestation de services de recherche-sauvetage dans l'ensemble de Terre-Neuve et Labrador ainsi que dans le nord-est du Québec.

Les équipages du 103^e Escadron répondent aux appels d'aide 24 heures par jour dans l'une des régions les plus occupées du Canada. Leurs conditions de vol sont parmi les plus difficiles au pays. Comme je l'ai déjà indiqué, le major Wicks donnera des précisions sur cette capacité dans sa déclaration.

La base exploite encore un radar côtier, qui fournit une couverture radar des approches orientales du Canada dans le cadre du réseau NORAD. Grâce aux progrès technologiques, des réductions de personnel ont été possibles dans les années 1990 lorsque la technologie des années 1950 de la ligne radar Pinetree a été remplacée par de l'électronique moderne.

a central location at the Canadian Air Defence Sector Headquarters in North Bay, part of the greater NORAD Network. With the operational aspects being “remoted,” 9 Wing’s function is to provide maintenance to the equipment through our wing telecommunications section. The remote sites in Canada are presently maintained by civilian contractors, however, Wing 9 is one of the few remaining sites that are manned, and is also responsible for providing technical training on the radar maintenance for all of the air force.

The third operational unit in Gander is actually a detachment of CFS Leitrim in Ottawa and is a lodger unit of Gander. The detachment collects signals information through an extensive array of antennae, but, as in the case of the radar site, technology allows the information to be passed to operators in CFS Leitrim. Therefore, from a high of 200, the detachment consists of seven persons who perform servicing and maintenance of the equipment. 9 Wing provides administrative support to these personnel and limited support to the detachment’s infrastructure, but has no involvement in the operational task or equipment.

While reductions were taking place during the 1990s, there was one area of expansion. At the end of 1994, a new military reserve unit was established at Gander, named 91 Airfield Engineer Flight. The flight is a lodger unit of 9 Wing, but a subunit of 14 Airfield Engineer Squadron located in Bridgewater, Nova Scotia. The primary role of the unit is to prepare personnel to deploy on peace support or contingency operations worldwide. The airfield engineers maintain a partnership with the Town of Gander and are also mandated to do community projects, provided the project offers useful trades training for the reservists and does not conflict with local industry.

There is an additional reserve lodger unit at 9 Wing that deserves mention. 5 Canadian Ranger Patrol Group has a small headquarters on the base to coordinate the training and other activities of Canadian Rangers dispersed throughout Newfoundland and Labrador. Again, 9 Wing provides administrative support only to the personnel assigned to this headquarters.

As well as being the principal military unit on the island, and given the central location of Gander, the Wing supports the Canadian Forces Recruiting Centre in Corner Brook, 41 various cadet units, and maintains the militia armouries located at Grand Falls-Windsor, Corner Brook and Stephenville.

As you can imagine, supporting such a wide range of tasks over such a large area of responsibility provides some challenges for a small organization like 9 Wing. To support the approximately 140 regular force military personnel assigned to 9 Wing an air reserve flight is established to augment the operational, administrative and technical functions of the base. The personnel are distributed throughout the different sections on the base to work alongside their regular force counterparts rather than being employed in a reserve subunit, as is the norm with

Aujourd’hui, tout le réseau est commandé par un poste central au quartier général du Secteur de la défense aérospatiale canadienne à North Bay, dans le grand réseau NORAD. Comme les aspects opérationnels sont gérés « à distance », la fonction de la 9^e Escadre Gander consiste à assurer l’entretien du matériel par nos services des télécommunications. Les sites éloignés au Canada sont entretenus actuellement par des entrepreneurs civils, mais la 9^e Escadre est l’une des rares à assurer encore ce service et elle est chargée d’offrir la formation technique relative à l’entretien des radars à l’ensemble de la force aérienne.

La troisième unité opérationnelle à Gander est un détachement de la SFC Leitrim à Ottawa et elle est une unité hébergée de Gander. Le détachement collecte des signaux par une multitude d’antennes, mais dans le cas de la station radar, la technologie permet de transmettre l’information aux opérateurs de la SFC Leitrim. Par conséquent, au lieu d’un maximum de 200 personnes, le détachement comprend sept personnes qui assurent le service et l’entretien du matériel. La 9^e Escadre Gander fournit le soutien administratif à ce personnel et un soutien limité à l’infrastructure du détachement, mais ne participe pas aux tâches opérationnelles ni à l’entretien du matériel.

Au moment où s’effectuaient les réductions dans les années 1990, un secteur était en expansion. À la fin de 1994, une nouvelle réserve militaire a été établie à Gander. La 91^e Escadrille du génie de l’air, comme elle s’appelle, est une unité hébergée de la 9^e Escadre Gander, mais une sous-unité du 14^e Escadron du génie de l’air situé à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. Le rôle principal de cette unité consiste à préparer le personnel à déployer un soutien de la paix ou des opérations de contingence dans le monde entier. Les membres de l’escadrille ont un partenariat avec la ville de Gander et sont également chargés de réaliser des projets communautaires, à condition que les projets permettent de donner une formation utile aux réservistes dans un métier et n’entrent pas en conflit avec l’industrie locale.

Une autre unité hébergée à la 9^e Escadre Gander est digne de mention. Le 5^e Groupe des patrouilles de rangers canadiens a un petit quartier général sur la base afin de coordonner la formation et d’autres activités des rangers dispersés à Terre-Neuve et au Labrador. Là aussi, la 9^e Escadre Gander fournit un soutien administratif seulement au personnel affecté à ce quartier-général.

En plus d’être la principale unité militaire sur l’île, et compte tenu de l’emplacement central de Gander, l’Escadre appuie le Centre de recrutement des Forces canadiennes de Corner Brook et 41 corps de cadets, et assure l’entretien des manèges militaires de Grand Falls-Windsor, Cornerbrook et Stephenville.

Comme vous pouvez l’imaginer, appuyer un éventail de tâches aussi vaste dans un secteur de responsabilité aussi vaste n’est pas une sinécure pour une petite organisation comme la 9^e Escadre Gander. Afin d’appuyer les quelque 140 membres des forces régulières affectés à la 9^e Escadre Gander, une Escadrille de renfort de la Réserve aérienne a été établie pour accroître les fonctions opérationnelles, administratives et techniques de la base. Les réservistes sont répartis dans les différentes sections de la base afin de travailler aux côtés de leurs homologues de la force

some other elements. The flight exists to look after the recruiting, training, administration and pay rather than day-to-day employment of the reserve personnel.

We are fortunate in Gander that the recruiting of reservists is normally not a problem. Most of the reservists are ex-regular force members who have retired to Newfoundland who want to continue to serve or augment their pension. Because we are the only air force base on the island, we have an expanded recruiting base and, in fact, we have personnel who travel from as far away as Port Aux Basque or St. John's to stay in quarters during their period of employment each month. We are able to attract people from out of town by providing a travel assistance allowance to help cover their travel expenses, at a cost of about \$60,000 per year. This is money well spent as it ensures that we retain the qualified trades' personnel that we need to maintain our operations. Retention is not an issue for us, although we do lose one or two a year through transfers to the regular force, but then we normally recover them through transfers from the regular force to the reserves. Since the training for reservists is the same as for the regular force, these transfers have proven to be easy to do, and since the CF retains the member in both cases, there really is no loss.

As with the rest of the air force, one of the challenges 9 Wing is facing right now is the fact that as a result of significant personnel reductions in the 1990s, we have become increasingly reliant on reservists at significant cost. With the personnel cuts over time and the high operational tempo of the past few years, reservists are filling several key positions and are being employed on a full-time basis in several instances. Although our strength is within the authorized manning level of 40 personnel, because reservists have taken on more duties, our spending for salaries has risen above our baseline allocation. As is the case with most air force units today, we have developed a plan to reduce the amount of operation and maintenance funds that are being converted to reserve pay, while continuing to provide the same level of service.

The 1990s were a time of change for the entire CF as the military tried to find a balance between cost effectiveness and operational capabilities in the post Cold War world. However, despite all the reductions and reorganizations that 9 Wing has undergone over the last few years, the wing is still a viable operational flying base with an important role and a proud military heritage stretching back more than 60 years. Now, at this point, I would now like to hand the floor over to Major Wicks.

Major Brian Wicks, Commander, 103 Search and Rescue Squadron (Gander), Department of National Defence: Mr. Chairman, honourable senators, I would like to thank you for the opportunity of coming and speaking to you today.

régulière, plutôt que de servir dans une sous-unité de réserve, comme c'est habituellement le cas dans d'autres éléments. L'escadrille est chargée du recrutement, de la formation, de l'administration et de la paye plutôt que de s'occuper de l'emploi quotidien des réservistes.

Nous avons de la chance à Gander, parce qu'il n'est normalement pas difficile de recruter des réservistes. La plupart d'entre eux sont d'anciens membres de la force régulière qui ont pris leur retraite à Terre-Neuve et qui veulent continuer à servir ou accroître leur revenu de retraite. Parce que nous sommes la seule base de la force aérienne sur l'île, nous avons un bassin de recrutement élargi et nous avons même du personnel qui vient d'aussi loin que Port Aux Basque ou St. John's tous les mois. Nous pouvons attirer des gens de l'extérieur de Gander en leur offrant une indemnité de déplacement, qui nous coûte environ 60 000 \$ par année. C'est de l'argent bien dépensé, puisque cela nous permet de garder les gens de métier qualifiés dont nous avons besoin. Nous n'avons pas de mal à garder le personnel, même si, tous les ans, nous perdons une ou deux personnes qui vont s'enrôler dans la force régulière, mais nous les retrouvons généralement plus tard lorsqu'elles passent de la force régulière à la réserve. Étant donné que la formation des réservistes est identique à celle des membres de la force régulière, ces mutations sont faciles à faire, et comme les FC gardent le membre dans les deux cas, il n'y a pas vraiment de perte.

Tout comme dans le reste de la force aérienne, l'un des défis actuels de la 9^e Escadre Gander est le fait que les importantes réductions de personnel dans les années 1990 nous ont rendu de plus en plus dépendants des réservistes, ce qui coûte cher. À cause des réductions de personnel au fil du temps et de la cadence opérationnelle élevée des dernières années, les réservistes occupent plusieurs postes clés et sont parfois employés à plein temps. Même si nos effectifs ne dépassent pas le nombre autorisé de 40 personnes, parce que les réservistes assument un plus grand nombre de tâches, notre masse salariale est montée au-dessus de notre affectation de base. Comme la plupart des unités aériennes actuellement, nous avons élaboré un plan pour réduire le montant des fonds de fonctionnement et d'entretien qui est converti en solde des réservistes, tout en continuant d'offrir la même qualité de service.

Les années 1990 ont été une période de changement pour l'ensemble des FC, car les militaires se sont alors efforcés de trouver un juste milieu entre l'efficacité des coûts et les capacités opérationnelles après la guerre froide. Mais malgré toutes les réductions et les réorganisations survenues dans la 9^e Escadre Gander ces dernières années, l'escadre demeure une base aérienne opérationnelle viable qui joue un rôle important et s'inscrit dans un fier patrimoine militaire remontant à plus de 60 ans. J'aimerais maintenant céder la parole au major Wicks.

Le major Brian Wicks, commandant, 103^e Escadron de recherche et de sauvetage (Gander), ministère de la Défense nationale : Monsieur le président, honorables sénateurs, j'aimerais vous remercier de cette occasion de venir prendre la parole devant vous aujourd'hui.

103 Squadron's roots go back to 1947, but we have only been in Gander since 1977. Our mission is to provide 24-hour-a day, seven-day-a week SAR response for the Halifax search and rescue region. The Halifax region is also served by 413 Squadron in Greenwood, Nova Scotia.

We are mandated to provide a 30-minute standby during working hours, meaning we are airborne within 30 minutes, and a two-hour response time during quiet hours. To accomplish this, we are established for 12 pilots, 12 search and rescue technicians and seven flight engineers. We have 20 military support personnel including nine reservists and three civilians. The squadron historically flies an average of 1,500 hours a year and we are tasked for an average of 120 missions per year. Of these missions, approximately 55 per cent to 60 per cent are marine-related cases. Another 25 per cent are civil medivacs, basically from hospital to hospital medivacs; 3 per cent to 5 per cent of these are air distress. Another 3 per cent to 5 per cent are emergency locator transmitter searches, ELT searches, and 10 per cent are humanitarian and missing person-type missions. Mission locations tend to be fairly well distributed around the entire region; however, the majority of marine distresses that have involved or have the potential to involve multiple persons tend to be off the east coast and south coast of Newfoundland.

We are equipped with three CH-149 Cormorant helicopters. The Cormorant replaced Gander's Labrador in 2002. Our first aircraft arrived in July of 2002 and we were operational with the Cormorant in November 2002. Our Cormorants are maintained by IMP, a civilian contractor, and there are 33 technicians in the hangar that maintain the aircraft.

The Cormorant is an exceptionally capable aircraft. The normal complement for the crew is two pilots, one flight engineer and two search and rescue technicians. It has an all up weight or a maximum weight of 146,000 kilograms. It has a top speed of 150 nautical miles per hour and we can stay airborne for approximately five hours. In the configuration we fly at, our effective range is straight line about 650 nautical miles, keeping a little reserve in the tank. What that turns into for a return mission from Gander back to Gander, is 270-280 miles, and allows time on scene to lead a rescue. Now, these numbers can change significantly depending on wind and weather on scene.

In our normal SAR configuration, we can carry two to three stretcher patients plus four sitting patients plus the crew of five, but the airplane can be configured to carry up to 12 stretchers. In an emergency, we can carry even more passengers. In January 2003, we hoisted 16 persons off the stricken freighter *Camilla* 260 miles east of St. John's. In February of 2003, 20 persons were rescued off a Spanish vessel about 50 miles south of the Burin Peninsula in Newfoundland. If we get on scene and we have to take more, we can find a place to put them.

Le 103^e Escadron a été créé en 1947, mais nous ne sommes à Gander que depuis 1977. Notre mission consiste à fournir des services de recherche-sauvetage 24 heures par jour, tous les jours de l'année, pour la région de recherche-sauvetage de Halifax, qui est aussi servie par le 413^e Escadron à Greenwood, en Nouvelle-Écosse.

Nous sommes chargés d'offrir un délai d'attente de 30 minutes durant les heures ouvrables, ce qui signifie que nous sommes en vol dans un délai de 30 minutes, et un délai de deux heures en dehors des heures ouvrables. Nous disposons de 12 pilotes, 12 techniciens en recherche et sauvetage et sept mécaniciens navigants. Nous avons 20 membres du personnel de soutien dont neuf réservistes et trois civils. L'escadron vole en moyenne 1 500 heures par année et effectue en moyenne 120 missions par année. De 55 à 60 p. 100 de ces missions sont des missions maritimes. Il y a 25 p. 100 d'évacuations médicales civiles, essentiellement d'une ambulance à une autre et de 3 à 5 p. 100 de cas de détresse aérienne. Il y a aussi 3 à 5 p. 100 de recherches de radiobalises de détresse et 10 p. 100 de missions humanitaires et de recherches de personnes disparues. Les missions ont tendance à être distribuées assez également dans la région; mais la majorité des cas de détresse en mer touchant plusieurs personnes ont tendance à s'effectuer au large de la côte est et sud de Terre-Neuve.

Nous disposons de trois hélicoptères CH-149 Cormorant. Les Cormorant ont remplacé les Labrador en 2002. Notre premier appareil est arrivé en juillet 2002 et nous étions opérationnels en novembre 2002. L'entretien de nos Cormorant est effectué par IMP, un entrepreneur civil, et il y a 33 techniciens dans le hangar pour assurer l'entretien.

Le Cormorant est un appareil extrêmement performant. L'équipage normal est constitué de deux pilotes, un mécanicien navigant et deux techniciens en recherche et sauvetage. Il a une masse de totale au décollage de 146 000 kilogrammes et une vitesse maximale de 150 milles nautiques à l'heure, ce qui fait que nous pouvons rester en vol pendant environ cinq heures. Dans la configuration de vol que nous utilisons, notre rayon de vol en ligne droite est en d'environ 650 milles nautiques, en gardant une petite réserve de carburant. Pour une mission aller-retour à Gander, cela veut dire de 270 à 280 milles, en comptant du temps pour le sauvetage. Ces chiffres peuvent évidemment varier considérablement selon le vent et la météo.

Dans notre configuration normale de recherche-sauvetage, nous pouvons transporter de deux ou trois patients sur des civières et quatre patients assis, en plus de l'équipage de cinq personnes, mais l'appareil peut être configuré pour transporter jusqu'à douze civières. Dans une situation d'urgence, nous pouvons même transporter un plus grand nombre de passagers. En janvier 2003, nous avons sauvé 16 membres de l'équipage du cargo en détresse *Camilla* à 260 milles à l'est de St. John's. En février 2003, 20 personnes ont été rescapées sur un navire espagnol à une cinquantaine de milles au sud de la péninsule de Burin à Terre-Neuve. Si nous arrivons sur les lieux d'un sauvetage et que nous devons faire monter un grand nombre de passagers à bord, nous pouvons le faire.

For many of the missions off the east coast, we proceed from Gander to St. John's. We will configure the airplane, top it up with fuel and head out to sea from there. That gives us an additional 108 miles of range, but it also adds an extra hour of transit time to the mission. With the oil production on the east coast, there are times when we can use oil rigs as refuelling platforms, thus extending our range even further out to sea. However, due to the unpredictable nature of weather of the North Atlantic, as a rule, we use an oil rig to get out; we try not to use it come back. However, every rule has an exception and in the right conditions, we will both hit an oil rig on the way out and on the way back. In fact, last September, we went out 424 miles off St. John's to get the guy who tried to row across the Atlantic. He was a long way out.

In Gander, we do not have any fixed-wing assets at all at 103 Squadron. Fixed-wing SAR for the Halifax region is provided by 413 Squadron in Greenwood. Fixed-wing SAR provides a quick response to a multitude of SAR cases. Because of their speed and obviously their range, they are excellent search platforms. They can stay airborne a long time, they can cover a lot of distance, and they can deliver air-droppable supplies both on land and at sea. They can parachute SAR technicians into remote areas and provide immediate assistance until a helicopter or other means of rescue can get there. We have had SAR techs jump out of a Hercules as far as 600 miles out to sea.

As a helicopter operation, our main requirement for fixed-wing support is in the top cover role. Whenever we go more than 50 miles out to sea, we require a fixed-wing asset or an escort. The top cover not only provides a degree of immediate assistance in case of an emergency on our part, but it also acts as a communication platform between the Joint Rescue Coordination Centre, JRCC, in Halifax, and the vessel itself. They can go ahead of us and locate the exact position of the boat. This saves us valuable time and we are able to get right on scene. If we are looking for something, they can find it generally ahead of us, so we can just go straight to the point. At night, the fixed-wing drop flares to illuminate the vessel or search object that we are going to, and that makes our job a lot easier.

Since it is stand-up in Gander, 103 Squadron has literally flown thousands of missions. We have done it all through Newfoundland and Labrador as well as eastern and northern Quebec and Baffin Island. We have been as far north as Ellesmere Island. We were in Winnipeg for the floods, Saguenay for the floods and we have been 424 miles out to sea. I think if you went around Newfoundland, you would be hard-pressed to find any community that did not people in it, or did not know somebody that was rescued by 103 Squadron.

Pour un grand nombre de missions au large de la côte est, nous allons d'abord de Gander à St. John's. Nous configurons l'appareil, remplissons les réservoirs de carburant et partons en mer à partir de là. Cela rallonge notre rayon de vol de 108 milles, mais ajoute une heure de transit à la mission. Maintenant qu'il y a des installations pétrolières sur la côte est, nous pouvons parfois utiliser les plates-formes de forage comme postes de ravitaillement en carburant, ce qui rallonge encore plus notre rayon de vol en mer. Mais en raison de l'imprévisibilité du temps dans l'Atlantique Nord, en règle générale, nous utilisons une plate-forme pétrolière pour sortir, et nous essayons de ne pas le faire au retour. Il y a cependant toujours des exceptions à une règle et, si les conditions sont bonnes, nous atterrissons sur la plate-forme à l'aller et au retour. De fait, en septembre dernier, nous sommes allés à 424 milles à l'est de St. John's chercher le type qui essayait de traverser l'Atlantique à la rame. Il était bien loin.

À Gander, nous n'avons aucun appareil à voilure fixe au 103^e Escadron. Les appareils à voilure fixe pour la recherche-sauvetage dans la région de Halifax sont fournis par le 413^e Escadron à Greenwood. Ces appareils permettent d'intervenir rapidement dans une multitude d'opérations de recherche-sauvetage. À cause de leur vitesse et évidemment de leur rayon de vol, ils constituent d'excellentes plates-formes de recherche. Ils peuvent rester en vol pendant longtemps, couvrir une grande distance et larguer du matériel sur terre et en mer. Ils peuvent parachuter des techniciens en recherche et sauvetage dans des régions isolées et fournir une assistance immédiate jusqu'à ce qu'un hélicoptère ou un autre moyen de sauvetage arrive sur place. Nous avons eu des techniciens qui sont sautés d'un Hercules jusqu'à 600 milles des côtes.

Comme nous ne disposons que d'hélicoptères, notre principal besoin en soutien par des appareils à voilure fixe est la protection supérieure. Chaque fois que nous allons plus loin que 50 milles en mer, nous avons besoin d'un appareil à voilure fixe ou d'une escorte. La protection supérieure assure une aide immédiate en cas d'urgence de notre part, mais sert également de plate-forme de communication entre le Centre interarmées de coordination des opérations de sauvetage, JRCC, à Halifax, et le navire en détresse. Les avions peuvent nous devancer et trouver la position exacte du navire. Cela nous fait gagner un temps précieux et nous permet d'aller au bon endroit. Si nous cherchons quelque chose, ils peuvent le trouver, généralement avant nous, de sorte que nous allons directement au but. La nuit, les appareils à voilure fixe lancent des torches afin d'illuminer le navire ou l'objet où nous allons, ce qui facilite grandement notre tâche.

Depuis son arrivée à Gander, le 103^e Escadron a effectué des milliers de missions, partout à Terre-Neuve et au Labrador, ainsi que dans l'est et le nord du Québec et sur l'île de Baffin. Nous sommes allés aussi loin que l'île Ellesmere au nord. Nous étions à Winnipeg pour les inondations, au Saguenay pour les inondations et nous sommes allés jusqu'à 424 milles en mer. Je pense que si vous faisiez le tour de Terre-Neuve, vous auriez beaucoup de mal à trouver un endroit où personne n'a été rescapé par le 103^e Escadron ou personne ne connaît quelqu'un qui l'a été.

Senator Meighen: Thank you very much for coming. I wonder if you could take us through a search and rescue mission from the moment you are tasked till to the moment you thankfully put down again in Gander.

Maj. Wicks: The Rescue Coordination Centre in Halifax calls the air craft commander directly. During normal work hours, he would be called at the squadron; any other time, he is called at home. He then makes a quick decision as to whether or not we can do the mission. It could be a typical night mission out to sea.

Senator Meighen: Excuse me. There is never any difficulty in reaching somebody, whatever the hour of the day, whatever the day?

Maj. Wicks: No, sir. We are on cell phones and pagers. We have a specific person on standby 24 hours a day. There's a crew set at all times and that is always coordinated with the Rescue Coordination Centre so they know exactly who they're calling. When they call, the aircraft commander calls the rest of his crew. They get into work, are briefed for the mission and prepare the airplane and themselves to be airborne. Our mandate is for a two-hour launch on quiet hours; the average time is about an hour. We have done it in 45 minutes. We have gotten people out of bed and into the air in 45 minutes. We usually reconfigure the airplane at Gander and from there go to St. John's. We carry a tremendous amount of gear on board the aircraft because it is ready to do any mission from out to sea to up north, so that equipment is always on board. If we have a mission out to sea, obviously, we do not need a survival tent and that equipment is unloaded in St. John's. When we unload unneeded equipment it makes room for extra fuel and then we head out to sea. We complete the mission, and usually transfer the patient directly to a hospital or to an awaiting ambulance and then head back to Gander.

Senator Meighen: Is it a matter of general practice that you have fixed-wing support and top cover in every mission?

Maj. Wicks: Yes, on every mission that takes us out to sea we have it. Once we cross the coastline, 413 Squadron is asked to provide a fixed-wing asset and they come out with us.

Senator Meighen: Are there any inconveniences in not having the fixed-wing support attached directly to you, but, rather, coming out of Greenwood?

Maj. Wicks: The only problem with the fixed-wing coming out of the Greenwood is the transit time of getting from Greenwood to us. However, in a typical mission that I explained from Gander to St. John's, by the time we get to St. John's and reconfigure the airplane and refuel, the fixed-wing can be either very close or overhead.

Le sénateur Meighen : Merci beaucoup d'être venus. Je me demande si vous pouvez nous décrire une mission de recherche-sauvetage depuis le moment où vous recevez l'appel jusqu'à ce que vous reveniez à Gander.

Le maj Wicks : Le Centre de coordination des opérations de sauvetage à Halifax appelle directement le commandant d'aéronef. Durant les heures ouvrables, il appelle à l'escadron, sinon il appelle à la maison. Le commandant décide alors rapidement si nous pouvons effectuer la mission ou non. Il pourrait s'agir d'une mission typique de nuit en mer.

Le sénateur Meighen : Excusez-moi. Il n'est jamais difficile de joindre quelqu'un, quelle que soit l'heure du jour ou la nuit?

Le maj Wicks : Non monsieur. Nous avons des téléphones cellulaires et des téléavertisseurs. Il y a toujours une personne de faction 24 heures par jour. Il y a un équipage disponible en tout temps et les opérations sont toujours coordonnées avec le Centre de coordination, de sorte qu'ils savent exactement qui ils appellent. Quand ils appellent, le commandant d'aéronef appelle ensuite le reste de son équipage. Ils se rendent au travail, sont informés de la mission, se préparent et préparent l'appareil. Notre mandat prévoit un décollage dans un délai de deux heures en dehors des heures ouvrables; la moyenne est d'environ une heure. Nous avons réussi à le faire en 45 minutes. Nous avons réussi à tirer des gens du lit et à les faire décoller en 45 minutes. Nous reconfigurons habituellement l'appareil à Gander et nous nous rendons ensuite à St. John's. Nous transportons une quantité incroyable de matériel à bord de l'hélicoptère, parce que nous sommes prêts pour des missions en mer ou dans le nord. Le matériel reste donc toujours à bord. Si nous effectuons une mission en mer, nous n'avons évidemment pas besoin de tente de survie et nous déchargeons ce matériel à St. John's. Quand nous déchargeons du matériel dont nous n'avons pas besoin, nous pouvons prendre plus de carburant. Nous partons ensuite en mer, effectuons la mission et transférons habituellement le patient directement à un hôpital ou à une ambulance qui nous attend et nous retournons à Gander.

Le sénateur Meighen : Avez-vous habituellement un appui d'un appareil à voilure fixe et une protection supérieure à toutes les missions?

Le maj Wicks : Oui, pour toutes les missions en mer. Dès que nous devons quitter la côte, le 413^e Escadron doit fournir un appareil à voilure fixe et venir avec nous.

Le sénateur Meighen : Y a-t-il des inconvénients à ne pas disposer d'un appareil à voilure fixe rattaché directement à vous, plutôt que de le faire venir de Greenwood?

Le maj Wicks : Le seul problème que pose la venue de l'appareil de Greenwood est le temps de transit entre Greenwood et nous. Mais, dans une mission typique comme celle que j'ai décrite entre Gander et St. John's, le temps que nous mettons pour aller à St. John's, reconfigurer l'hélicoptère et remplir les réservoirs permet à l'appareil à voilure fixe de venir très près, voire d'être déjà rendu.

It sometimes happens that we do go out to sea in an emergency without top cover or they meet us en route. Not having the top cover would not delay us from doing our mission; again, depending on the weather and the conditions as well.

Senator Meighen: Yes. How many Cormorants do you have at your disposal?

Maj. Wicks: Three, sir.

Senator Meighen: What is their serviceability rate?

Maj. Wicks: What I will talk about is availability. Ninety-nine per cent of the time we have one available. About 60 per cent of the time, we have two of them available for missions.

Senator Meighen: Is that not a relatively high percentage of down time?

Maj. Wicks: There is one issue with the aircraft, and that is that they require a tremendous amount of maintenance. The aircraft themselves, once the maintenance is completed, are very reliable and the serviceability rate is very, very high. However, the availability rate, because they are in maintenance, tends to be a little bit of a problem.

Senator Meighen: Is this a growing-pain situation, or is this going to be a constant state of a high degree of maintenance?

Maj. Wicks: No, I believe it is a growing pain. It is a brand-new aircraft. It takes a little time to figure out exactly how much maintenance is required. Obviously, they are going to err on the side of safety and over-inspect until they realize how much is really necessary. We have a combination of an hours-based inspection and a calendar-based inspection, and they tend to overlap, so we end up doing multiple inspections.

Senator Forrestall: Can you come up with a figure of the number of hours of maintenance per hour of operation?

Maj. Wicks: There is a report published monthly on exactly how many hours of maintenance it takes to get the airplanes flying and it changes month to month depending on how much maintenance is going on. I do not have the exact figures with me, but we are talking about 25 hours as an average of maintenance hours per flying hour.

Senator Forrestall: Is that relatively normal given some of the difficulties they have and with the problems they are trying to solve?

Maj. Wicks: I think that they are working very hard to solve many of these problems. There is an awful lot of maintenance being done on this airplane. Something that also causes a lot of problems is availability of parts. What happens in a lot of cases, if they need a part and they do not have it they take it off an airplane that is in maintenance; this essentially triples the amount of maintenance time. You have to take it off one airplane, put it on the next and then when you get it, put it back on the first airplane.

Il arrive parfois que nous sortions en mer de toute urgence, sans protection supérieure ou alors cette protection nous rejoint en cours de route. L'absence de protection supérieure ne retarde pas notre mission. Là encore, tout dépend aussi du temps qu'il fait et des conditions.

Le sénateur Meighen : D'accord. De combien de Cormorant disposez-vous?

Le maj Wicks : Trois, Monsieur.

Le sénateur Meighen : Quel est leur taux de fonctionnement?

Le maj Wicks : Je parlerai de leur disponibilité. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent du temps, nous en avons un disponible. Environ 60 p. 100 du temps, deux sont disponibles pour les missions.

Le sénateur Meighen : N'est-ce pas un taux relativement élevé d'indisponibilité?

Le maj Wicks : Le seul problème avec l'appareil, c'est qu'il demande beaucoup d'entretien. Lorsque l'entretien est achevé, l'appareil est très fiable et le taux de disponibilité est très très élevé. Mais à cause de l'entretien, ce taux a tendance à être un peu problématique.

Le sénateur Meighen : Est-ce une situation temporaire ou y aura-t-il toujours beaucoup d'entretien?

Le maj Wicks : Non, je crois que c'est temporaire. L'appareil est tout neuf. Il faut un peu de temps pour déterminer exactement l'entretien nécessaire. De toute évidence, nous préférons un excès de prudence et d'inspections, tant que nous ne savons pas exactement ce qui est vraiment nécessaire. Il y a des inspections en fonction du nombre d'heures de vol et des inspections à date fixe, qui ont tendance à se chevaucher, de sorte que nous finissons par effectuer des inspections multiples.

Le sénateur Forrestall : Pouvez-vous indiquer le nombre d'heures d'entretien par heure de fonctionnement?

Le maj Wicks : Un rapport sur le nombre d'heures d'entretien nécessaires pour que les appareils puissent voler est publié tous les mois. Les chiffres changent tous les mois, selon l'ampleur de l'entretien. Je n'ai pas les chiffres exacts avec moi, mais il y a environ 25 heures d'entretien en moyenne par heure de vol.

Le sénateur Forrestall : Est-ce relativement normal, compte tenu des difficultés qu'ils ont et des problèmes qu'ils tentent de résoudre?

Le maj Wicks : Je pense qu'ils travaillent très fort pour résoudre un grand nombre de ces problèmes. Il y a énormément d'entretien sur cet appareil. La difficulté d'obtenir les pièces est souvent un problème. Bien souvent, s'ils ont besoin d'une pièce et qu'ils ne l'ont pas en stock, ils la démontent sur un appareil dont ils sont en train de faire l'entretien, ce qui triple le temps d'entretien. Il faut démonter la pièce sur un appareil, la monter sur un autre, puis quand la pièce neuve arrive, il faut remonter la pièce qui a servi au dépannage sur l'appareil d'où elle provient.

LCol. MacAleese: I would like to point out that although there is a significant maintenance-load on this aircraft, it is a new aircraft, so the parts supply has not really been sorted out exactly. We are still learning which parts we really need, and which ones break more frequently than others. IMP and the manufacturer are looking at the maintenance schedule to try to make it more efficient so that we can determine what needs to be done so that the aircraft does not spend as much time in the maintenance base. We have recognized maintenance as a bit of an issue right now. Hopefully, we will make things better before too long.

Senator Meighen: You have recognized the problem but has the outside contractor?

LCol. MacAleese: Yes, sir, very much so. IMP and AugustaWestland International are in discussions right now. They are looking at the situation, trying to improve, not only the maintenance schedule, but the parts flow, new parts, repair and overhaul of parts that take a considerable amount of time. The air force, the contractor that does the maintenance, and the manufacturer are working together to try to improve the system.

Senator Meighen: In your view, are these delays caused largely by administrative problems, or is there a financial component to this problem? Are any of these delays caused by the fact that you are short of funds?

LCol. MacAleese: I do not believe that there is a shortage of funds. The funds are available. When the initial contract was set up, it may have been set up to try to minimize the cost. We find that it is not working, so adjustments will be made. However, if we need the parts, the money is there to buy the part right now, so that is not the issue. The manufacturer does not have the part coming off the line quickly enough to supply us, is the issue.

Senator Meighen: Would it be a fair summation to say that the aircraft is performing well, notwithstanding these maintenance problems, and that you are happy with its abilities?

Maj. Wicks: Yes, the aircraft is exceptionally capable. There are maintenance issues, but once all these get worked out, this is going to be an ideal aircraft for SAR.

Senator Meighen: You can understand that our heads have been filled with the horror stories of the Sea Kings, and their maintenance demands. It seems that we are in a similar situation with this aircraft; it also has service and maintenance requirements that are both timely and costly.

LCol. MacAleese: This is little different from the Sea King issue, which requires a lot of servicing. In our case, the scheduled maintenance has to be done routinely anyways. You have to remember that this is a relatively new aircraft. Although there are some other countries that operate it, we have more hours on our air frames than anyone else. We are leading the fleet, which means we are running into some of the normal bugs that you get with a newly designed aircraft. We are hitting the problems first, so once

Le lcol MacAleese : J'aimerais faire remarquer que, même si l'entretien est assez lourd sur cet appareil, il s'agit d'un nouvel appareil, de sorte que l'approvisionnement en pièces n'est pas encore tout à fait au point. Nous sommes encore en train de découvrir de quelles pièces nous avons besoin et quelles sont celles qui brisent plus souvent que d'autres. IMP et le fabricant examinent le calendrier d'entretien pour le rendre plus efficient et pour que nous puissions déterminer ce qu'il faut faire afin de ne pas avoir à consacrer autant de temps à l'entretien. Nous avons reconnu que l'entretien est un peu problématique actuellement. Nous espérons que la situation s'améliorera d'ici peu.

Le sénateur Meighen : Vous avez reconnu le problème, mais est-ce que l'entrepreneur extérieur l'a fait lui aussi?

Le lcol MacAleese : Oui monsieur, très clairement. IMP et AugustaWestland International sont en pourparlers actuellement. Ils examinent la situation et s'efforcent de la corriger, non seulement le calendrier d'entretien, mais aussi le flux des pièces, les pièces neuves, la réparation et la remise en état des pièces qui demandent beaucoup temps. La force aérienne, l'entrepreneur qui assure l'entretien et le fabricant collaborent pour améliorer le système.

Le sénateur Meighen : À votre avis, ces délais sont-ils causés par des problèmes administratifs ou y a-t-il un aspect financier à ce problème? Certains de ces délais dépendent-ils d'un manque de ressources financières?

Le lcol MacAleese : Je ne crois pas qu'il y a un manque de ressources financières. Les fonds sont disponibles. Il se peut que lorsque le premier contrat a été conclu, il ait visé à réduire les coûts. Nous constatons que cela ne fonctionne pas et des ajustements seront apportés. Mais si nous avons besoin de pièces, nous avons l'argent pour les acheter maintenant. Ce n'est pas le problème. Le fabricant ne peut pas les fabriquer assez rapidement pour nous les fournir, c'est ça le problème.

Le sénateur Meighen : Peut-on résumer la situation en disant que l'appareil est performant, malgré ces problèmes d'entretien et que vous êtes satisfaits de ses capacités?

Le maj Wicks : Oui, l'appareil est extrêmement performant. Il y a des problèmes d'entretien, mais lorsqu'ils seront réglés, ce sera un appareil idéal pour la recherche-sauvetage.

Le sénateur Meighen : Vous pouvez comprendre qu'on nous a bourré le crâne avec les histoires d'horreur du Sea King et de ses problèmes d'entretien. Il semble que nous sommes dans une situation semblable avec cet appareil. Il exige lui aussi un entretien qui demande beaucoup de temps et d'argent.

Le lcol MacAleese : C'est un peu différent du Sea King, qui exige beaucoup d'entretien. Dans notre cas, l'entretien préventif doit se faire périodiquement de toutes façons. Il faut se rappeler qu'il s'agit d'un appareil relativement récent. Même si d'autres pays en exploitent, nous avons plus d'heures de vol effectives que tous les autres. Nous sommes en tête du peloton, ce qui veut dire que nous éprouvons les pépins normaux qui sont le lot d'un nouvel appareil. Nous sommes les premiers à éprouver les

we solve the problems, we are going to help other countries avoid the same sort of thing.

Senator Meighen: And two and a one-half years is not an unduly long period of time to solve the problems?

LCol. MacAleese: No, because we are still running into new problems. The fleet is only a couple of years old, so it is not like somebody else has already done it, so we should have learned lessons from them. We are the ones that are learning the lessons and teaching the others.

Senator Meighen: Well, specifically, perhaps you could tell us quickly about what we are not going to see this morning, which I gather is a lift operation.

Maj. Wicks: We are currently under a restriction for a minimum training. We do the minimum required to keep our crews current so that we can conduct the SAR missions. Based on that, it goes outside of that restriction, then, to be able to do flying demonstrations.

Senator Meighen: So, this is a restriction that has been placed on you for an indefinite period of time?

Maj. Wicks: Yes, it is an indefinite length of time. It is based on cracking of the tail rotor half-hubs; this is a large plate to which the tail rotor blade is attached.

All the other countries that fly this aircraft also have the same sort of cracking. However, we had one aircraft which had a significant crack, and there is an investigation underway that includes the company and the manufacturer, our maintenance and QETE people, the Quality Engineering Test Establishment in Ottawa. All of these members are trying to determine why this particular aircraft cracked. It may be related to a manufacturing process which is now being changed. Right now, there is no redesign for the half-hub, but they are changing the way they are made to hopefully minimize these little cracks. There is a carbon core, which takes all the strength from this component and it is covered with fibreglass and various other components and painted. A lot of the cracks are quite often skin-deep through the paint and that is all. Out of over 40,000 hours of Cormorant flying worldwide, there has been one that has cracked in through the main structure and that was the one that we had. We have flown over 13,000 hours on the Cormorant and, as I said, 40,000-plus worldwide. There has only been one incident of the crack through the main structure.

Senator Meighen: How would you describe the lift capability of the Cormorant? Is it a heavy lift or medium lift?

Maj. Wicks: It is classified as a medium lift.

Senator Meighen: Correct me if I am wrong, the Chinook or the Labrador had heavy lift?

Maj. Wicks: No, the Labrador has a lot less. The Cormorant is just about 32,000 pounds; the Labrador is 21,000 pounds.

Senator Meighen: Did you fly Chinooks?

problèmes, de sorte que, à mesure que nous trouverons des solutions, nous aiderons les autres pays à éviter le même genre de problème.

Le sénateur Meighen : Et deux ans et demi, ce n'est pas trop long pour résoudre les problèmes?

Le lcol MacAleese : Non, parce qu'il y en a toujours de nouveaux. La flotte n'a que quelques années. Personne n'a ouvert la voie avant nous, pour que nous puissions tirer des leçons du passé. Nous sommes ceux qui apprenons les leçons et en faisons profiter les autres.

Le sénateur Meighen : Vous pourriez peut-être nous décrire rapidement ce que nous ne verrons pas ce matin, c'est-à-dire, une opération de levage, si je ne m'abuse.

Le maj Wicks : Nous sommes actuellement restreints à une formation minimale. Nous faisons le minimum nécessaire pour que nos équipages soient à jour et puissent effectuer les missions de recherche-sauvetage. À cause de cette restriction, nous ne pouvons donc pas faire de vols de démonstration.

Le sénateur Meighen : Il s'agit donc d'une restriction de durée indéfinie?

Le maj Wicks : Oui, la durée est indéfinie. La restriction se fonde sur une fissure des demi-moyeux de rotor de queue, c'est-à-dire la grosse plaque sur laquelle la pale de rotor de queue est fixée.

Tous les autres pays qui possèdent ce genre d'appareil ont constaté cette fissure. Mais nous avions un appareil sur lequel la fissure était importante. Une enquête est en cours. L'entrepreneur, le fabricant, notre personnel d'entretien et le CETQ, le Centre d'essais techniques de qualité à Ottawa, participent à cette enquête. Ils essaient tous de déterminer la cause de la fissure. Elle pourrait être liée au procédé de fabrication, qui est en train d'être changé. Pour le moment, la conception du demi-moyeu n'a pas changé, mais le procédé de fabrication a été changé dans l'espoir de réduire ces petites fissures. Il y a un noyau en carbone, qui renforce le composant, puis un revêtement en fibre de verre et divers autres composants. Plusieurs fissures sont souvent pénétrées dans la peinture. Après plus de 40 000 heures de vol accumulées par le Cormorant dans le monde, une fissure a été constatée dans la structure principale d'un de nos appareils. Nous avons accumulé plus de 13 000 heures de vol sur le Cormorant et, je le répète, plus de 40 000 dans le monde. Il n'y a eu qu'une fissure dans la structure principale.

Le sénateur Meighen : Comment décririez-vous la capacité de levage du Cormorant? Lourde ou moyenne?

Le maj Wicks : Elle est considérée moyenne.

Le sénateur Meighen : Corrigez-moi si j'ai tort, le Chinook ou le Labrador avaient une capacité de transport de charges lourdes?

Le maj Wicks : Non, le Labrador avait une capacité beaucoup plus faible. La capacité du Cormorant est d'un peu moins de 32 000 livres, celle du Labrador est de 21 000 livres.

Le sénateur Meighen : Avez-vous piloté des Chinook?

LCol. MacAleese: Yes, sir, I did. The Chinook is has 50,000 pounds, which gave us about a 20,000-pound lift capability, which is more than the Cormorant. It is still considered a medium lift, but it is at the top end of the medium.

Senator Meighen: In your collective or individual opinion, is the lift capability of the Cormorant what you require for SAR?

Maj. Wicks: Yes, it is. It is very capable for SAR.

Senator Meighen: Is there any problem with, what do you call it, the “down wash” in terms of flipping small boats?

Maj. Wicks: We have not seen it flip a small boat yet. We have a new piece of equipment, which is a Cormorant. We fly it differently than we flew the Labrador because it is a different piece of equipment. It does have a significant amount of down wash. However, we have adapted our procedures to compensate for any differences in the airplane.

Senator Meighen: Colonel MacAleese, have you received any additional funding to train in support of first responders in the Gander area, and also, what is your relationship with the first responders?

LCol. MacAleese: We do not have funds specifically for training first responders, but we do allocate some of our money to maintain, for instance, our hazardous material team, HazMat. It is a small team of about 20 people that works on occasion with the town. We do not have a fire hall any more. We rely on the town and the airport to provide that service for us, other than one firefighter who does inspections and that sort of thing. So, we are limited in what we can provide as far as first responders. However, of course, being military people, we can respond and provide support to any emergency or disaster in the area by just providing manpower or any other facility that the base has to offer.

Senator Meighen: Have you done any training exercises in town?

LCol. MacAleese: Yes, senator. This past fall, the Town of Gander set up an exercise with a hazardous tanker spill which also involved a bomb; it was a very complicated scenario. Our HazMat team responded and took care of the situation so the town's first responders could go in and clean up the situation.

Senator Meighen: Are you satisfied that you can talk to each other through whatever communications equipment you have, other than the telephone?

LCol. MacAleese: No, it actually was not an issue with the exercise that we just ran. As with any exercise where you have different agencies working together, there are always some communications problems. Our system is different from the RCMP, which is different from the town's system. However, we were able to work through it and it was not an issue.

Le lcol MacAleese : Oui monsieur. Le Chinook a une capacité de 50 000 livres, ce qui nous donnait une capacité de levage d'environ 20 000 livres, soit plus que le Cormorant. C'est encore considéré comme une capacité de transport de charges moyennes, mais dans la partie supérieure de cette catégorie.

Le sénateur Meighen : À votre avis collectif ou individuel, pensez-vous que la capacité de levage du Cormorant convient pour la recherche-sauvetage?

Le maj Wicks : Oui. C'est un appareil très performant pour la recherche-sauvetage.

Le sénateur Meighen : Y a-t-il eu des problèmes avec ce que vous appelez le sillage, qui aurait fait chavirer de petits bateaux?

Le maj Wicks : Il n'est encore jamais arrivé que nous fassions chavirer un petit bateau. Nous avons un nouvel appareil, le Cormorant. Nous le pilotons différemment du Labrador parce que c'est un appareil différent. Il n'y a pas beaucoup de sillage. Mais nous avons adapté nos procédures pour tenir compte des différences entre les appareils.

Le sénateur Meighen : Colonel MacAleese, avez-vous reçu du financement supplémentaire pour la formation au soutien des premiers intervenants dans la région de Gander, et quelle est votre relation avec les premiers intervenants?

Le lcol MacAleese : Nous n'avons pas de financement spécial pour la formation des premiers intervenants, mais nous affectons une certaine somme au maintien de notre équipe de manutention des matières dangereuses, HazMat, par exemple. Il s'agit d'une petite équipe d'une vingtaine de personnes qui travaille de temps en temps avec la ville. Nous n'avons plus de caserne de pompiers. Ce sont la ville et l'aéroport qui nous fournissent ces services. Nous avons seulement un pompier qui s'occupe des inspections, par exemple. Ce que nous pouvons offrir en tant que premiers intervenants est donc assez limité. Mais comme nous sommes des militaires, nous pouvons intervenir et fournir un appui en cas d'urgence ou de catastrophe dans la région en fournissant du personnel ou des installations de la base.

Le sénateur Meighen : Avez-vous fait des exercices de formation en ville?

Le lcol MacAleese : Oui, sénateur. L'automne dernier, la ville de Gander a simulé un déversement de matières dangereuses où il y avait également une bombe; c'était un scénario très compliqué. Notre équipe HazMat est intervenue et a pris la situation en main, afin que les premiers intervenants de la ville puissent s'occuper du nettoyage.

Le sénateur Meighen : Êtes-vous convaincus que vous pouvez communiquer entre vous à l'aide de tout le matériel de communication dont vous disposez plutôt que par téléphone?

Le lcol MacAleese : Non, cela n'a pas posé de problème dans l'exercice que nous avons fait. Comme c'est le cas chaque fois que différents organismes travaillent ensemble, il y a toujours des problèmes de communication. Notre système est différent de celui de la GRC, et celui de la GRC est différent du système de la ville. Mais nous avons pu travailler ensemble et cela n'a pas posé de problème.

Senator Meighen: You indicated that you have had some reservists that transfer in and transfer out. Are there any unnecessary delays or problems in terms of the paperwork?

LCol. MacAleese: No, not that I have seen.

Senator Meighen: If not, you are very lucky.

LCol. MacAleese: The paperwork does take a certain amount of time.

Senator Meighen: Yes.

Maj. Wicks: I am sure people would like to see it done more quickly at times. I know a couple of reservists who transferred over to the regular force who waited for a couple of months for the paperwork to go through. In that case we kept the reservists employed while they waited for their new jobs and because of that they were kept happy.

Senator Meighen: Have you had some reservists deployed overseas?

LCol. MacAleese: Yes, actually, quite a few; more so from the Airfield Engineer Flight, and a couple from our Air Reserve Flight which is part of 9 Wing.

Senator Meighen: It has become something of a mantra to encourage contracting out to try to save money and employ our financial resources as efficiently as possible.

Are there serious inconveniences to the contracting out to a civilian firm? Would it be much easier for you to have it done by your own personnel?

LCol. MacAleese: Yes, well, in fact, 103 Squadron is probably one of the biggest users of maintenance contractors. The quality of the maintenance does not suffer because the contractor's maintenance is kept up to our code of maintenance. The issue is it reduces my flexibility as the base commander a little bit because I lose the people in uniform who, of course, I can use to do other things other than their primary job. In the case of a disaster or an emergency downtown, if I had uniformed people doing the aircraft maintenance, I could grab them and send them to do other things, whereas, I cannot take that civilian contractor and send him downtown to fill sand bags, for instance. So, that is probably the biggest issue; it reduces our flexibility to respond to other things because the numbers are down.

The Chairman: Senator Meighen, we only have five minutes left in this panel. I am going to extend it in any event, but, thank you.

Colleagues with your permission, I am going to extend the panel by 10 minutes, so we can accommodate the two more witnesses. And for clarification colonel, do you have interoperable communications with the other first responders and the police?

LCol. MacAleese: Well, because we with a variety of people or organizations across the province, in some of the smaller communities, small first responders, I suspect, no, we would not

Le sénateur Meighen : Vous avez indiqué que vous avez des réservistes, qui partent et reviennent. Y a-t-il des délais inutiles ou des problèmes administratifs?

Le lcol MacAleese : Non, pas que je sache.

Le sénateur Meighen : Vous avez beaucoup de chance.

Le lcol MacAleese : Les formalités administratives prennent un certain temps.

Le sénateur Meighen : Oui.

Le maj Wicks : Je suis certain qu'on aimerait parfois que cela se fasse plus vite. Je connais quelques réservistes qui sont passés à la force régulière et qui ont dû attendre quelques mois avant que les formalités administratives soient réglées. Dans ce cas, nous avons continué à les employer pendant qu'ils attendaient leur nouveau poste. Ils étaient ravis.

Le sénateur Meighen : Avez-vous déployé des réservistes outre-mer?

Le lcol MacAleese : Oui, plusieurs; le plus souvent des membres de l'Escadrille du génie de l'air, et quelques-uns de notre Escadrille de renfort de la Réserve aérienne, qui fait partie de la 9^e Escadre Gander.

Le sénateur Meighen : C'est devenu une espèce de mantra d'encourager la sous-traitance afin de réaliser des économies et d'utiliser nos ressources financières le plus efficacement possible.

Y a-t-il des inconvénients graves à sous-traiter des activités à une entreprise civile? Serait-il beaucoup plus facile pour vous de faire exécuter ces tâches par votre personnel?

Le lcol MacAleese : Oui, en réalité le 103^e Escadron est probablement l'un des plus gros utilisateurs d'entrepreneurs en entretien. La qualité de l'entretien n'en souffre pas parce que l'entrepreneur effectue l'entretien conformément à notre code d'entretien. Mais cela m'enlève un peu de souplesse en ma qualité de commandant de la base, parce que je perds des militaires que je pourrais évidemment affecter à d'autres tâches que leurs tâches principales. En cas de catastrophe ou de situation d'urgence au centre-ville, si des militaires effectuaient l'entretien des appareils, je pourrais les envoyer faire autre chose, alors que je ne peux pas demander à un entrepreneur civil d'aller remplir des sacs de sable en ville, par exemple. C'est donc probablement le plus gros problème; cela réduit notre marge de manœuvre pour intervenir dans d'autres domaines parce que nos effectifs sont réduits.

Le président : Sénateur Meighen, il ne nous reste plus que quelques minutes avec ces témoins. Je vais accorder quelques minutes de plus, mais je vous remercie.

Chers collègues, avec votre permission, je vais prolonger cette table ronde de dix minutes, afin que nous puissions entendre les deux autres témoins. Pouvez-vous m'indiquer, colonel, si vous avez des communications compatibles avec les autres premiers intervenants et avec la police?

Le lcol MacAleese : Parce que nous agissons avec diverses personnes ou organisations dans la province, certaines petites collectivités et petits premiers intervenants, je suppose que non,

have radio communications that are compatible. However, if we are responding to a smaller community, it would be more of a face-to-face type of communications that would be required.

The Chairman: Do you have a plan or is there a plan in place to ensure that there are compatible communications?

LCol. MacAleese: The only plan we have is to take extra radios and provide them to the other user. We communicate with so many different agencies that there is no way we can make ourselves compatible with every organization that we may work with at one time or another. We normally take extra radios and if it is a requirement, we issue them to the people with which we are working.

The Chairman: I would like to clarify that in regards to the 26 hours of maintenance for every one hour of flying time that Senator Meighen touched on; our understanding was that this aircraft was in use by other countries prior to our purchase. Are you saying that the bugs had not been worked out of them by the first owners of the aircraft?

LCol. MacAleese: You are correct. Other countries were using the aircraft before we purchased them, but because of the flying rate at which we operate we have moved ahead of everybody. We are the leader of the fleet, so we are finding the problems, or bugs, before anyone else.

The Chairman: The number 33 or 36 sticks in my mind for the maintenance hours for the Sea Kings and everyone believed that was a huge amount of maintenance. Was that just sort of a press myth?

Maj. Wicks: I do not know what it was for the Sea King. On the Cormorant, a lot of the maintenance is involved in taking parts off of one airplane to put on another plane. That really drags up the numbers.

The Chairman: So, your problem is the same as the others.

Maj. Wicks: Yes, our problem is the availability of the parts.

The Chairman: You are getting short-changed on parts, and if you do not have a part then you have to jump through hoops to do things that you would not normally do if you were properly funded and had the parts that a reasonable operation should have.

Maj. Wicks: Yes. If we had the parts, certainly the maintenance costs would go down and the aircraft availability would go up.

The Chairman: We have heard this at every base that we have been to, and this finding will become a large part of our report.

LCol. MacAleese: I am not sure whether money is the issue necessarily, but there is definitely a problem with the parts supply. I am not sure that this problem can be fixed by putting in more money. If the part does not come off the line, even if you have the money, you are not going to get that part. If we had more money, we could set up the contract a little differently, and pay a little

nous n'avons pas de communications radio compatibles. Mais si nous intervenons dans une petite collectivité, ce serait plutôt des communications en personne qu'il faudrait.

Le président : Avez-vous un plan ou y a-t-il un plan pour s'assurer que les communications sont compatibles?

Le lcol MacAleese : Le seul plan que nous avons consiste à prendre des appareils radios supplémentaires et à les prêter à l'autre utilisateur. Nous communiquons avec tellement d'organismes différents qu'il est absolument impossible d'être compatibles avec tout le monde. Nous prenons normalement des appareils supplémentaires et, s'il y a un besoin, nous les prêtons à ceux avec qui nous travaillons.

Le président : J'aimerais apporter une précision au sujet des 26 heures d'entretien par heure de vol évoqués par le sénateur Meighen. Nous croyons comprendre que cet appareil a été utilisé dans d'autres pays avant que nous l'achetions. Affirmez-vous que les problèmes n'avaient pas été réglés par les premiers propriétaires de ces appareils?

Le col MacAleese : Vous avez raison. D'autres pays utilisaient l'appareil avant que nous l'achetions, mais parce qu'ils volent moins souvent, nous avons devancé tout le monde. Nous sommes les plus gros utilisateurs, ce qui fait que nous trouvons les problèmes avant tout le monde.

Le président : Il me semble qu'il fallait 33 ou 36 heures d'entretien pour le Sea King et tout le monde croyait que c'était énorme. Était-ce seulement un mythe?

Le maj Wicks : Je ne connais pas les chiffres pour le Sea King. Sur le Cormorant, une grande partie de ces travaux d'entretien consistent à démonter des pièces sur un appareil pour les monter sur un autre. C'est ce qui grossit les chiffres.

Le président : Alors votre problème est le même que les autres.

Le maj Wicks : Oui, notre problème, c'est la pénurie de pièces.

Le président : Vous ne pouvez pas vous approvisionner en pièces et quand il vous manque une pièce, vous devez faire des choses qui ne seraient pas nécessaires si vous aviez des fonds suffisants et les pièces qu'il serait normal d'avoir.

Le maj Wicks : Oui. Si nous avons les pièces, les frais d'entretien diminueraient certainement et la disponibilité des appareils augmenterait.

Le président : Nous avons entendu cela dans toutes les bases où nous sommes allés et nous en parlerons en long et en large dans notre rapport.

Le lcol MacAleese : Je ne suis pas convaincu que c'est nécessairement une question d'argent, mais il y a certainement un problème d'approvisionnement en pièces. Je ne suis pas certain que le problème peut être réglé en nous donnant plus d'argent. Si la pièce n'est pas fabriquée, même quand on a les sous pour la payer, on ne l'obtient pas. Si nous avons plus d'argent, nous

extra to get priority off the line or something like that. In reality, if it does not come off the line we cannot get the part.

The Chairman: Do you know of a platform in the air force that has a satisfactory supply of parts?

LCol. MacAleese: Well, my background is on the tactical helicopter side. I came from the Griffin fleet where there were some problems, but the availability of parts was not a major issue. There will always be problems because there are always going to be parts that break and it takes some time to get them, either from repair facility or from the manufacturer. I think it is more a matter of the repair and overhaul lines, and putting our parts through more quickly. Whether that requires changing the contract, or the way that the contract is worded, or maybe stockpiling a little more might, I do not know, but those are a few possible solutions to the problem.

Essentially yes, one of our biggest problems is the supply of parts. It triples the workload when we have to take the part off of one aircraft and put it on the other and then eventually put it back onto the first one.

Senator Day: Thank you. Is it IPM's responsibility for provision of parts or is that maintained by the Canadian Forces?

Maj. Wicks: I am not sure who is actually responsible for getting the parts, whether it is IMP or DND.

Senator Day: We will investigate that question. Obviously, you are having a problem getting the parts and we have to find out whose job it is to get them there and stockpile them so you are not spending half your time on the ground.

If you had four Cormorants rather than three, would that be better for you?

Maj. Wicks: Three works extremely well for us. If we could get our availability up through the maintenance, three would be optimum.

Senator Day: How many Labradors did you have?

Maj. Wicks: Initially, we had three. After the crash in Gaspé and another one off Comox, we ended up splitting five between us and Greenwood, so we needed to have two or three depending.

Senator Day: And would your job of search and rescue be better if you had a fixed-wing aircraft at Gander?

Maj. Wicks: Not necessarily. When we are going out to sea, we get a very good coverage from 413 Squadron in Greenwood. In an ideal world, yes, I would put a fixed-wing asset with every helicopter asset, but with limited resources, they are probably better off in Greenwood.

Senator Day: In the past, has there been fixed-wing here to provide that overhead coverage?

pourrions établir le contrat un peu différemment et payer un peu plus pour être prioritaires ou quelque chose comme ça. En réalité, si la pièce ne sort pas de l'usine, nous ne pouvons pas l'acheter.

Le président : Connaissez-vous une plate-forme dans la force aérienne qui a un approvisionnement en pièces satisfaisant?

Le lcol MacAleese : Je viens du secteur tactique de l'hélicoptère. Je viens de la flotte de Griffin où il y avait quelques problèmes, mais l'approvisionnement en pièces n'en était jamais vraiment un. Il y a toujours des problèmes parce qu'il y a toujours des pièces qui brisent et qu'il faut du temps pour les obtenir de l'atelier de réparation ou du fabricant. Je pense que c'est davantage une question de chaîne de réparation et de révision et d'approvisionnement plus rapide en pièces. Je ne sais pas s'il faut pour cela modifier le contrat ou ses modalités, ou encore stocker un peu plus de pièces, mais ce sont quelques solutions possibles au problème.

Essentiellement, l'un de nos problèmes est effectivement l'approvisionnement en pièces. Cela triple notre charge de travail, quand nous devons démonter une pièce sur un appareil, la monter sur un autre, puis la remettre en place quand la pièce de rechange arrive.

Le sénateur Day : Merci. Est-ce que IPM doit obtenir les pièces ou cette tâche incombe-t-elle aux Forces canadiennes?

Le maj Wicks : Je ne sais pas qui est chargé d'obtenir les pièces, si c'est IMP ou la Défense nationale.

Le sénateur Day : Nous trouverons réponse à cette question. De toute évidence, vous avez du mal à obtenir les pièces et nous devons savoir qui est chargé de les obtenir et de les stocker afin que vous ne soyez pas cloués au sol la moitié du temps.

Si vous aviez quatre Cormorant au lieu de trois, est-ce que ce serait mieux pour vous?

Le maj Wicks : Nous nous débrouillons très bien avec trois. Si nous pouvions augmenter la disponibilité grâce à l'entretien, ce serait idéal avec trois.

Le sénateur Day : Combien de Labrador aviez-vous?

Le maj Wicks : Au début, nous en avions trois. Après l'écrasement à Gaspé et un autre près de Comox, nous avons fini par en partager cinq entre nous et Greenwood, de sorte que nous devons en avoir deux ou trois, ça dépendait.

Le sénateur Day : Et vos missions de recherche-sauvetage seraient-elles améliorées si vous aviez un appareil à voilure fixe à Gander?

Le maj Wicks : Pas nécessairement. Quand nous partons en mer, nous avons une très bonne couverture du 413^e Escadron à Greenwood. Dans un monde idéal, évidemment, je mettrais un appareil à voilure fixe par hélicoptère, mais comme les ressources sont limitées, il vaut probablement mieux que l'appareil à voilure fixe soit à Greenwood.

Le sénateur Day : Y a-t-il eu par le passé un appareil à voilure fixe ici pour assurer la protection supérieure?

Maj. Wicks: No, not since 103 Squadron has been in Gander. Do you want to go way back to when we flew the Lancaster's out of St. John's?

Senator Day: No. Colonel, we are running out of time, but I think it is important for us to understand the relationship of your reservists with the regulars and how you have integrated them to augment. Reading your comments, it sounds to me like what you were doing is you have an authorized manning level of 40 personnel. That is not enough to do the job. You have some reservists for whom you are robbing your operating and maintenance fund. You are paying them out of that to get the job done that you have to do. Am I reading that correctly?

LCol. MacAleese: Basically, yes. We could use a few more reservists within 9 Wing. I think, ideally, if we had another six to eight, it would allow us to fill all the holes that we have. The main issue and the reason why we are spending more is we are using them as full-time workers rather than part-time workers. The reservists are supposed to operate as part-timers. Now, because we have the requirement, we are actually employing them full time and, for the most part, those people want to work full time anyway, so that is not a problem.

Senator Day: When you say that you have the requirement, you have a mission, a job requirement, and you do not have the authorized, full-time, regular force personnel to do the job requirement?

LCol. MacAleese: Right. After all the cuts of the 1990s, our units were all reduced to what was considered to be the minimum. It would be fine if we had all those people, but even though the people are assigned to the positions, people go on maternity/paternity leave, some are deployed overseas for six months, and some get injured. When even a couple of people are taken out of the picture, we obviously have to still do the job that person was doing. That is where the reservists come in. So, because we are at the minimum manning to be able to do the job, there is no flexibility. If we lose somebody, then we have to find a replacement elsewhere.

Senator Day: Please tell us about your plan to solve this problem. You indicate that you have a solution to stop the robbing of your operation and maintenance budget to pay for these additional augmented reservists.

LCol. MacAleese: Yes. Over the next three years we plan to reduce the amount of spending that is being converted. We do not have a plan to figure out exactly how we are going to backfill the people, but we will reduce the amount of full-time funding that is being spent. What it may mean is we may have to reduce some services. As an example, we have several reservists working in our base supply. If need be, if it comes down to it, we may have to close our clothing stores two days of the week and only open three out of five. So, that is the sort of thing we may have to do. We will reduce the service, but as far as the end product, we will still be

Le maj Wicks : Non, pas depuis que le 103^e Escadron est à Gander. Voulez-vous remonter à l'époque où nous avions des Lancaster qui volaient à partir de St. John's?

Le sénateur Day : Non. Nous commençons à être pressés par le temps, colonel, mais je pense qu'il est important que nous comprenions la relation entre vos réservistes et les membres de la force régulière et comment vous les avez intégrés en renfort. En lisant vos observations, il me semble que vous avez des effectifs autorisés de 40 personnes. Ce n'est pas suffisant pour faire le travail. Vous avez quelques réservistes pour lesquels vous allez piger dans votre fonds de fonctionnement et d'entretien. Vous les payez à l'aide de ce budget pour qu'ils fassent le travail qu'il y a à faire. Est-ce que je comprends bien?

Le lcol MacAleese : En gros, oui. Nous pourrions utiliser quelques réservistes de plus dans la 9^e Escadre Gander. Idéalement, je pense que si nous en avons de six à huit de plus, cela nous permettrait de boucher tous les trous. Le principal problème et la raison pour laquelle nous dépensons davantage, c'est que nous les faisons travailler à plein temps plutôt qu'à temps partiel. Les réservistes sont censés travailler à temps partiel. Mais comme nous en avons besoin, nous les employons à plein temps et la plupart d'entre eux veulent travailler à plein temps, de toutes façons, de sorte que cela ne pose pas de problème.

Le sénateur Day : Quand vous dites que vous en avez besoin, cela veut dire que vous avez une mission à remplir ou une tâche à effectuer et que vous ne disposez pas du personnel autorisé et à plein temps de la force régulière qu'il faudrait?

Le lcol MacAleese : Exact. Après les coupures des années 1990, nos unités ont été ramenées à ce qui était considéré comme le minimum. Ce serait bien si nous avions tout ce personnel, mais même si du personnel est affecté à des postes, certains vont en congé de maternité ou de paternité, certains sont déployés à l'étranger pendant six mois et certains sont blessés. Même quand un employé ou deux sont retranchés temporairement, le travail qu'ils faisaient doit toujours se faire. C'est alors que les réservistes entrent en jeu. Alors, comme nous avons les effectifs minimaux pour faire le travail, il n'y a pas de marge de manœuvre. Quand nous perdons quelqu'un, nous devons trouver un remplaçant ailleurs.

Le sénateur Day : Expliquez-nous comment vous pensez régler ce problème. Vous indiquez que vous avez une solution pour éviter de piger dans votre budget de fonctionnement et d'entretien afin de payer ces réservistes de renfort.

Le lcol MacAleese : Oui. Au cours des trois prochaines années, nous avons l'intention de réduire le montant des dépenses qui sont converties. Nous ne savons pas exactement comment nous allons remplacer les gens, mais nous allons réduire le montant des salaires à plein temps que nous payons. Cela peut vouloir dire une réduction de certains services. Par exemple, nous avons plusieurs réservistes qui travaillent à l'approvisionnement de la base. S'il le faut, si nous n'avons pas le choix, nous pourrions fermer l'habillement de la base deux jours par semaine et n'ouvrir que trois jours sur cinq. C'est le genre de mesures que nous devons

able to do our mission, so that will not be affected. It is primary to ensure that we provide enough support that the operational missions are not affected at all.

Senator Day: You have been running pretty slim for quite a while. I would guess that you have done a lot of this reducing of service down to just about as much as you can do.

LCol. MacAleese: It is getting pretty difficult to find. Well, there is no fat left.

Senator Day: Yes. That is what I would have guessed.

Senator Banks: Would the average Canadian, having heard what you told us this morning about people and parts, be approximately right in saying that this extraordinarily important function, none more important that I can think of, is being nickel-and-dimed and reduced to something below the minimum that it ought really to be for it to operate properly and efficiently all the time?

Would that be a fair observation by an average Canadian?

LCol. MacAleese: I am not sure that we are at the point where we are being nickel-and-dimed to death. Actually, we have been given what we need. However, as I say, we are given the minimum that we need to be able to do the job. So, what happens if somebody has a medical condition and one of the air crew cannot fly? Obviously, somebody else has to take up the slack. So, what it comes down to is our people are, in fact, being worked a little harder than I would like to see in a lot of cases.

Senator Banks: I think I heard you say earlier that there is an aircraft available 90 per cent of the time. Have I got that right?

Maj. Wicks: Ninety-nine per cent of the time.

Senator Banks: Okay, 99 per cent.

Maj. Wicks: Yes.

Senator Banks: There is no redundancy?

Maj. Wicks: No, there are occasions, although they are fairly rare, where we would not have a serviceable helicopter to respond.

Senator Banks: Are the 33 technicians that maintain your aircraft in Gander?

Maj. Wicks: Yes, they are, senator.

Senator Banks: I am sure there is a perfectly logical reason for this, and it is probably geographical. Why do you leave Gander and fly your aircraft to St. John's to reconfigure and refuel on your way out to sea? Is it closer?

Maj. Wicks: If we are going out to sea the closest point to the boat is here. We would come here and top up with fuel. In order for us to take our maximum amount of fuel, we will take some of the equipment off to lighten the aircraft as much as possible before going to sea.

peut-être prendre. Nous réduisons le service, mais en ce qui concerne le produit final, nous pourrions toujours réaliser notre mandat, cela ne changera pas. Nous nous assurerons de fournir un soutien suffisant pour que les missions opérationnelles ne s'en ressentent pas du tout.

Le sénateur Day : Vous fonctionnez au strict minimum depuis un certain temps déjà. Il me semble que vous avez déjà réduit les services autant que vous pouvez le faire.

Le lcol MacAleese : C'est de plus en plus difficile. Il ne reste plus rien à dégraisser.

Le sénateur Day : Oui. C'est ce que je pensais.

Le sénateur Banks : Est-ce qu'après avoir entendu ce que vous nous avez raconté ce matin au sujet du personnel et des pièces, le Canadien moyen aurait raison d'affirmer que cette fonction extrêmement importante, de fait la plus importante que je puisse imaginer, est rognée et réduite à moins que le minimum nécessaire pour fonctionner correctement et efficacement en tout temps?

Serait-ce une observation juste pour un Canadien moyen?

Le lcol MacAleese : Je ne suis pas certain que nous soyons rognés à mort. En réalité, nous avons obtenu ce dont nous avons besoin. Mais, je le répète, nous obtenons le minimum nécessaire pour pouvoir faire notre travail. Alors qu'arrive-t-il si quelqu'un tombe malade et qu'un membre de l'équipage ne peut pas voler? De toute évidence, quelqu'un doit le remplacer. Ce qui arrive, c'est que notre personnel travaille souvent plus fort que je le voudrais.

Le sénateur Banks : J'ai cru vous entendre dire qu'un appareil est disponible 90 p. 100 du temps. Ai-je bien entendu?

Le maj Wicks : Quatre-vingt-dix-neuf pour cent du temps.

Le sénateur Banks : D'accord, 99 p. 100.

Le maj Wicks : Oui.

Le sénateur Banks : Il n'y a pas de superflu?

Le maj Wicks : Non, il arrive parfois, mais c'est assez rare, qu'il n'y a pas d'hélicoptère prêt à intervenir.

Le sénateur Banks : Les 33 techniciens qui assurent l'entretien se trouvent à Gander?

Le maj Wicks : Oui, sénateur.

Le sénateur Banks : Je suis certain qu'il y a une raison tout à fait logique, et elle est probablement géographique. Pourquoi partez-vous de Gander et volez-vous jusqu'à St. John's pour reconfigurer l'appareil et faire le plein avant d'aller en mer? Est-ce plus près?

Le maj Wicks : Quand on va en mer, le point le plus près du navire, c'est ici. Nous venons ici pour bien remplir les réservoirs. Afin de pouvoir remplir les réservoirs au maximum, nous déchargeons une partie du matériel, pour alléger l'appareil le plus possible avant de partir en mer.

Senator Banks: So, it is geographical proximity and not any shortfall? You could reconfigure the aircraft in Gander; you could refuel in Gander if the ship that you were going to happened to be closer to Gander?

Maj. Wicks: In fact, we would do exactly that if we were going north or west.

The Chairman: Excuse me, Senator Banks. Do you have the capacity to land on a frigate and refuel there?

Maj. Wicks: We are not checked out to land on frigates. We have landed on boats. I have landed on oil tankers and taken people off of them. The aircraft is capable of landing on a ship. That was the original design for this aircraft, but we do not do it very often.

Senator Banks: Why do reservists cost more than regular members cost?

LCol. MacAleese: I hope I did not give the impression that reservists cost more.

Senator Banks: Do their wages come from a different budget?

LCol. MacAleese: Yes. We are funded to a certain level for reserve pay; that comes from the centre. Right now, we are taking some of our operations and maintenance money and converting it to reserve pay to top up the amount that we are given. We are trying to reduce the amount that is being converted and live within our budget allocation for pay.

Senator Banks: Happy Valley is the town. Do I remember that correctly?

LCol. MacAleese: No, that is Goose Bay.

Senator Banks: Goose Bay. Sorry.

I do not think we heard anybody say as clearly as you did that you have the reserve unit that is working in the town doing community events. You talked about the HazMat team and the fact that you rely upon the town for fire services.

LCol. MacAleese: That is right. We work closely with the town for all services. The town provides the fire response for the base proper. However, the airport authority provides response for the aircraft.

Senator Banks: Are you leasing your space from the airport authority?

LCol. MacAleese: We lease the lands that our buildings are on from the airport authority, although we own and are responsible for the actual buildings. At one time, Transport Canada owned the land, but then they handed it over to the airport authority. Now, they own the land and we lease from them, but all the infrastructure belongs to us. Water and sewer pipes, for instance, are our responsibility.

The Chairman: Colonel and major, thank you very much for appearing before us. We are very grateful to you for coming. We see the function that you have as being vital to the community.

Le sénateur Banks : C'est donc à cause de la proximité géographique et pas à cause d'une lacune quelconque? Vous pourriez reconfigurer l'appareil à Gander; vous pourriez faire le plein à Gander si le navire où vous allez se trouve plus près de Gander?

Le maj Wicks : C'est exactement ce que nous faisons quand nous allons vers le nord ou l'ouest.

Le président : Excusez-moi, sénateur Banks. Pouvez-vous atterrir sur une frégate pour vous ravitailler en carburant?

Le maj Wicks : Nous ne sommes pas qualifiés pour atterrir sur les frégates. Nous avons atterri sur des navires. J'ai atterri sur des pétroliers et j'y ai pris des gens. L'appareil peut atterrir sur un navire. C'était prévu dans la conception originale de l'appareil, mais nous ne le faisons pas très souvent.

Le sénateur Banks : Pourquoi les réservistes coûtent-ils plus cher que les membres de la force régulière?

Le lcol MacAleese : J'espère ne pas avoir donné l'impression qu'ils coûtent plus cher.

Le sénateur Banks : Leur solde provient d'un budget différent?

Le lcol MacAleese : Oui. Nous sommes financés jusqu'à un certain point pour la solde des réservistes; ce financement vient du centre. À l'heure actuelle, nous prenons une partie de nos fonds de fonctionnement et d'entretien et les convertissons en solde des réservistes afin d'accroître le montant qui nous est accordé. Nous essayons de réduire le montant qui est converti et de nous arranger avec l'affectation budgétaire pour la solde.

Le sénateur Banks : C'est la ville de Happy Valley si je me souviens bien.

Le lcol MacAleese : Non, c'est Goose Bay.

Le sénateur Banks : Goose Bay. Désolé.

Je ne crois pas avoir entendu quelqu'un dire aussi clairement que vous que les réservistes travaillent en ville et participent à des activités communautaires. Vous avez parlé de l'équipe HazMat et du fait que vous comptez sur la ville pour les services de lutte contre les incendies.

Le lcol MacAleese : C'est exact. Nous collaborons étroitement avec la ville pour tous les services. La ville fournit les services de lutte contre les incendies à la base. Mais l'aéroport fournit ces services en cas d'incendie d'un aéronef.

Le sénateur Banks : Louez-vous vos locaux de l'aéroport?

Le lcol MacAleese : Nous louons les terrains sur lesquels se trouvent nos immeubles, mais nous sommes propriétaires et responsables des immeubles. À un moment donné, Transports Canada était propriétaire des terrains, mais le ministère les a cédés à l'aéroport. Maintenant, l'aéroport est propriétaire des terrains et nous les louons, mais toute l'infrastructure nous appartient. Les conduites d'eau et les égouts, par exemple, relèvent de nous.

Le président : Colonel et major, merci beaucoup d'avoir comparu devant nous. Nous vous sommes très reconnaissants. Nous pensons que votre fonction est vitale pour la collectivité.

We are very concerned when we hear you do not have everything you need. We do think that it is important that the military run lean and mean, but there is a limit.

We have heard the story you are telling us in too many other bases that are struggling with the same problem, and it is in this allocation of resources. Just as you said, it is three times the work when you have to take a part off a part from one plane and put it on another, then take it back and put it on again. We have heard that message clearly and we will comment on it in our report.

We are very grateful to you and we are looking forward meeting with some of your personnel. We understand that they are going to give us a briefing and show us the equipment. We are looking forward to seeing these people who can be described as heroes and of whom Canadians are very proud. And if you would communicate that from us to the others in your command, we would be very grateful. It is a very difficult job they do and Canadians are very proud of the work they do.

Senators, our next panel is from the Coast Guard, more specifically, the union representing them. We have appearing before us Lawrence Dempsey, who comes from Sudbury, Ontario. He began his career sailing on the Great Lakes ships in 1963, working in various positions including porter, fireman, oiler, deckhand, watchman and wheelman. Are there any positions you have not worked in?

He became a Canadian Merchant Service Guild member and navigating ships' officer in the spring of 1972. Mr. Dempsey was appointed to the position of National President of the Canadian Merchant Service Guild in the spring of 2004. He is a holder of a Coastal Navigator Class 11 Certificate of Competency.

We have also Mr. Mark Boucher. He is the National Secretary-Treasurer for the Canadian Merchant Service Guild. He was a serving Master with the Department of National Defence on the civilian side and also with the Coast Guard.

We have Mr. Wayne Fagan, who began working with the Coast Guard in 1980 in a shore position as a power engineer. He started working with the union as a regional vice president, Atlantic Union of Canadian Employees, in 1996, and currently holds that position, representing the Coast Guard, Nav-Canada, airports, port authorities, pilotage authorities, Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans. I have to wonder if there is anybody you do not represent.

We also have Mr. John Fox. He is from Nova Scotia and a member of the Union of Canada Transport Employees. He joined the Coast Guard in 1984 and has represented the Union for over 15 years.

This is not the first time we have seen some of you, so welcome back. And to those of you that are new, welcome. We are delighted to have you before us. We are pleased that you could set

Nous sommes très inquiets quand nous vous entendons dire que vous n'avez pas tout ce dont vous avez besoin. Nous pensons qu'il est important de mettre les militaires au régime minceur, mais il y a des limites.

Nous avons entendu l'histoire que vous nous racontez dans trop d'autres bases qui sont confrontées au même problème, l'affectation des ressources. Comme vous l'avez dit, c'est le triple du travail quand il faut démonter une pièce sur un avion, la monter sur un autre, la redémonter et la remettre ensuite en place sur le premier. Nous avons entendu ce message clairement et nous en parlerons dans notre rapport.

Nous vous remercions beaucoup et nous avons hâte de rencontrer certains membres de votre personnel. Nous croyons comprendre qu'ils ont prévu une séance d'information et qu'ils nous montreront votre matériel. Nous avons hâte de rencontrer ces gens qui peuvent être qualifiés de héros et dont les Canadiens sont très fiers. Nous vous saurions gré de transmettre ce message de notre part à tous ceux qui sont sous votre commandement. C'est un travail très difficile et les Canadiens sont très fiers de leur travail.

Sénateurs, nos prochains témoins viennent de la Garde côtière, plus précisément le syndicat qui représente son personnel. Nous entendrons Lawrence Dempsey, qui vient de Sudbury, Ontario. Il a commencé sa carrière sur les lacquiers des Grands Lacs en 1963 et a occupé divers postes, y compris portier, pompier, graisseur, homme de pont, veilleur et timonier. Y a-t-il des postes que vous n'avez pas occupés?

Il est devenu membre de la Guilde de la marine marchande du Canada et officier de navire au printemps de 1972. M. Dempsey a été nommé président national de la Guilde de la marine marchande du Canada au printemps de 2004. Il est titulaire d'un certificat de compétence de navigateur côtier de catégorie 11.

Nous entendrons également M. Mark Boucher, secrétaire trésorier national de la Guilde de la marine marchande du Canada. Il a été capitaine dans les services civils du ministère de la Défense nationale et au sein de la Garde côtière.

Nous entendrons aussi M. Wayne Fagan, qui a commencé à travailler à la Garde côtière en 1980 comme mécanicien de chaufferie, à terre. Il a commencé à œuvrer dans le mouvement syndical à titre de vice-président régional de l'Atlantic Union of Canadian Employees, en 1996, et occupe actuellement ce poste, représentant la Garde côtière, Nav-Canada, les aéroports, les administrations portuaires, les administrations de pilotage, Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans. Je me demande s'il y a quelqu'un que vous ne représentez pas.

Il y a également M. John Fox. Il vient de la Nouvelle-Écosse et est membre de l'Union canadienne des employés des transports. Il est entré à la Garde côtière en 1984 et représente l'Union depuis plus de 15 ans.

Ce n'est pas la première fois que nous entendons certains d'entre vous et nous sommes heureux de vous revoir. Bienvenue à ceux que nous voyons pour la première fois. Nous sommes ravis

aside the time to come and talk to us. We understand that two of you have a brief statement to make. Who would like to lead? Mr. Dempsey, the floor is yours.

Mr. Lawrence Dempsey, National President, Canadian Merchant Service Guild: Mr. Chairman, members of the committee, once again, I would like to thank you and the committee for requesting and allowing the Canadian Merchant Service Guild the opportunity to make comment on issues of Canadian Maritime National Security and Defence. After this short brief, my colleagues and I would welcome any questions you may have for us and we will try to respond as best we can.

For the record, I would like to restate who we are and whom we represent.

We believe we are a unique relative to other federal bargaining agents. The Canadian Merchant Service Guild was originally incorporated by Act of Parliament in 1919, which was amended and re-incorporated by Act of Parliament in 1980 as Bill S-12.

The objective of the guild is to promote the economic, cultural, educational and material interests of ship masters, chief engineers, officers and pilots. We represent the vast majority of masters, mates, marine pilots and engineers employed in the Canadian shipping industry. The guild is also certified as a bargaining agent by the Public Service Staff Relations Board to represent ships' officers employed with the Canadian Coast Guard and the Department of National Defence civilian vessels as well as the marine instructors of the Coast Guard College. The national total membership is comprised of approximately 4,300 members. The majority of our members are covered by collective agreements, yet a sizeable minority are managerially excluded masters and entrepreneur marine pilots. The federal government's ships officers' collective agreement with the Treasury Board, covers approximately 900 members, is our largest.

Since the events of September 11, 2001, security issues for all modes of transportation and, in particular, for mariners on ships and in ports, has resulted in an ever-increasing workload for those of us representing members in the industry.

We understand the need, real and perceived, that drives this agenda into the 21st century and this new age of terrorism. Not a day goes by that we are not being asked to attend meetings regarding security matters by a company, a government department or a port.

The role for the Canadian Coast Guard in maritime security is vital and important, but it is a role that men and women of the Coast Guard have been doing for many years, even before the events of 9/11.

Unlike the "grey funnel fleet" that generates front-page news and a lot of hoopla on arrival in a port, the red-and-white vessels of the Canadian Coast Guard barely get a look when they are doing their job. Every day, these ships and the men and women who serve on them watch for anything unusual in Canadian ports.

de vous rencontrer. Nous croyons comprendre que deux d'entre vous ont une brève déclaration à faire. Qui veut commencer? Monsieur Dempsey, la parole est à vous.

M. Lawrence Dempsey, président national, Guilde de la marine marchande du Canada : Monsieur le président, madame et messieurs les membres du comité, j'aimerais vous remercier et remercier le comité d'avoir demandé et permis à la Guilde de la marine marchande du Canada de présenter son point de vue sur les questions relatives à la sécurité nationale et à la défense maritime du Canada. Après ce bref exposé, mes collègues et moi-même serons heureux de répondre à vos questions du mieux que nous le pourrons.

Aux fins du compte rendu, j'aimerais rappeler qui nous sommes et qui nous représentons.

Nous croyons que nous sommes uniques par rapport aux autres agents de négociation fédéraux. La Guilde de la marine marchande du Canada a été créée par une Loi du Parlement en 1919, qui a été modifiée et en 1980 sous le nom de projet de loi S-12.

La Guilde a pour objectif de promouvoir les intérêts sociaux, économiques, culturels, éducatifs et matériels des capitaines, capitaines en second, officiers de pont et pilotes de l'industrie maritime canadienne. Elle est également certifiée comme agent de négociation par la Commission des relations de travail dans la fonction publique pour représenter les officiers de navires employés par la Garde côtière canadienne et les navires civils du ministère de la Défense nationale ainsi que les instructeurs maritimes du Collège la Garde côtière. La Guilde compte environ 4 300 membres, pour la plupart visés par une convention collective, mais une importante minorité de gestion est exclue. La convention collective entre les officiers de navires du gouvernement fédéral et le Conseil du Trésor couvre environ 900 membres et est notre plus importante.

Depuis les événements du 11 septembre 2001, la sécurité dans tous les modes de transport et tout particulièrement pour les marins à bord des navires et dans les ports a alourdi la charge de travail de ceux d'entre nous qui représentent les membres dans l'industrie.

Nous comprenons cette nécessité, réelle et perçue, en ce début du XXI^e siècle et dans cette nouvelle ère de terrorisme. Il ne se passe pas un jour sans qu'une compagnie, un ministère ou un port nous demande de participer à des réunions sur la sécurité.

Le rôle de la Garde côtière canadienne dans la sécurité maritime est vital et important, mais c'est un rôle que les hommes et les femmes de la Garde côtière assument depuis de nombreuses années, bien avant les événements du 11 septembre.

Contrairement au paquebot de luxe qui fait la manchette et reçoit beaucoup d'attention quand il arrive dans un port, les navires rouges et blancs de la Garde côtière canadienne attirent à peine le regard quand ils font leur travail. Tous les jours, ces navires et leur équipage sont à l'affût de l'inhabituel dans les ports canadiens.

If you were ashore with a pair of binoculars looking into the bridge of a Coast Guard ship, I am sure that you would find a pair of binoculars looking back at you. No fanfare, no pomp and no news articles. Just Canadians doing their job!

I will enter a quote from MP Tom Wappel, Chair of the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans, concerning the committee's first report:

Mr. Chairman, Members, after meeting with you in Halifax in September of 2003, I was most pleased to read the recommendations of that committee, who in their recommendations addressed issues of structure, funding, reporting and capital needs now and in the future for the Canadian Coast Guard.

These recommendations, I am sure, took into account issues that this committee raised in your report on national security and defence. It would seem to me that you heard all of us who told you that these issues as well as others needed to be addressed in a post 9/11 world.

Much could be said about how our organization would like to see the Coast Guard evolve over the next 10 years, but given the time constraints placed on us today, let us say that it is of the utmost importance that everyone understands that money will not fix everything.

It would be easy to say to you that we want to see more employees and bigger and better ships. That approach would only be self-serving, and not in the best interest of Canada, the Coast Guard or the guild; nor would another study that costs money, eats up precious time and, in all likelihood, ends up on a shelf gathering dust.

The Coast Guard of today has a mandate to carry out duties as required by the Government of Canada. Years, no, make that decades, of budget restraints, cutbacks and program reviews have the Coast Guard in a position of robbing Peter to pay Paul to meet existing responsibilities. You already know that.

As for funding, previous recommendations clearly outline the need for what is required today. A comprehensive, well-thought-out program for renewal and replacement has already been articulated by Mr. Adams and his people. Dollar figures do not fall under the guild's purview, but we can say if the word "millions" scares you, then the committee should wrap up discussions and issue its final report.

Ships dedicated to the role of maritime and port security must not be junk bought and refitted to do a job. They must be built from the keel up with an ability to do whatever is required of them to fulfill their role. They must be crewed by Coast Guard officers and crews trained to perform duties that they may be called upon to perform.

The old adage, "Don't send a boy out to do a man's job," needs to be front and centre in whatever discussions or recommendations are being considered; 47-foot search and

Si vous étiez à terre et scrutiez le pont d'un navire de la Garde côtière avec des jumelles, je suis certain que vous trouveriez quelqu'un sur le pont en train de vous regarder avec ses jumelles. Sans fanfare, sans pompe et sans article dans les journaux. Simplement des Canadiens en train de faire leur travail!

Je vais citer M. Tom Wappel, député et président du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes concernant son premier rapport :

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres, après vous avoir rencontré à Halifax en septembre 2003, j'ai lu avec grand plaisir les recommandations du comité qui portaient sur la structure, le financement, les rapports et les besoins en immobilisation actuels et futurs de Garde côtière canadienne.

Ces recommandations, j'en suis sûr tenaient compte des questions soulevées par votre comité dans votre rapport sur la sécurité nationale et la défense. Il me semble que vous nous avez tous entendus quand nous vous avons dit que ces questions et d'autres encore devaient être résolues au lendemain du 11 septembre.

On pourrait décrire en long et en large l'évolution que notre organisation aimerait voir à la Garde côtière au cours des dix prochaines années, mais comme nous avons peu de temps aujourd'hui, nous dirons qu'il est de toute première importance que tout le monde comprenne que l'argent ne réglera pas tout.

Il serait facile de vous dire que nous voulons plus d'employés et des navires plus gros et meilleurs. Cette approche serait seulement égoïste, elle ne servirait pas les intérêts du Canada, de la Garde côtière ou de la Guilde. Une autre étude qui coûterait de l'argent, prendrait du temps précieux et, selon toute probabilité, irait finir sur une tablette, ne serait pas la solution non plus.

La Garde côtière d'aujourd'hui a le mandat d'effectuer les tâches exigées par le gouvernement du Canada. Des années, voire des décennies d'austérité budgétaire, de réductions et d'exams des programmes ont mis la Garde côtière dans une position où il faut voler Pierre pour payer Paul afin d'assumer les responsabilités existantes. Vous le savez déjà.

En ce qui concerne le financement, les recommandations antérieures décrivent clairement les besoins actuels. Un programme sage et exhaustif de renouvellement et de remplacement a déjà été présenté par M. Adams et son personnel. La Guilde ne se mêle pas des sous, mais si le mot « millions » vous fait peur, votre comité devrait mettre fin tout de suite aux discussions et publier son rapport final.

Les navires affectés à la sécurité maritime et à la sécurité dans les ports ne doivent pas être des épaves rafistolées pour faire un travail. Ils doivent être construits à partir de la quille de manière à pouvoir faire tout ce qu'on exige d'eux pour remplir leur rôle. Leur équipage doit être constitué d'officiers et de membres d'équipage de la Garde côtière formés pour exécuter les tâches qu'on peut exiger d'eux.

L'adage en anglais qui dit qu'il ne faut pas confier à un enfant la tâche d'un homme doit rester au cœur des discussions et des recommandations envisagées; envoyer en mer des navires de

rescue vessels rolling around the North Atlantic in November gales or the coastal waters of British Columbia are not the way to go. This is not to take anything away from their abilities or seaworthy designs, but maritime security may require that ships meet suspect vessels prior to them reaching Canadian waters in any weather.

In discussions with the Commissioner of the Canadian Coast Guard, it has been made clear to us that the arming of the Coast Guard is not the way the Coast Guard wants to go. These reasons have been ably articulated by the commissioner and his representatives. We agree with his position, but want to emphasize that the collective agreement between the guild and the Treasury Board of Canada does not impede or restrict the Government of Canada should it wish to arm certain vessels of the Coast Guard, and in that event issues of allowances, and safety and training would most certainly have to be addressed.

We once again thank you for this invitation and we will try to answer any questions that you may have.

Mr. Wayne Fagan, Regional Vice-President, Union of Canadian Transportation Employees (UCTE): Mr. Chairman and honourable members of the committee we are pleased to be here today to present to you on behalf of the men and women of the Canadian Coast Guard. Let me also congratulate the committee on its past work on Coast Guard issues and pass along our best wishes as you continue your deliberations concerning the *Defence Policy Review*. Our membership appreciates your ongoing attention to the Canadian Coast Guard, demonstrated by your invitation for us to appear today.

By way of background, the Union of Canadian Transportation Employees, the UCTE, represents more than 3,000 Canadian Coast Guard, or CCG, employees from coast to coast. Our members work to protect Canada's marine and fresh water environments, maintain safety on Canada's waterways and facilitate maritime commerce. Millions of Canadians rely directly or indirectly on programs delivered daily by the Coast Guard, such as search and rescue, environmental response and enforcement, ice breaking, marine navigation services, and marine communications and traffic services.

The CCG also operates Canada's civilian fleet that provides the platform for other government departments and agencies like Fisheries and Oceans Canada, the RCMP, Citizenship and Immigration Canada and Environment Canada. Coast Guard vessels and staff enable these departments to manage and protect the fisheries, study and understand our marine environment, catch criminals and smugglers, enforce immigration and security policies, and successfully prosecute those who pollute our waters.

recherche-sauvetage de 47 pieds dans les tempêtes de novembre de l'Atlantique Nord ou le long de la côte de la Colombie-Britannique n'est pas la bonne façon de faire. Cela n'enlève rien aux capacités et à la navigabilité de ces navires, mais la sécurité maritime peut exiger que ces navires aillent à la rencontre de navires suspects avant leur arrivée dans les eaux canadiennes, par n'importe quel temps.

Dans les discussions avec le commissaire de la Garde côtière canadienne, il est ressorti clairement, selon nous, qu'armer la Garde côtière n'est pas la direction dans laquelle la Garde côtière veut aller. Les raisons ont été exprimées clairement par le commissaire et ses représentants. Nous sommes d'accord avec sa position, mais nous voulons souligner que la convention collective entre la Guilde et le Conseil du Trésor du Canada n'empêche pas le gouvernement du Canada d'armer certains navires de la Garde côtière s'il souhaite le faire et que, s'il le faisait, il faudrait très certainement régler les questions relatives aux indemnités, à la sécurité et à la formation.

Une fois de plus, nous vous remercions de cette invitation et nous nous efforcerons de répondre à vos questions.

M. Wayne Fagan, vice-président régional, Union canadienne des employés des transports (UCET): Monsieur le président et honorables membres du comité, nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui pour représenter les hommes et les femmes de la Garde côtière canadienne. J'aimerais également féliciter le comité pour le travail qu'il a accompli dans le passé sur les questions concernant la Garde côtière canadienne et vous transmettre nos meilleurs vœux de succès alors que vous poursuivez vos délibérations concernant l'*Examen de la politique de défense*. Nos membres apprécient l'attention soutenue que vous accordez à la Garde côtière canadienne manifestée par votre invitation à comparaître devant vous aujourd'hui.

En guise de mise en contexte, disons que l'Union canadienne des employés des transports, l'UCET, représente plus de 3 000 employés de la Garde côtière canadienne, ou la GCC, sur nos trois côtes. Nos membres travaillent à protéger les environnements marins et d'eau douce du Canada, à maintenir la sécurité des voies navigables canadiennes et à faciliter le commerce maritime. Des millions de Canadiens se fient directement ou indirectement aux programmes offerts chaque jour par la Garde côtière, tels que la recherche et le sauvetage, l'intervention et l'application en matière d'environnement, l'exploitation des brise-glaces, les services de navigation maritime et les services de circulation et de communications maritimes.

La GCC exploite également la flotte civile du Canada qui fournit la plate-forme aux autres ministères et organismes du gouvernement tels que Pêches et Océans Canada, la GRG, Citoyenneté et Immigration Canada et Environnement Canada. Les navires et le personnel de la Garde côtière permettent à ces ministères de gérer et de protéger les pêches, d'étudier et de comprendre l'environnement marin, d'appréhender les criminels et les contrebandiers, d'appliquer les politiques en matière d'immigration et de sécurité et de poursuivre avec succès ceux qui polluent nos eaux.

The Canadian Coast Guard operates 107 vessels, 27 helicopters and two fixed-wing aircraft. It operates out of 11 bases with a thousand personnel on the Pacific coast, 550 in Central and Arctic Canada, 780 in the Quebec region, 860 here in Newfoundland and 960 in the Maritimes.

When UCTE last appeared before this committee on September 22, 2003, in Halifax, we were asked if our membership would be amenable to taking on an increased role in coastal security. As I mentioned earlier, as Canada's civilian fleet, the Coast Guard is called upon to deliver services and to provide the marine platform for other government agencies to deliver their services.

The Coast Guard is and always has been an adaptable and agile organization. Anyone searching for evidence of the Coast Guard's ability to adapt need only look at the way we have dealt with the shameful underfunding the Coast Guard has faced over the past decade.

Our members are professionals who have proven their ability to take on new roles over our organization's history. I would, however, like to take this opportunity to reiterate our position that combining the Canadian Coast Guard with the Department of National Defence would result in a worse situation than the Coast Guard has encountered at DFO, where the Coast Guard has been referred to by a former deputy minister as, "just one of 17 other programs that I have to administer."

The Coast Guard's adaptable organizational culture as Canada's civilian fleet has lent itself well to the varied and diverse roles of a service deliverer and platform provider. UCTE feels strongly that the Coast Guard could not be put in a military command environment and still be expected to deliver the critical non-military services that Canadians currently rely on them to carry out.

However, a stand-alone or collaborative new security role would be strongly supported by our members, provided that any such increased role on maritime security, surveillance or interdiction was also accompanied by proper program funding, proper training and job classification, and proper capital investments for the fleet and its implements.

Given the fact that, by all accounts, the government has failed to fund properly the Coast Guard's current mandate, these caveats are all the more critical to consider. While the issue of the future mandate of the Canadian Coast Guard is very important to us as an organization, and we agree that the Coast Guard should be called on to do more, we would be remiss if we did not take this opportunity to discuss our work over the past year, aimed at ensuring that the Coast Guard receives the proper funding in the upcoming budget to fulfill its current mandate.

As I am sure many of you are aware, since the beginning of program review and the merger of the Canadian Coast Guard with the Department of Fisheries and Oceans in 1995, this proud Canadian organization has endured hundreds of millions of

La Garde côtière canadienne exploite 107 navires, 27 hélicoptères et deux aéronefs à voilure fixe. Elle opère à partir de 11 bases avec des effectifs de 1 000 employés sur la côte du Pacifique, 550 dans le centre et l'Arctique, 780 dans la région du Québec, 860 ici à Terre-Neuve et 960 dans les Maritimes.

Lors de la dernière comparution de l'UCET devant ce comité, le 22 septembre 2003 à Halifax, vous nous avez demandé si nos membres seraient ouverts à l'idée de jouer un rôle plus important dans la sécurité côtière. Comme je l'ai mentionné plus tôt, à titre d'exploitant de la flotte civile du Canada, la Garde côtière est appelée à dispenser les services et à fournir la plate-forme permettant aux autres organismes gouvernementaux de fournir leurs services.

La Garde côtière est et a toujours été une organisation adaptable et agile. Il suffit, pour s'en convaincre, d'examiner comment nous avons fait face au honteux sous-financement de la Garde côtière au cours de la dernière décennie.

Nos membres sont des professionnels qui ont démontré, au cours de l'histoire de notre organisation, leur capacité d'assumer de nouveaux rôles. J'aimerais toutefois profiter de l'occasion pour réitérer notre position à l'égard de la fusion de la Garde côtière canadienne avec le ministère de la Défense nationale. Selon nous, il en résulterait une situation pire que celle que la Garde côtière a vécue au MPO, où elle a été qualifiée par un ancien sous-ministre, comme « un des 17 autres programmes que j'ai à administrer ».

Grâce à sa culture organisationnelle adaptable, la Garde côtière a bien rempli, à titre d'administrateur de la flotte civile canadienne, les rôles divers de fournisseur de services et de plate-forme. L'UCET croit fermement que la Garde côtière ne pourrait pas être intégrée à un environnement de commandement militaire et continuer à fournir les services critiques non militaires que les Canadiens s'attendent d'elle.

Cependant, nos membres appuieraient fortement un nouveau rôle de sécurité à titre autonome ou collaboratif, à condition que tout élargissement de son rôle en sécurité, surveillance et interdiction maritime soit assorti d'un financement de programme adéquat, d'une formation et classification de postes pertinente, et des immobilisations suffisantes pour la flotte et le matériel.

Compte tenu du fait que, à tous points de vue, le gouvernement n'a pas accordé un financement convenable à l'exécution du mandat actuel de la Garde côtière, ces conditions sont d'autant plus critiques. Si la question du futur mandat de la Garde côtière canadienne revêt une très grande importance pour nous en tant qu'organisation et si nous convenons qu'elle devrait être appelée à faire davantage, nous serions fautifs si nous ne profitons pas de l'occasion pour expliquer le travail que nous avons accompli au cours de la dernière année pour faire en sorte que la Garde côtière reçoive un financement adéquat dans le prochain budget pour s'acquitter de son mandat actuel.

Comme plusieurs d'entre vous le savent sans doute, depuis le début de l'examen des programmes et la fusion de la Garde côtière canadienne avec le ministère des Pêches et Océans en 1995, cette fière organisation canadienne a enduré des

dollars in cuts to its national program, with cuts to the tune of a 30 per cent reduction in budgets and a 40 per cent cut in human resources.

The funding shortfalls facing the Canadian Coast Guard and the numerous operational difficulties the cuts have created have been a matter of record before numerous parliamentary committees and are referred to in far greater detail than my time today will allow me to discuss in both your committee's report, *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World* and last year's House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans' unanimous report, *Safe, Secure, Sovereign: Reinventing the Canadian Coast Guard*.

As both committees note, perhaps the most alarming aspect of the current state of the Canadian Coast Guard is the condition of the fleet. Your report said:

The Canadian Coast Guard is rusting out. Although the CCG possesses 107 ships, the majority of them are reaching the end of their useful lives and the federal government must make a decision soon as to whether to replace many of these vessels or reduce their tasks.

The Department of Fisheries and Oceans report said:

The Coast Guard has virtually disappeared within DFO. The combined fleet has been reduced almost to half its pre-merger strength. The average age of the Coast Guard vessels is over 20 years. Almost half have less than five useful years of service left. Fisheries and the Coast Guard patrols have for all practical purposes been abandoned.

We also believe it is important to note the degree of consensus amongst all parties involved in the drafting of these reports, particularly the unanimous fisheries committee report. Clearly, providing proper funding for Canada's Coast Guard is an issue that cuts across partisan lines.

I must note that these are not new concerns. The government has known about the need to invest in the Coast Guard fleet for many years. In a 2001 audit of Coast Guard fleet management, then Auditor General Denis Desautels wrote:

The need for action is urgent and well recognized. The services provided by the Canadian Coast Guard are of no small significance to Canada and the safety and security of its citizens and others traveling through its waters. Failure to resolve deficiencies is beyond contemplation.

The Commissioner of the Canadian Coast Guard, John Adams, has also been very candid in discussing the need to invest in renewing the fleet. As recently as October 28 of last year, Adams told the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans that major parts of the fleet, "are clearly

centaines de millions de dollars en coupures à ses programmes au plan national, des coupures de l'ordre de 30 p. 100 de ses budgets et de 40 p. 100 de ses ressources humaines.

Le manque de financement auquel fait face la Garde côtière canadienne et les nombreux problèmes opérationnels engendrés par les coupures ont été relevés par plusieurs comités parlementaires et ont été décrits beaucoup plus en détail que le temps qui m'est accordé aujourd'hui me permettrait de le faire, tant dans le rapport de votre comité *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde* que dans le rapport unanime de l'an dernier du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes, *Sécurité et souveraineté : Réinventer la Garde côtière canadienne*.

Comme ces deux comités l'ont noté, l'aspect qui est peut-être le plus alarmant de l'état actuel de la Garde côtière canadienne est la condition de sa flotte. Votre rapport déclarait :

La Garde côtière canadienne (GCC) est rongée par la rouille. Elle possède bien 107 navires, mais la majorité d'entre eux arrivent au terme de leur vie utile et le gouvernement fédéral devra décider bientôt s'il faut remplacer bon nombre d'entre eux ou les affecter à des usages moins ingrats.

Le rapport du Comité sur les pêches déclarait :

La Garde côtière est pratiquement disparue au sein du MPO. La flotte combinée a été réduite à près de la moitié depuis la fusion. L'âge moyen des navires de la Garde côtière dépasse 20 ans. Il reste moins de cinq ans de vie utile à près de la moitié des navires. Les patrouilles des pêches et de la Garde côtière ont, à toutes fins pratiques, été abandonnées.

Nous croyons aussi qu'il est important de noter le consensus de tous les partis qui ont participé à la rédaction de ces rapports, notamment le rapport unanime du Comité des pêches. Il est clair que le financement adéquat de la Garde côtière du Canada est une question qui transcende les lignes partisans.

Je dois mentionner que ces préoccupations ne sont pas nouvelles. Le gouvernement est au courant de la nécessité d'investir dans la flotte de la Garde côtière depuis plusieurs années. Dans une vérification de la 2001 de la gestion de la flotte de la Garde côtière, le vérificateur général de l'époque, Denis Desautels, écrivait :

La nécessité de prendre des mesures est urgente et reconnue. Les services fournis par la Garde côtière canadienne sont des plus importants pour le Canada ainsi que pour la sûreté et la sécurité de ses citoyens et de tous ceux qui empruntent ses voies navigables. Nul ne sait ce qui pourrait arriver si les lacunes relevées ne sont pas comblées.

Le commissaire de la Garde côtière canadienne, John Adams, a aussi parlé ouvertement de la nécessité d'investir dans le renouvellement de la flotte. Aussi récemment que le 28 octobre dernier, M. Adams a déclaré au Comité des pêches et des océans de la Chambre des communes que des éléments importants de la

past their economic life.” He went on to tell members of parliament how the situation has become so dire:

It is a question of lack of capital, lack of re-capitalization of the fleet over a protracted number of years. We simply have not been reinvesting sufficient money in the fleet to keep it rejuvenated, to keep it fresh, to keep it capable of responding to the program demands.

We know the government is currently considering options and doing its due diligence regarding making an investment in the Coast Guard fleet. Indeed, Commissioner Adams expressed his hope to the fisheries committee at the same meeting late last year that the government will make the needed investments this budget year. To assist the government in making the case for investing in the fleet and to demonstrate the political support for the Coast Guard, we at UCTE have been busy meeting with parliamentarians from all parties, including the Minister of Fisheries and Oceans.

We are pleased to report that the support we have received has been remarkable. It is our understanding that dozens and dozens of MPs and senators from all parties and regions of the country, including several members of this committee, have written to the Minister of Finance and the Prime Minister in support of the following budgetary expenditure: \$350 million to replace those vessels that need to be replaced now, and \$160 million in increased spending annually to meet the Coast Guard's current operational replacement.

Our National President, Michael Wing, recently appeared before the House of Commons Finance Committee during the pre-budget consultations. We are pleased to report that his efforts resulted in the following recommendation in the committee report to the government:

The government should provide the funds immediately needed to re-capitalize the Canadian Coast Guard, as well as annual, secure, stable funding for future Coast Guard operations.

As organized labour, we at UCTE recognize the importance of working together with the government to find realistic solutions to shared challenges. For that reason, our funding proposal for the recapitalization of the Coast Guard fleet and operational spending was arrived at after working constructively with officials from DFO. In fact, the figures contained in our proposal have been used publicly by DFO officials in response to questions about the needs of the Coast Guard.

We feel strongly that this is the year that the government will finally begin to reverse the sad treatment of the Canadian Coast Guard. To that end, we ask that all honourable senators on this committee who have not done so already to use their considerable

flotte « ont de toute évidence dépassé leur durée utile ». Il a poursuivi en racontant aux députés comment la situation est devenue si précaire :

C'est un problème de manque de capitaux et de réinvestissements insuffisants dans la flotte pendant une période prolongée. Nous n'avons tout simplement pas réinvesti suffisamment de fonds dans notre flotte pour la maintenir à la hauteur de la situation et capable de répondre aux exigences des programmes.

Nous savons que le gouvernement examine actuellement les options et fait diligence au sujet des réinvestissements à faire dans la flotte de la Garde côtière. D'ailleurs, le commissaire Adams a exprimé l'espoir au comité des pêches à cette même rencontre de la fin de l'an dernier que le gouvernement fera les investissements nécessaires dès cette année. Pour aider le gouvernement à justifier l'investissement dans la flotte et à démontrer l'appui politique envers la Garde côtière, nous de l'UCET avons travaillé à rencontrer les parlementaires de tous les partis, y compris le ministre de Pêches et Océans.

Nous avons le plaisir de faire rapport que l'appui que nous avons reçu est remarquable. Des douzaines et des douzaines de députés et de sénateurs de tous les partis et de toutes les régions du pays, y compris plusieurs membres de ce comité, ont écrit au ministre des Finances et au Premier ministre pour appuyer les dépenses budgétaires suivantes : 350 millions de dollars pour remplacer les navires qui doivent être remplacés maintenant et 160 millions de dollars en dépenses annuelles supplémentaires pour répondre aux exigences opérationnelles courantes de la Garde côtière.

Notre président national, Michael Wing, a comparu récemment devant le Comité des finances de la Chambre des communes lors des consultations préalables au budget. Il nous fait plaisir de faire rapport que ses efforts ont donné lieu à la recommandation suivante dans le rapport du Comité au gouvernement :

Le gouvernement devrait engager immédiatement les sommes nécessaires pour répondre aux besoins en immobilisations de la Garde côtière canadienne et assurer à celle-ci un financement annuel sûr et stable pour ses dépenses de fonctionnement.

En qualité d'organisation syndicale, nous reconnaissons, à l'UCET, l'importance de travailler avec le gouvernement à trouver des solutions réalistes aux défis que nous partageons. Pour cette raison, notre proposition de financement des immobilisations nécessaires à la flotte et des dépenses de fonctionnement de la Garde côtière a été élaborée après avoir travaillé de façon constructive avec les fonctionnaires du MPO. En réalité, les chiffres contenus dans notre proposition ont été utilisés publiquement par les fonctionnaires du MPO pour répondre aux questions concernant les besoins de la Garde côtière.

Nous croyons fermement que cette année sera un point tournant au cours de laquelle le gouvernement commencera enfin à mettre un frein au pénible traitement qu'a subi la Garde côtière canadienne. À cette fin, nous demandons à tous les

expertise on the Canadian Coast Guard to make the appropriate representations to the Minister of Finance and the Cabinet in support of our efforts.

To summarize, UCTE members are proud of our organization's ability to adapt to serve the needs of Canadians. If the government decides in all its wisdom that the Coast Guard should play a greater role in the security of our coastlines and waterways, then our members will accept that challenge with vigour. All we would insist on is that we are given the proper resources to do so.

Thank you for the honour of appearing before you today.

Senator Atkins: Welcome, gentlemen. We have had the pleasure of meeting with you before and it is a pleasure to see you again.

My first question is: Was it the right decision to put the Coast Guard under the Department Fisheries and Oceans or should it have been put under some other ministry?

Mr. Dempsey: That is a difficult question to answer. When the Canadian Coast Guard was with Transport Canada the politics at the time wanted to see the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans put together because there was, in fact, two fleets operating, the fisheries fleet and the Coast Guard fleet. At that time putting the Coast Guard under the Department of Fisheries and Oceans seemed to be a marriage of convenience. Time has passed and the fact that the Canadian Coast Guard has become a special operating agency within the Department of Fisheries and Oceans, one can question whether it was a good idea. For the most part, the people that we represent really have not seen any change; they go about doing their jobs the same as they did when they were with transport. I think it would be a mistake if one was to now take the position that it would be alright to move the Coast Guard out of the Department of Fisheries and Oceans and move it back to Transport.

The people of the Coast Guard need to get on with their jobs and do not need to become involved with this to and fro between Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans. All they are asking to do is to do their jobs and have the proper funding to do their jobs. The decisions with regard to moving are really political decisions that are beyond the Canadian Coast Guard people.

Senator Atkins: Mr. Dempsey, you are the one who said, "Much could be said about how our organization would like to see the Coast Guard evolve over the next 10 years."

If it is under that department, does it not restrict what might become a different or a broader role for the Coast Guard?

honorables sénateurs du présent comité qui ne l'ont pas encore fait d'utiliser l'expertise considérable qu'ils possèdent au sujet de la Garde côtière canadienne pour faire les démarches pertinentes auprès du ministre des Finances et du Cabinet à l'appui de nos efforts.

Pour résumer, les membres de l'UCET sont fiers de la capacité de notre organisation à s'adapter afin de servir les besoins des Canadiens. Si le gouvernement décide, dans toute sa sagesse, que la Garde côtière devrait jouer un plus grand rôle dans la protection de nos côtes et voies navigables, nos membres sont prêts à relever ce défi avec vigueur. Tout ce que nous demandons avec insistance, c'est que les ressources nécessaires soient mises à notre disposition.

Merci de m'avoir fait l'honneur de comparaître devant vous aujourd'hui.

Le sénateur Atkins : Bienvenue, messieurs. Nous avons eu le plaisir de vous rencontrer auparavant et nous sommes ravis de vous revoir.

Ma première question est la suivante : a-t-on pris la bonne décision en faisant relever la Garde côtière du ministère des Pêches et des Océans ou aurait-il mieux valu que ce soit un autre ministère?

M. Dempsey : C'est une question difficile à répondre. Quand la Garde côtière canadienne était à Transports Canada, les politiciens de l'époque voulaient que la Garde côtière et le ministère des Pêches et des Océans soient regroupés parce qu'il y avait en réalité deux flottes, la flotte des Pêches et celle de la Garde côtière. À ce moment-là, unir la Garde côtière à Pêches et Océans a semblé un mariage de raison. Le temps a passé et le fait que la Garde côtière canadienne est devenue un organisme de service spécial au sein de Pêches et Océans pousse à se demander si c'était une bonne idée. La plupart des gens que nous représentons n'ont constaté aucun changement; ils continuent de faire leur travail comme ils le faisaient quand ils relevaient des Transports. Je pense qu'on aurait tort de penser maintenant qu'il faudrait enlever la Garde côtière de Pêches et Océans et la renvoyer aux Transports.

Les gens de la Garde côtière doivent pouvoir faire leur travail sans avoir à se mêler de ce va-et-vient entre Transports Canada et Pêches et Océans. Tout ce qu'ils demandent c'est de pouvoir faire leur travail et d'avoir les fonds nécessaires pour pouvoir faire leur travail. Les décisions relatives au transfert sont en réalité des décisions politiques qui n'ont rien à voir avec les gens de la Garde côtière

Le sénateur Atkins : Monsieur Dempsey, vous êtes celui qui a affirmé qu'on pourrait « décrire en long et en large l'évolution que notre organisation aimerait voir à la Garde côtière au cours des dix prochaines années ».

Si elle relève de ce ministère, est-ce que cela ne limite pas ce qui pourrait devenir un rôle différent ou plus large pour la Garde côtière?

Mr. Dempsey: You are asking me to answer a question in the future. I thought that when it went to the Department of Fisheries and Oceans that we would see a change, but we have not seen a change at DFO. So, if it was now considered that it would go to the Department of Transport, I do not know what the Coast Guard would look like 10 years from now.

Mr. John Fox, Member, Union of Canadian Transportation Employees (UCTE): If you look at what has happened to us since the merger, we were a little cash cow that came along and we have lost significant funding. We became one of 17 other programs. If you look at the study that was done on Canada's fleets, it gave a clear indication that the Coast Guard should be as the premier civilian fleet for Canada.

We felt we certainly took a hard right turn in 1995 when the decision was made to put us with DFO. Obviously, they looked at ships and ships and there must have been some similarities. In fact, our cultures were totally different, our clients were totally different. We had already provided service to DFO by taking fisheries officers to where they needed to go. In our opinion, it was a poor decision. We were encouraged by the recent Privy Council direction to make us into a special operating agency, but we have sincere concerns about the umbilical to DFO, and we do not know what that picture is going to look like after April 1. We do not know how finances will work down through the department, and we have concerns in that area. Whether we belong to any other department, we certainly worked much better under Transport Canada and we shared security interests for marine ports. What Transport Canada has is a responsibility with air and some surface responsibilities. Perhaps it would make sense to go back there.

Some elements of the Coast Guard were moved in December; navigable waters protection, boating safety, and some elements of RCR. We do not know what their thinking was concerning those issues. We have heard rumours that maybe we could go under Anne McLellan's new department. We do not know. We know that before we go anywhere or do anything we need to have adequate funding to manage our own programs. I do not feel that it was a good move.

Senator Atkins: What kind of a Coast Guard does Canada need now and in the future?

Mr. Fagan: We need the resources to fulfil our current mandate under the Oceans Act. I think we have the platform, and we have the experienced mariners. We have the ability, and we can adapt. We have rescue specialists here in Newfoundland. Inside the 200-mile limit we have people trained in armed boarding. Here in Newfoundland, we have some 60 people trained. These personnel have been to Regina and completed the RCMP training; they are navy trained in the 50-calibre gun and they have performed armed boarding. For those reason we feel

M. Dempsey : Vous me demandez de répondre à une question dans le futur. J'ai pensé qu'il y aurait un changement quand la Garde côtière est allée à Pêches et Océans, mais il n'y en a pas eu. Alors si l'on envisageait maintenant qu'elle aille au ministère des Transports, je ne sais pas à quoi elle ressemblerait dans dix ans.

M. John Fox, membre, Union canadienne des employés des transports (UCET) : Quand on regarde ce qui nous est arrivé depuis la fusion, nous étions une petite la vache à lait qui arrivait et nous avons perdu beaucoup de financement. Nous sommes devenus l'un des 17 autres programmes. L'étude sur la flotte du Canada indiquait clairement que la Garde côtière devrait être la première flotte civile du Canada.

Nous avons certainement senti que nous faisons un brusque virage à droite en 1995 quand a été prise la décision de nous envoyer à Pêches et Océans. Évidemment, ils ont vu des navires et des navires et ont pensé qu'il devait y avoir des similarités. En réalité, nos cultures étaient tout à fait différentes, nos clients étaient tout à fait différents. Nous avons déjà fourni des services à Pêches et Océans en amenant les officiers des pêches là où ils devaient aller. À notre avis, c'était une mauvaise décision. Nous avons été encouragés par la récente instruction du Conseil privé de faire de nous un organisme de service spécial, mais nous avons des préoccupations sincères au sujet du cordon ombilical avec Pêches et Océans, et nous ne savons pas à quoi nous ressemblerons après le 1^{er} avril. Nous ne savons pas comment le financement viendra du Ministère et cela nous inquiète. En ce qui concerne l'appartenance à un autre ministère, nous travaillions certainement bien mieux sous Transports Canada et nous partageons les intérêts de la sécurité dans les ports maritimes. Ce qu'a Transports Canada c'est une responsabilité avec le transport aérien et certaines responsabilités relatives au transport terrestre. Ce serait peut-être logique que nous retournions là-bas.

Certains éléments de la Garde côtière ont été transférés en décembre; la protection des eaux navigables, la sécurité des bateaux, et certains éléments de la RCR. Nous ne savons pas quel a été leur raisonnement concernant ces sujets. Nous avons entendu des rumeurs selon lesquelles nous pourrions aller au nouveau ministère d'Anne McLellan. Nous ne savons pas. Nous savons qu'avant d'aller quelque part ou de faire quoi que ce soit, nous avons besoin de financement pour gérer nos propres programmes. Je ne pense pas que c'était une bonne décision.

Le sénateur Atkins : De quel genre de garde côtière le Canada a-t-il besoin maintenant et à l'avenir?

M. Fagan : Nous avons besoin des ressources nécessaires pour réaliser notre mandat actuel en vertu de la Loi sur les océans. Je pense que nous avons la plate-forme et que nous avons les marins accomplis. Nous avons la capacité et nous pouvons nous adapter. Nous avons les spécialistes du sauvetage ici à Terre-Neuve. Dans la limite de 200 milles, nous avons du personnel formé pour l'arrondissement armé. Ici à Terre-Neuve, il y a une soixantaine de personnes formées. Ce personnel est allé à Regina et a suivi la formation de la GRC, il est formé pour utiliser en mer une

that it is not a big leap to take on the security portfolio. At the present time we do not even have the resources to meet our current mandate and that is what we need to take care of first.

I know we are on the eve of a budget and I ask this committee to use its influence wherever possible to help us to meet our mandate with adequate funds.

Senator Atkins: Funding is an important element in the future of the Coast Guard. It is obvious that the Coast Guard has taken some reductions in funding, which has affected the fleet.

How critical is the fleet in terms of “rust out?”

Mr. Fox: In relation to economies of scale we are out there. We are there anyway doing search and rescue. We are Canada’s premier civilian fleet, so, to give us new responsibilities is not a major leap.

Concerning the status of the Coast Guard, I will use the Maritimes region as an example: We have only two major workhorses covering the American border. These two 1100 series vessels, which are primarily tasked for SAR, are beyond their mid-life in age right now. These vessels patrol right to the tip of northern New Brunswick, one east, one west, doing buoy programs, doing fisheries patrol et cetera. It took us five years just to design these vessels and to have them built. When they go into refits they are scheduled for four weeks, they are in for eight or 10 weeks. In the summertime, we had to put the *Louis St. Laurent* and the *Terry Fox* on search and rescue standby when one of those vessels was tied down. This is impractical; it is not a good solution.

The 47-footers that we bought are not designed for major offshore operations in the North Atlantic. Our crews and even the employers tell us they are overextended because of the lack of larger vessels to respond.

We have real concerns about the types of vessels that are being built for the sake of economy rather than for dedicated service. The fleet “rust out,” call it whatever you want, is in a serious state of affairs and action needs to be taken soon. We need to design a ship built for Canadian needs. We should not buy somebody else’s problems, such as bargain or fire sale ships to replace vessels that need to perform such functions as light ice breakers, search and rescue operations and any number of other functions. If security is going to be added to those functions then we need a new vessel design that reflects what the Canadian Government expects of the Coast Guard.

Mr. Dempsey: The Canadian Coast Guard started a process of operating its vessels on what they referred to as “10, two and one” systems; 10 months of operation, two months of refit, and a month where they were out of service.

mitrailleuse de calibre .50 et il a exécuté des arraisonnements armés. Pour ces raisons, nous pensons que ce n’est pas un grand saut du point de vue de la sécurité. Pour le moment, nous n’avons même pas les ressources pour réaliser notre mandat actuel et c’est de cela dont nous devons nous occuper en premier.

Je sais que nous sommes à la veille d’un budget et je demande au comité de faire jouer son influence le plus possible pour nous aider à réaliser notre mandat avec un financement suffisant.

Le sénateur Atkins : Le financement est un élément important de l’avenir de la Garde côtière. Il est évident que le financement de la Garde côtière a diminué, ce qui a joué sur la flotte.

La flotte est-elle rongée par la rouille?

M. Fox : Par rapport aux économies d’échelle, nous sommes là. Nous sommes là de toutes façons et nous faisons de la recherche et du sauvetage. Nous sommes la principale flotte civile du Canada, alors nous confier de nouvelles responsabilités ne représente pas un grand saut.

En ce qui concerne l’état des navires de la Garde côtière, je prendrai la région des Maritimes en exemple : nous avons seulement deux grands navires polyvalents pour couvrir la frontière américaine. Ces deux navires de série 1100, qui servent principalement à la recherche-sauvetage, ont dépassé la moitié de leur vie utile. Ils patrouillent jusqu’au nord du Nouveau-Brunswick, l’un à l’est, l’autre à l’ouest, et s’occupent du mouillage des bouées ou des patrouilles des pêches, par exemple. Il nous a fallu cinq ans simplement pour concevoir ces navires et les faire construire. Quand ils vont à la révision, il est prévu qu’ils y restent quatre semaines, mais il en faut huit ou dix. L’été dernier, nous avons dû mettre le *Louis St. Laurent* et le *Terry Fox* en alerte de recherche-sauvetage quand un de ces navires ne pouvait pas naviguer. Ce n’est pas pratique; ce n’est pas une bonne solution.

Les navires de 47 pieds que nous avons achetés ne sont pas conçus pour d’importantes missions en haute mer dans l’Atlantique Nord. Nos équipages et même nos employeurs nous disent qu’ils sont dépassés par manque de grands navires pour intervenir.

Nous nous inquiétons vraiment des types de navires qui sont construits par souci d’économie plutôt qu’en fonction du service. La « rouille » de la flotte, appelez ça comme vous voulez, c’est une affaire grave et il faut prendre des mesures très bientôt. Il faut concevoir un navire en fonction des besoins canadiens. Nous ne devrions pas acheter les problèmes des autres, comme des navires bon marché ou bradés pour remplacer ceux qui doivent exécuter des fonctions comme celles des brise-glace légers et la recherche-sauvetage. S’il faut ajouter la sécurité à ces fonctions, alors nous avons besoin d’un nouveau type de navire à la hauteur de ce que le gouvernement canadien attend de la Garde côtière.

M. Dempsey : La Garde côtière canadienne a commencé à exploiter ses navires en appliquant un système qu’elle appelle « dix, deux et un »; dix mois d’exploitation, deux mois de révision et un mois hors service.

The Great Lakes trade had a great year this year and they are expecting another great year next year. The mandate of the Canadian Coast Guard is broad and extends to buoy tending, search and rescue, and auxiliary vessels. Now we are talking about marine security issues that will broaden that mandate.

The Coast Guard is now in a position that it may have to use a resource, a vessel, for 11 months out of the year without a refit. And that is going to come home to roost. If it does come home to roost, it means that ships might be tied up for a considerable period of time in refit.

At the opposite end of that spectrum, and honourable senators understand this, it takes a very long time to build a new ship once the decision has been made to do so. It does not matter to what purpose you want that ship to be built, it takes a long time from the time that the keel is laid before that vessel is actually in service and operational within the Canadian Coast Guard. There is a long lead time.

Senator Atkins: Are we talking about an all-purpose ship or are we talking about maybe two different types of ships, one for the coast and one for inland waters?

Mr. Dempsey: If you are talking about marine security as well as the ships ability, to be used as platforms to provide services to Department of National Defence, the RCMP, or the Ontario Provincial Police, then they would have to have the capability to do the job properly with the properly trained people trained on board. You cannot build a single ship to do a single job; it must have multi-tasking capabilities.

Senator Atkins: I know that you have not opposed the idea of arming ships personnel as long as the personnel have been properly trained. Has your opinion changed at all or are you still of the same view?

Mr. Fagan: We are still of the same view, however, it seems to me that there is a senior management focus that has clouded the issue of armed boarding. This is nothing new to us; our ship crews and officers perform this function already. We have armed boarding allowances in our collective agreements.

I do not think it is going to be a big cultural change for us, because we have people trained to do the work. They attend the quarterly RCMP recertification and they support RCMP operations and fisheries officers today.

Mr. Fox: We have also told our members some of whom may have expressed concerns, that they must be psychologically and physically fit, well trained and prepared to do the work.

On separate occasions we have told the committee that within the next five years we will experience a major change due to employee retirement. This situation presents an opportunity for new hires. If we should be given that mandate, then we would begin to select and train people who want to do that type of work.

Le commerce des Grands Lacs a été excellent cette année et une autre excellente année est prévue l'an prochain. Le mandat de la Garde côtière canadienne est large et comprend le mouillage des bouées, la recherche-sauvetage, et les navires auxiliaires. Il est maintenant question de sécurité maritime, ce qui élargira encore plus le mandat.

La Garde côtière est maintenant dans une situation où elle peut devoir utiliser une ressource, un navire pendant onze mois de l'année, sans révision. Le navire va ensuite en cale sèche. S'il va en cale sèche, cela veut dire qu'il peut rester pendant très longtemps en révision.

À l'autre extrême, et les honorables sénateurs le comprennent, il faut beaucoup de temps pour construire un navire une fois que la décision d'en construire un a été prise. Peu importe l'usage du navire, il faut beaucoup de temps depuis le moment où la quille est construite jusqu'à ce que le navire entre effectivement en service et soit opérationnel à la Garde côtière canadienne. Il y a un long délai.

Le sénateur Atkins : Parlez-vous d'un navire à usages multiples ou de deux types de navires différents, l'un pour la navigation côtière et l'autre pour la navigation dans les eaux intérieures?

M. Dempsey : S'il s'agit de navires qui assurent la sécurité maritime, en plus de pouvoir servir de plate-forme pour offrir des services aux ministères de la Défense nationale, à la GRC ou à la Police provinciale de l'Ontario, alors ils devraient être en mesure de faire ce travail correctement avec un équipage bien formé. On ne peut pas construire un navire qui ne sert qu'à une fonction; il doit être polyvalent.

Le sénateur Atkins : Je sais que vous ne vous êtes pas opposés à l'idée d'armer le personnel des navires à condition qu'il soit bien formé. Avez-vous changé d'idée ou pensez-vous toujours la même chose?

M. Fagan : Nous pensons toujours la même chose, mais il me semble qu'une orientation de la haute direction a brouillé la question de l'armement. Ce n'est rien de nouveau pour nous, et nos équipages et officiers exécutent déjà cette tâche. Des indemnités pour armement sont prévues dans nos conventions collectives.

Je ne pense pas que ce sera un grand changement culturel pour nous, parce que nous avons des gens formés pour faire ce travail. Ils participent aux programmes de renouvellement d'accréditation de la GRC et appuient les opérations de la GRC et les agents des pêches actuellement.

M. Fox : Nous avons également déclaré à nos membres, dont certains ont exprimé leurs craintes, qu'ils doivent être en bonne santé psychologique et physique, ainsi que bien préparés pour faire ce travail.

À plusieurs occasions, nous avons déclaré au comité que, d'ici cinq ans, il y aura un changement important à cause des départs à la retraite. Cette situation donne la possibilité d'embaucher du nouveau personnel. Si ce mandat nous était confié, nous commencerions à sélectionner et à former ceux qui veulent faire

And as for our past activities we have never had any problems. We put ships in at Burnt Church, New Brunswick, when there was gunfire and we did not have any problems with that operation.

The Chairman: In Halifax we were advised by the leadership of the Coast Guard that you folks were adamantly opposed to it and so we wanted to hear from you just how opposed you were and we heard, so, thank you.

Senator Cordy: Just before the meeting started, two Nova Scotians always chat together, so Mr. Fox and I were having a conversation, and he said that listening to the search and rescue people who were here before us this morning, that, indeed, he could have reiterated a lot of the things that they were saying about resources, and, certainly, we have heard those kinds of things.

Is there anything else that you wanted to add in terms of assets and resources that the Coast Guard should have? You spoke about the condition of your ships deteriorating. Is there anything else that you want to add?

Mr. Fox: We feel that everything is based on risk management which, to us, is unacceptable. Even though our crews are trained and qualified the vessels that are sent out are not the best vessels in all operations, and we know that they are being overextended.

Has the service been diminished? I cannot really say that. I think that the Department of National Defence and the Canadian Coast Guard does an excellent job through the rescue coordination centres. We are told that sometimes they are more dependent on U.S. resources where they can to move in to help with rescues because maybe we do not have an 1100 in service near the area. Those are concerns that we feel are real and need to be addressed.

Mr. Mark Boucher, National Secretary-Treasurer, Canadian Merchant Service Guild: Each Coast Guard region is facing a tremendous challenge to meet its current responsibilities, and we do not want to see an expanded mandate without the commitment for the necessary financial resources, training and vessels and equipment that would go along with that mandate.

We are here today about marine security, but this applies to ocean mapping or sovereignty or any other issue that would be obvious fits for the skill set of the personnel at the Coast Guard. We are more aware what it is that the personnel at Coast Guard do rather than the age of the equipment that they are forced to deal with.

Senator Cordy: Mr. Fagan you said that the Department of Fisheries and Oceans is using the facts and figures that you have provided for them; that is the first step. Other than using the facts and figures in public documents, what else is the department doing?

Has DFO lead you to believe that additional funding is going to be provided to the Coast Guard?

ce genre de travail. En ce qui concerne nos activités passées, nous n'avons jamais eu de problème. Nous sommes intervenus à Burnt Church, au Nouveau-Brunswick, quand il y a eu une fusillade, et cette opération n'a pas posé de problème.

Le président : À Halifax, les dirigeants de la Garde côtière nous ont indiqué que vous vous y opposiez farouchement; alors nous voulions entendre de votre bouche jusqu'à quel point vous vous opposez. Nous vous avons entendu, alors merci.

Le sénateur Cordy : Juste avant le début de la réunion, M. Fox et moi-même discussions. Deux Néo-écossais discutent toujours quand ils se rencontrent. Bref, nous discussions et il a dit qu'il aurait pu répéter un bon nombre des observations sur les ressources faites par les témoins de la recherche-sauvetage qui étaient ici ce matin,. Certainement, nous avons déjà tout entendu cela.

Voulez-vous ajouter quelque chose sur les actifs et les ressources que devrait avoir la Garde côtière? Vous avez parlé de la dégradation de l'état de vos navires. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Fox : Nous pensons que tout repose sur la gestion des risques ce qui, à notre avis, est inacceptable. Même si nos équipages sont formés et qualifiés, les navires ne sont pas toujours les meilleurs dans toutes les situations et nous savons qu'on leur en fait trop faire.

Le service a-t-il diminué? Je ne peux pas vraiment dire cela. Je pense que la Défense nationale et la Garde côtière canadienne font un excellent travail par l'entremise des centres de coordination des opérations de sauvetage. On nous dit qu'ils sont parfois plus dépendants des ressources américaines, qui peuvent contribuer aux opérations de sauvetage quand nous n'avons pas toujours un 1100 dans la région. Ce sont, à notre avis, des inquiétudes réelles qu'il faudrait dissiper.

M. Mark Boucher, secrétaire-trésorier national, Guilde de la marine marchande du Canada : Chaque région de la Garde côtière a beaucoup de mal à assumer ses responsabilités actuelles et nous ne voulons pas que notre mandat soit élargi sans qu'on prenne l'engagement de nous donner les ressources financières, la formation et les navires qui seraient nécessaires pour réaliser ce mandat.

Nous sommes ici aujourd'hui pour parler de sécurité maritime, mais cela s'applique aussi à la cartographie océanique ou à la souveraineté ou à toute autre question qui serait tout à fait en harmonie avec les compétences du personnel de Garde côtière. Nous sommes plus conscients de ce que fait le personnel de la Garde côtière que de l'âge du matériel avec lequel il est forcé de travailler.

Le sénateur Cordy : Monsieur Fagan, vous avez déclaré que le ministère des Pêches et des Océans utilise les faits et les chiffres que vous lui avez fournis; c'est la première étape. En plus d'utiliser les faits et les chiffres dans les documents publics, que fait le ministère?

Est-ce que Pêches et Océans vous porte à croire que du financement supplémentaire sera accordé à la Garde côtière?

Mr. Fagan: Many MPs have told us to wait for the budget, and we all know that things can change the day prior to the budget. We are keeping our fingers crossed. We hope that through your efforts and the efforts of different parliamentarians that there will be enough pressure to finally support the financial needs of the Coast Guard.

Senator Cordy: Have you met with the minister?

Mr. Fagan: Yes we have.

Senator Cordy: When we met with Michael Wing in Halifax, he talked about the Swiss Air disaster in Halifax and how it really highlighted the lack of resources available for that mission.

Have there been any changes made since 2003?

Mr. Fox: We are in a worse state today than in 2003. We had a very hard time responding to the Swiss Air disaster. We had to pull in assets from all over the country to deal with that situation. It took the efforts of the RCMP, the Department of National Defence, and the Canadian Coast Guard to manage that effort. Based on the report of that disaster, I think, that if we met a similar disaster today, we would be in an even worse state than we were during the Swiss Air disaster.

Senator Cordy: We always hate disasters, but you always hope that as a result of the disaster, that good things are going to happen. As I understand the disaster, this has not been the case.

Mr. Fox: It is risk management by whoever makes the decision. We have other concerns, such as safety and security. LORAN-C is an example. We put so much into DGPS that we do not have a failsafe mechanism. LORAN-C is a failsafe mechanism.

The Chairman: Please explain those initials.

Mr. Fagan: LORAN-C is a communications system. The Coast Guard has put all of its monies into the GPS. The Americans are investing in this system, and in terms of security, LORAN-C is a low cost system that is failsafe and is a back-up for the system that we have. I think it carries a two-million-dollar-a-year price tag. The Americans are investing in LORAN-C and we hope to do the same.

Senator Banks: Please explain the initials.

Mr. Fox: LORAN-C is a tower-based shore navigation system that you can use as pinpoints to navigate through. DGPS, the global positioning system, uses satellites and signals back and forth to help to guide you on your course.

We have aging birds up there; that is a well known fact. Should one or two be taken out by meteors or whatever, what would we have to depend on if we lost part of the service? We would have to go back to the compass and we do not feel that is adequate for our needs. LORAN-C was brought out years ago to give an enhanced method of navigating.

M. Fagan : De nombreux députés nous ont dit d'attendre le budget, et nous savons tous que les choses peuvent changer la veille du budget. Nous nous croisons les doigts. Nous espérons que, grâce à vos efforts et à ceux des parlementaires, la pression sera suffisante pour enfin appuyer les besoins financiers de la Garde côtière.

Le sénateur Cordy : Avez-vous rencontré le ministre?

M. Fagan : Oui, nous l'avons rencontré.

Le sénateur Cordy : Quand nous avons rencontré Michael Wing à Halifax, il a parlé de la catastrophe de Swissair à Halifax et comment elle avait révélé la pénurie de ressources pour cette mission.

Y a-t-il eu des changements depuis 2003?

M. Fox : C'est pire qu'en 2003. Nous avons eu beaucoup de mal à faire face à la catastrophe de Swissair. Nous avons dû aller chercher du renfort partout au pays pour faire face à la situation. Il a fallu les efforts de la GRC, de la Défense nationale et de la Garde côtière canadienne pour gérer la situation. D'après le rapport sur cette tragédie, je pense que si une autre catastrophe semblable se produisait aujourd'hui, ce serait encore pire.

Le sénateur Cordy : On déteste toujours les catastrophes, mais on espère toujours que les choses changeront après, qu'il en sortira du bon. Si je comprends bien, cela n'a pas été le cas.

M. Fox : C'est une gestion des risques par ceux qui prennent la décision. Nous avons d'autres inquiétudes, comme la sécurité. Le LORAN-C est un exemple. On investit tellement dans le DGPS qu'on n'a pas de mécanisme infaillible. Le LORAN-C est un mécanisme infaillible.

Le président : Veuillez nous expliquer ces acronymes.

M. Fagan : Le LORAN-C est un système de communications. La Garde côtière a mis tout son argent dans le GPS. Les Américains investissent dans ce système et, du point de vue de la sécurité, le LORAN-C est un système qui coûte moins cher, est infaillible et sert de système auxiliaire à celui que nous avons. Je pense qu'il coûte deux millions de dollars par année. Les Américains investissent dans le LORAN-C et nous espérons faire de même.

Le sénateur Banks : Veuillez nous expliquer les acronymes.

M. Fox : Le LORAN-C est un système de navigation qui fait appel à des tours et qu'on peut utiliser comme point de repère dans la navigation. Le DGPS, système mondial de localisation, utilise des satellites et des signaux pour vous guider sur votre route.

Il y a de vieux satellites dans l'espace; c'est un fait bien connu. Si un ou deux satellites étaient frappés par une météorite ou autre chose, sur quoi pourrions-nous nous rabattre si nous perdions une partie du service? Il faudrait retourner au compas et nous pensons que cela ne répondrait pas à nos besoins. Le LORAN-C a été installé il y a des années pour améliorer la navigation.

Mr. Dempsey: LORAN-C was a navigational fix for ships to be able to mark their positions through instruments that are based both ashore and on board the vessels.

Senator Banks: Do you mean just triangulation?

Mr. Dempsey: That is correct, and the new system is called "DGPS" or differential global positioning system.

Mr. Chairman: I am sorry, colleagues. We have about five minutes left and perhaps if we could get this information in writing.

Senator Cordy: A few years ago, there was an overturned ship off the coast of British Columbia, and the Coast Guard were the first people to arrive. At that time it was not within the Coast Guard's mandate to do the rescue so search and rescue had to come in. Has that changed? I thought it had, but do you know anything about the mandate?

Mr. Dempsey: Are you referring to the Cap Rouge 11 issue where divers were kept from diving on board the vessel and the possible saving of life situation?

Senator Cordy: Yes.

Mr. Dempsey: I would hesitate to comment on that because that is a policy that is the purview of the Commissioner of the Canadian Coast Guard and the Minister of the Department of Fisheries and Oceans.

Mr. Fox: I would say there has been a change. I believe the policy was reimplemented. They can dive now on these wrecks under certain circumstances, but you should also note that that diving service is only in British Columbia. It does not exist in any other Coast Guard region. There was also an issue concerning the availability of hovercraft, and I believe efforts have been made to ensure that vessel is made available to the Coast Guard.

I cannot comment further than that.

Senator Cordy: Do you have enough resources?

I know the Canadian Coast Guard College is in Nova Scotia and they train the new personnel. Are there enough resources to train existing personnel to keep them up to date?

You made reference to the personnel that is about to retire within the next five years. Has your enrolment increased to make up for the impending retirements?

Mr. Fox: I believe they stopped taking cadets in for one year's program. I think it was last year or perhaps this year. The enrolment is not like it used to be. The college used to be a full-going concern. Since the merger, the college has suffered severe financial problems and it has basically had to go and seek work elsewhere. We train other Coast Guards. We do other work, and I would say that the college is utilized as much as it can be.

Mr. Boucher: Our organization represents the instructors at the Canadian Coast Guard College as well as the officers on the ships. The college, which has a tremendous capacity, is not being fully utilized. The training could be ramped up very easily.

M. Dempsey : Le LORAN-C était un point de navigation qui permettait aux navires de marquer leur position à l'aide d'instruments qui se trouvent à terre et à bord du navire.

Le sénateur Banks : Vous voulez dire, une simple triangulation?

M. Dempsey : C'est exact, et le système s'appelle « SMLMD » ou système mondial de localisation en mode différentiel.

Le président : Je suis désolé, chers collègues. Il nous reste environ cinq minutes et nous pourrions peut-être obtenir cette information par écrit.

Le sénateur Cordy : Il y a quelques années, un navire a chaviré au large de la Colombie-Britannique et le navire de la Garde côtière a été le premier sur les lieux. Par ailleurs, la Garde côtière n'avait pas de mandat de sauvetage et une équipe de sauvetage a donc dû venir. Est-ce que la situation a changé? Je pensais que oui, mais savez-vous quelque chose sur le mandat?

M. Dempsey : Parlez-vous du Cap Rouge 11, où les plongeurs n'ont pas pu plonger pour sauver des vies?

Le sénateur Cordy : Oui.

M. Dempsey : J'hésite à faire des commentaires là-dessus parce que c'est une politique qui relève du commissaire de la Garde côtière canadienne et du ministre de Pêches et Océans.

M. Fox : Je dirais qu'il y a eu un changement. Je crois que la politique a été remise en vigueur. Ils peuvent maintenant plonger sur ces épaves dans certaines circonstances, mais il faut savoir que ce service de plongée n'existe qu'en Colombie-Britannique. Il n'existe pas dans les autres régions de la Garde côtière. Il y a aussi un problème de disponibilité d'aéroglesseur, et je crois que des mesures ont été prises pour que ce navire soit mis à la disposition de la Garde côtière.

Je ne peux pas en dire plus.

Le sénateur Cordy : Avez-vous suffisamment de ressources?

Je sais que le Collège de la Garde côtière canadienne se trouve en Nouvelle-Écosse et qu'il forme le nouveau personnel. Y a-t-il des ressources suffisantes pour former le personnel existant et le tenir à jour?

Vous avez mentionné le personnel qui partira à la retraite au cours des cinq prochaines années. Les inscriptions ont-elles augmenté pour compenser les retraites imminentes?

M. Fox : Je crois qu'ils ne prennent plus de cadets dans le programme d'un an. Je pense que c'est terminé depuis l'an dernier ou peut-être cette année. Les inscriptions ne sont plus ce qu'elles étaient. Avant, le collège était plein à craquer. Depuis la fusion, le collège a éprouvé de graves difficultés financières et il a dû aller chercher du travail ailleurs. Nous formons les garde-côte. Nous faisons d'autres choses et je dirais que le collège est utilisé autant qu'il le peut.

M. Boucher : Notre organisation représente les instructeurs du Collège de la Garde côtière canadienne ainsi que les officiers sur les navires. Le collège, qui a une énorme capacité, n'est pas utilisé complètement. La formation pourrait être accrue très facilement.

Canada brings in many foreign students that graduate from the institution fully trained in the marine industry. These graduates are recognized as having studied in a first-class facility with a lot of resources and equipment and very highly qualified instructors. Our instructors are used to teach very large classes of students from foreign countries, and as a result, there is little room for expansion for the training of Canadians in the Canadian Coast Guard.

Mr. Fox: You should know that when we first merged, it was put under Human Resources of DFO. It has been since moved back under the Coast Guard, with which we are very pleased.

The Chairman: Thank you very much for coming and appearing before us gentlemen. We expect to see you again in the future. As we all know, this issue is not going to resolve itself overnight, but your input and your advice and counsel is valued by the committee and we appreciate learning from you and getting a better understanding of the issues that we are addressing. We look forward to seeing you again.

The committee adjourned.

ST. JOHN'S, Wednesday, February 2, 2005

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 1:15 p.m. to examine and report on the national security policy for Canada.

Senator Michael J. Forrestall (*Deputy Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chairman: Our chair, Senator Kenny, is pleasantly detoured to other duties that will foster and further the work and hopes for this committee.

We are very pleased this afternoon to be in St. John's and to move in this panel number three, to Mr. John Butler of the Canadian Coast Guard. Mr. Butler is the regional director of the Canadian Coast Guard in the Newfoundland Region. In the 10 years that he has held that position he has done an outstanding job.

Mr. Butler joined the Coast Guard in 1982 as a navigation systems engineer. He was appointed regional manager, telecommunications and electronics, in 1990, and served on the team of transition for Coast Guard reorganization, 1994-95. In 1995, he was appointed director of operational programs responsible for fleet and marine programs.

Le Canada attire de nombreux étudiants étrangers qui sont formés par le collège et sont alors bien formés pour l'industrie maritime. Ces diplômés sont reconnus pour leurs études dans un établissement de grand calibre qui possède beaucoup de ressources et de matériel, ainsi que des instructeurs très qualifiés. Nos instructeurs ont l'habitude d'enseigner dans de très grosses classes d'étudiants étrangers et, par conséquent, il y a peu de place pour une expansion de la formation des garde-côte canadiens.

M. Fox : Vous devriez savoir que, quand nous avons fusionné la première fois, nous relevions des Ressources humaines de Pêches et Océans. Nous sommes revenus depuis à Garde côtière et nous en sommes très contents.

Le président : Merci beaucoup d'être venus témoigner devant nous, messieurs. Nous nous attendons à vous revoir à l'avenir. Comme nous le savons tous, cette question ne se réglera pas du jour au lendemain et vos conseils sont précieux pour le comité. Nous vous remercions de ce que vous pouvez nous enseigner pour mieux comprendre les questions qui nous intéressent. Au plaisir de vous revoir.

La séance est levée.

ST. JOHN'S, le mercredi 2 février 2005

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit ce jour à 13 h 15 afin d'examiner la politique nationale sur la sécurité pour le Canada, pour ensuite en faire rapport.

Le sénateur Michael J. Forrestall (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Notre président, le sénateur Kenny, a été appelé à remplir d'autres tâches agréables qui vont tout de même contribuer au travail de ce comité et qui vont dans le sens de la réalisation de nous recherchons.

Nous sommes très heureux de nous trouver à St. John's cet après-midi pour accueillir notre troisième groupe de témoins constitué par M. John Butler, de la Garde côtière canadienne. M. Butler est directeur régional de la Garde côtière canadienne dans la région de Terre-Neuve, poste qu'il occupe depuis 10 ans et dans lequel il a accompli un travail exceptionnel.

M. Butler est rentré à la Garde côtière en 1982 en qualité d'ingénieur en systèmes de navigation. Il a été nommé directeur régional, télécommunications électroniques, en 1990 et a fait partie de l'équipe de transition qui a piloté la réorganisation de la Garde côtière en 1994-1995. En 1995, il a été nommé directeur des programmes opérationnels, chargé des programmes de la flotte et de la marine.

Mr. Butler, we welcome you. This afternoon, we had an enjoyable outdoor visit and looked at the SAR principal piece of equipment, the Cormorant helicopter. We had a chance to see the exterior and the wharf and the buoys and the general workplace that you are responsible for, sir. I must say it is in good shape.

Mr. John Butler, Regional Director, Newfoundland and Labrador, Canadian Coast Guard: Thank you, Mr. Chairman, honourable members of the Senate committee. It is indeed a pleasure to be here this afternoon to brief you on the security role of the Canadian Coast Guard and, equally, to welcome you to St. John's and our region.

I would first like to provide a little background on this region as well as a description of some of the responsibilities we have to Canadians and international seafarers that go by our coast.

The Canadian Coast Guard in Newfoundland and Labrador is responsible for almost 29,000 kilometres of coastline, similar to the B.C. coastline, and approximately 2.5 million square kilometres of continental shelf. We often operate in severe sea conditions that can be complicated by severe ice conditions. The region has three-times the national average of distress incidents, 80-100, and the longest duration of SAR cases in Canada. We have the largest oil-handling facilities in Canada in Placentia Bay and offshore. Our waters are on the great circle route for all transatlantic shipping, and contrary to popular opinion, we have very active offshore and near shore fisheries. We are a busy region.

This region has in excess of 800 employees. We have a search and rescue coordination subcentre, which I would have loved to have shown you this morning, which works hand in glove with the Department of National Defence in marine search and rescue. We have seven search and rescue bases. We have five marine communications and traffic centres. The Coast Guard has an environmental response capacity in-house that is capable of responding to a 10,000-tonne oil spill. We have eight large vessels and six smaller ones. We have four helicopters and 56 light stations. On behalf of the Government of Canada we manage 1,600 aids to navigation. We are extremely proud to have 1,000 Coast Guard auxiliary volunteers at work in this region. The auxiliarists operate almost 500 vessels, which greatly enhances our ability to respond to the needs of Canadians and the maritime public. We also have as a strong technical support group.

I think most of you aware of the clients that we serve. The inshore and offshore fishing fleets are our primary clients in this region. Commercial shippers are a growing segment of our business. We also service recreational boaters, provincial and federal ferry systems, the Department of Fisheries and Oceans science and fisheries management programs and other government departments and agencies, such as the RCMP, Environment Canada, et cetera.

Bienvenue, monsieur Butler. Nous avons eu le plaisir, cet après-midi, de faire une visite en extérieur et de voir l'un des principaux éléments de la SAR qui est votre hélicoptère *Cormorant*. Nous avons pu voir l'extérieur, le quai et les bouées et tout le secteur dont vous êtes chargé, monsieur. Je dois dire qu'il est très bien tenu.

M. John Butler, directeur régional, Terre-Neuve-et-Labrador, Garde côtière canadienne : Merci, monsieur le président et merci à vous, honorables sénateurs. Je suis très heureux de me trouver parmi vous, cet après-midi, pour vous parler du rôle de la Garde côtière en matière de sécurité et je suis tout aussi heureux de vous accueillir à St. John's et dans notre Région.

Je tiens d'abord à vous donner un bref aperçu de cette Région et à vous décrire nos responsabilités envers les gens de la mer, canadiens comme étrangers, qui fréquentent nos côtes.

La Garde côtière canadienne à Terre-Neuve et au Labrador est responsable de près de 29 000 kilomètres de littoral, soit à peu près la même chose que les côtes de la Colombie-Britannique, et d'environ 2,5 millions de kilomètres carrés de plateau continental. Nous sommes souvent appelés à intervenir dans des mers agitées, dans des conditions qui peuvent être aggravées par la présence de formations très intenses de glaces. La moyenne des cas de détresse de longue durée dans la région est trois fois supérieure à la moyenne nationale, soit 80 sur 100. Nous avons la plus importante installation pétrolière au Canada, à Placentia Bay, et dans les zones extra côtières. Nos eaux sont traversées par la route orthodromique transatlantique du transport maritime et, contrairement à ce que l'on croit généralement, l'activité de pêche est très soutenue dans les zones côtières et près des côtes. Nous sommes donc une Région très occupée.

La Région compte plus de 800 employés. Nous avons un centre auxiliaire de coordination de la recherche et du sauvetage qui travaille main dans la main avec le ministère de la Défense nationale en SAR maritime, centre que j'aurais beaucoup aimé vous faire visiter ce matin. Nous avons sept bases de recherche et de sauvetage et cinq centres de services de communications et de trafic maritimes. La Garde côtière est en mesure de répondre à des déversements pétroliers de 10 000 tonnes. Nous avons huit gros navires et six petits. Nous avons quatre hélicoptères et 56 phares. Nous gérons, pour le compte du gouvernement du Canada, 1 600 aides à la navigation. Nous sommes très fiers de nos quelque 1 000 auxiliaires bénévoles de la Garde côtière qui exploitent près de 500 navires, ce qui nous permet d'accroître considérablement notre capacité de réagir aux besoins du milieu maritime et de la population canadienne. Nous avons aussi un groupe de soutien technique très fort.

La plupart d'entre vous, je crois, connaissent la clientèle que nous servons. Elle est essentiellement constituée des flottilles de pêche côtières et hauturières et de la flotte marchande qui représente un segment de plus en plus important. Nous servons également les plaisanciers, les exploitants de traversiers provinciaux et fédéraux, les programmes de Science et de Gestion des pêches du MPO et d'autres ministères et des organismes gouvernementaux, comme la GRC et Environnement Canada.

These services include, but certainly are not limited to, our marine communications capabilities, which cover all of Eastern Canada, our aids to navigation, our search and rescue system in partnership with the Department of National Defence, oil spill response capacity in partnership with the industry, our waterways development, the NAFO (Northwest Atlantic Fisheries Organization) patrols that we do with conservation and protection officers, and our fleet support to other departments.

The Newfoundland and Labrador region of the Canadian Coast Guard is dealing with increasing and new program demands as a result of our growing offshore activity. This increased activity is due to several factors. The first and primary factor is that the smaller fishing vessels in this region are going further and further offshore to access crab resources and shell fish. We have a growth in the offshore oil and gas industry. We have new activity on the Labrador coast. You are probably familiar with the Voisey's Bay project. We are developing a Labrador fishery and there are also, I understand, some new mining activities on the northeast coast that are being proposed.

International commercial shipping, using the great circle route and transiting our northwest Atlantic waters, is also increasing. We have also experienced an upsurge of cruise ships and recreational boating activities on our coast.

Increasing Coast Guard involvement in maritime security has also placed new demands and opportunities on the Coast Guard resources. This region has been provided with additional fleet time in support of maritime security activities, and our marine communications and traffic services centres are the first point of contact for commercial vessels reporting their intentions to enter into Canadian waters; they are cleared here before they enter into our waters.

Still, it is important to know that, unlike the U.S. Coast Guard, the Canadian Coast Guard remains largely an unarmed, civilian organization that does not have specific enforcement responsibilities. While not mandated for security, however, the Coast Guard does have a critical role to play in supporting the mandates of the larger federal security community.

The Canadian Coast Guard fleet is a cost-effective, multi-functional, highly adaptable service to this country, and, as such, it is instrumental to the Canadian Government in realizing its maritime safety and security obligations.

The Coast Guard's multi-mission philosophy offers significant economies of scope to the government in support of all of its maritime priorities, including security. It also provides the government with a broadly-distributed resource base, including regional operations centres, bases, and marine and technical expertise.

Nos services s'étendent aux communications maritimes dans tout l'Est du Canada; aux aides à la navigation et aux moyens de recherche et de sauvetage que nous déployons en collaboration avec le ministère de la Défense nationale; à des interventions en cas de déversement que nous conduisons en partenariat avec l'industrie; à l'aménagement des voies navigables; aux patrouilles de l'OPANO (Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest), que nous effectuons avec les agences de la conservation et de la protection, et au soutien que notre flotte apporte aux autres ministères.

En raison de l'augmentation de l'activité en haute mer, la Garde côtière de Terre-Neuve-et-Labrador fait de plus en plus face à de nouvelles demandes de programme. La hausse de ces activités est attribuable à plusieurs éléments. D'abord, les petits bateaux de pêche s'éloignent de plus en plus au large pour accéder aux crabes, aux mollusques et aux crustacés. L'exploitation du pétrole et du gaz extracôtiers est en pleine croissance. De nouvelles activités ont été entreprises au large du Labrador et vous avez sans doute entendu parler du projet de Voisey's Bay. En outre, la pêche dans les eaux côtières du Labrador est en plein essor et je crois savoir que l'on envisage d'entreprendre des activités d'exploitation minière le long de la côte nord-est de Terre-Neuve.

De plus, les navires commerciaux internationaux empruntent de plus en plus la route orthodromique dans l'Atlantique Nord. À cela s'ajoute l'accroissement rapide des activités de plaisance et de croisière le long des côtes de Terre-Neuve et du Labrador.

Le rôle accru de la Garde côtière dans la sûreté maritime exige que la Région de Terre-Neuve et du Labrador ait recours à de nouvelles ressources. On a fourni à la Région des heures de flotte supplémentaires à l'appui des activités de sûreté maritime et nos centres de communication maritime ont constitué les premiers points de contact pour les navires commerciaux déclarant leur intention de pénétrer en eaux canadiennes. Ils sont dédouanés ici avant de pénétrer dans nos eaux.

Toutefois, il est important de noter que la Garde côtière canadienne, contrairement aux gardes-côtes américains, demeure en grande partie une organisation non armée et civile qui n'est pas responsable de faire respecter la loi. Par contre, si elle n'est pas expressément investie d'un mandat de sûreté, il demeure que la Garde côtière joue un rôle essentiel dans l'appui du mandat que rempli la vaste communauté fédérale chargée de la sûreté.

La flotte de la Garde côtière est rentable, multifonctionnelle, extrêmement adaptable aux interventions en mer au pays et, ce faisant, elle est essentielle au gouvernement canadien pour qu'il puisse s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité et de sûreté maritimes.

La philosophie de fonctionnement de la Garde côtière, qui consiste à accomplir de multiples missions, permet au gouvernement de réaliser d'importantes économies de gamme à l'appui de ses priorités maritimes, y compris la sûreté. Cette philosophie fournit également au gouvernement une base de ressources largement distribuée, y compris des centres d'opérations régionales et une expertise maritime.

The Coast Guard's role as a service agency providing on-water presence and support to the strengthening of maritime security in Canada was formally recognized by the federal government in its national security policy released in April of 2004. This fiscal year, this region received almost \$1 million for increased maritime security patrols in addition to the \$1.8 million received for increased NAFO patrols. This increased our presence on Canadian waters.

The national security policy provides the federal government with an excellent framework for the way ahead. It is a clear statement that national security is a Canadian priority and will receive the requisite attention. The policy emphasizes the enhancement of collaboration and coordination among Canadian government departments and agencies as a key component of maritime security.

Within this multi-departmental and agency approach, Transport Canada takes the lead for maritime security policy and regulation; the RCMP takes the lead for anti-terrorism response on land and sea; the Canada Border Services Agency is the lead agency for customs and immigration enforcement; and, DND is the lead department for the coordination of on-water response to terrorist incidents and a military back-up to all threats to Canada.

Consistent with the Canadian Coast Guard's current role, our agency will continue as operator of the federal government civilian fleet, with operating capacity in the Arctic and in ice-infested sea areas along the entire coast of Canada and all sea areas, including near and offshore. The capacity for the provision, operation and management of a civilian government fleet, including the requirements of the RCMP, resides within the Canadian Coast Guard.

This approach is one that harnesses current capabilities and builds on existing organizational strengths and expertise in order to maximize efficiencies and economies of scope while reducing the possibility of redundancies, duplication and overlap.

This has certainly been the underlying key to the effectiveness of maritime security initiatives for the Coast Guard in this region. Having clearly defined, streamlined, strengthened, and integrated roles and responsibilities is critical to ensuring the success of this multi-task, multi-mission undertaking.

The government believes that the way ahead is for each department and agency involved in maritime security to play to its organizational strengths and to seize every opportunity for collaboration of effort. A thoughtful and coordinated effort amongst the RCMP, the Canadian Forces and the Coast Guard can and will be successful in the implementation of practical, doable solutions to on-water response and surveillance gaps in

Le rôle de la Garde côtière en tant qu'organisme de service assurant une présence en mer et un appui au renforcement de la sûreté maritime au Canada a officiellement été reconnu par le gouvernement fédéral dans sa politique de sûreté nationale, publiée en avril 2004. Au cours du présent exercice, la Région a reçu près de 1 million de dollars pour l'augmentation des patrouilles de sûreté maritime, en plus d'un budget de 1,8 million de dollars consacré à l'augmentation du nombre de patrouilles de l'OPANO. Cela a permis de renforcer notre présence dans les eaux canadiennes.

La Politique de sécurité nationale assure au gouvernement fédéral un excellent cadre pour l'avenir. Le gouvernement y énonce clairement que la sûreté nationale est une priorité au Canada et qu'elle recevra l'attention nécessaire. La Politique met l'accent sur le renforcement de la collaboration et de la coordination au sein des ministères et des organismes du gouvernement canadien qui est un élément clé de la sûreté maritime.

Dans le cadre de cette approche qui concerne plusieurs ministères et organismes, Transports Canada assume la responsabilité de la politique et de la réglementation en matière de sûreté maritime; la GRC s'acquitte des fonctions d'intervention antiterroriste sur terre et en mer; l'Agence des services frontaliers du Canada se charge de faire appliquer la réglementation des douanes et de l'immigration; le MDN est, quant à lui, responsable de la coordination des interventions en mer lors d'incidents terroristes et de la sûreté militaire pour toutes les formes de menace pesant contre le Canada.

Conformément au rôle actuel de la Garde côtière canadienne, notre organisme continuera d'assurer des activités en tant qu'exploitant de la flotte civile du gouvernement fédéral tout en ayant une capacité d'exploitation dans les zones océaniques encombrées de glaces et toutes les zones océaniques, notamment hauturières. La Garde côtière continue d'assumer la capacité de prestation, d'exploitation et de gestion de la flotte civile gouvernementale, y compris les besoins de la GRC.

Cette approche fait appel aux capacités actuelles et se fonde sur les forces et l'expertise de chaque organisation augmentant ainsi au maximum les économies de gamme et d'échelle tout en réduisant les risques de dédoublement et de chevauchement.

Cette approche a certainement été le principe sous-jacent de l'efficacité des initiatives en matière de sûreté maritime de la Garde côtière dans cette région. Afin d'assurer la réussite de toute activité, il est essentiel de définir clairement, de rationaliser, de renforcer et d'intégrer les rôles et les responsabilités des uns et des autres.

Le gouvernement estime que la voie à suivre pour chaque ministère et organisme ayant un rôle à jouer dans la sûreté maritime est de miser sur ses forces opérationnelles et de profiter de chaque occasion de collaboration. Des efforts judicieux et coordonnés de collaboration entre la GRC, les Forces canadiennes et la Garde côtière permettront de mettre en œuvre des solutions pratiques et réalistes aux lacunes constatées sur le

Canadian waters. Such an approach involves coordination across a number of departments and agencies, but the payoff is that each is focused on its organizational strengths.

In December of 2004, the Government of Canada directed that the Coast Guard become a special operating agency within the Department of Fisheries and Oceans. This change reflects a desire by the government for the Coast Guard to be focused on operations, and to deliver cost-effective and high-quality services to all government departments. This is what we do best.

As a service organization mandated to provide support to the federal government's maritime priorities, including security, the Coast Guard regularly collaborates with many other government departments and agencies as an integral part of the government's maritime security strategy. At the same time, and very importantly, we continue to provide vital support to both maritime commerce and environmental response and safety.

On behalf of the over 800 men and women of the Canadian Coast Guard, I would like to thank you very much for the opportunity to have a brief presentation here today. I appreciate you being here.

The Deputy Chairman: It is our privilege and pleasure. Thank you very much, Mr. Butler.

Senator Banks: Thank you, Mr. Chairman, and thank you, sir, for being here. It is, as the chair said, we who are appreciative of your being here.

You mentioned that you have eight large and six small ships, but we have heard and have known for some time that the Coast Guard fleet has over a hundred vessels, 120, I think.

Mr. Butler: Yes.

Senator Banks: Are only 14 of those vessels in your region?

Mr. Butler: Our region, as I think you are well aware, operates in probably some of the harshest conditions in Canada, so what we have found to be the most effective is a suite of large vessels. For example, *The Sir Wilfred Grenfell*, one of the ships that you probably saw today, provides search and rescue coverage, environmental response, and a full suite of Coast Guard services in a large area of Canadian waters. In other regions where they are capable of operating smaller, higher-speed vessels, they have done so because it is appropriate for their requirements. In our region, where we operate offshore, we need larger vessels. We need the capacity not only to be able to respond to an incident close to shore, which could have horrendous sea state conditions, but also to be able to operate offshore for extended periods of time. So, we have a smaller count, but if you look at the mix of vessels, we have a higher proportion of larger, sea-going vessels.

Senator Banks: Are the six small ones, the 46-foot boats?

plan de l'intervention et de la surveillance maritimes au Canada. Une telle approche nécessite un travail de coordination entre plusieurs ministères et organismes, mais celle-ci a pour avantage que chacun mise sur sa force organisationnelle.

En décembre 2004, le gouvernement du Canada a indiqué que la Garde côtière deviendrait un organisme de service spécial au sein du MPO. Ce changement traduit la volonté du gouvernement qui souhaite que la Garde côtière se concentre sur ses activités, c'est-à-dire qu'elle fournisse des services rentables de grande qualité. C'est ce que nous faisons le mieux.

À titre d'organisme de service dont le mandat est de fournir un soutien aux priorités maritimes du gouvernement fédéral, y compris la sûreté, la Garde côtière collabore régulièrement avec plusieurs autres ministères et organismes gouvernementaux dans le cadre de la stratégie en matière de sûreté maritime du gouvernement. En même temps, nous continuons de fournir un appui essentiel au commerce maritime, à l'intervention environnementale et à la sécurité.

Au nom des 800 hommes et femmes de la Garde côtière, je tiens à vous remercier de m'avoir donné l'occasion de vous faire ce bref exposé. Ce fut pour moi un privilège.

Le vice-président : C'est nous, qui en sommes heureux et qui nous en sentons privilégiés. Merci beaucoup, monsieur Butler.

Le sénateur Banks : Merci, monsieur le président et merci à vous, monsieur, de vous être rendu à notre invitation. Comme le président le disait, nous apprécions beaucoup votre présence.

Vous avez dit que vous possédez huit gros navires et six petits, mais nous avons appris, il y a quelque temps déjà, que la flotte de la Garde côtière compte plus d'une centaine de bâtiments, 120, si je ne m'abuse.

M. Butler : C'est cela.

Le sénateur Banks : Et vous n'en avez que 14 dans votre région?

M. Butler : Comme vous le savez sans doute, notre région évolue dans des conditions qui sont peut-être les plus difficiles au Canada, raison pour laquelle nous nous sommes dit qu'il vaudrait mieux que nous exploitions de gros bâtiments. Par exemple, le *Sir Wilfred Grenfell*, l'un des bâtiments que vous avez sans doute vus aujourd'hui, assure la recherche et le sauvetage, la réponse aux éco-urgences ainsi que toute une série de services dans un vaste secteur des eaux canadiennes. D'autres régions sont sans doute en mesure d'exploiter des navires plus petits et également plus rapides, parce que les conditions sont moins exigeantes. Chez nous, comme nous allons loin au large, nous avons besoin de gros bâtiments. Nous devons, non seulement être en mesure de répondre à des incidents près des côtes, dans des mers parfois déchaînées, mais nous devons aussi pouvoir intervenir au large pendant des périodes prolongées. Ainsi, nous avons moins de bâtiments, mais si vous reprenez la composition de notre flotte, vous constaterez que nous avons beaucoup plus de gros navires hauturiers.

Le sénateur Banks : Et les six petits, ce sont des 46 pieds?

Mr. Butler: We have two 47-foot, high-speed cutters; they are on the west coast, in the gulf waters.

Senator Banks: I was referring to the six small ships that you said that you have in this region.

Mr. Butler: Yes.

Senator Banks: Oh, you mean the west coast of Newfoundland?

Mr. Butler: Yes, I'm sorry.

Senator Banks: Now, let us talk about the state of those ships. We have said in our previous reports, and others have as well and we have heard since then, that the fleet, of which those 14 ships are an important part, is in need, and in some cases, dire need, of fixing up and replacement.

As the regional director, what do you know about the plans that are in place to correct the problem? How dire is the need? How immediate is the need? Are design questions being asked?

Please give us a couple of minutes on those general questions.

Mr. Butler: We have been looking at this issue for a number of years. About eight or nine years ago we developed a new class of vessel; the 1000 class vessel. We recognize that our fleet is aging and getting to the point where it is absolutely essential that these vessels are replaced on a systematic basis over a period of time. Inside the Coast Guard, we have developed a prioritization of which vessels need to be replaced first and we have in the works a request for a replacement of those vessels.

Senator Banks: Do you have some confidence in that respect?

Mr. Butler: I have the utmost confidence that Canadians and the government recognize the importance of the services we provide and that we will be given the resources to do this essential retrofit of our fleet in due course.

Senator Banks: I would like to move to the question of the operational tempo.

The Deputy Chairman: Sorry. Just before you move on, you say you have a comprehensive document that lists your fleet and a schedule for replacement and replenishment? Could we have a copy of that schedule, or is it confidential?

Mr. Butler: No, I do not believe it is a confidential document. I could probably arrange for it to be shared with you.

Senator Banks: That information would be very helpful to us as we are more concerned with the future than in the past. Could you get that information to our clerk?

Mr. Butler: I will certainly give it a go, yes.

M. Butler : Nous avons deux 47 pieds qui sont des gardes-côtes rapides opérant le long du littoral ouest, dans les eaux du Golfe.

Le sénateur Banks : Je parlais des six petits navires que vous avez à la Région.

M. Butler : C'est cela.

Le sénateur Banks : Ah, vous voulez parler du littoral ouest de Terre-Neuve?

M. Butler : C'est cela, excusez-moi.

Le sénateur Banks : Bien! Parlons à présent de l'état de ces navires. Dans nos rapports antérieurs nous avons déclaré, comme d'autres l'ont fait et comme nous en avons déjà entendu parler depuis, que votre flotte, de 14 bâtiments, a un grand besoin pour ne pas dire un besoin pressant dans certains cas d'être réparée ou remplacée.

En qualité de directeur régional, savez-vous ce qui est prévu pour corriger ce problème? Dans quelle mesure la situation est-elle alarmante? Dans quelle mesure vos besoins sont-ils pressants? A-t-il été question de conception?

Accordez-nous deux minutes pour répondre à ces questions générales.

M. Butler : Nous nous penchons sur ce problème depuis plusieurs années. Il y a huit ou neuf ans, nous avons procuré une nouvelle classe de navire, les bâtiments de la classe 1000. Nous sommes bien conscients que notre flotte est vieillissante et qu'elle est arrivée au point où il faudra absolument remplacer ces bâtiments de façon systématique sur une certaine période. Au sein de la Garde côtière, nous avons classé par ordre de priorité les navires qu'il nous faudra remplacer et nous sommes d'ailleurs en train de préparer une demande de réquisition en ce sens.

Le sénateur Banks : Avez-vous confiance dans ce processus?

M. Butler : Nous ne doutons pas un seul instant que les Canadiens et le gouvernement sont conscients de l'importance des services que nous offrons et qu'ils sauront nous accorder les ressources nécessaires pour moderniser notre flotte au moment voulu.

Le sénateur Banks : Passons à la question du rythme opérationnel.

Le vice-président : Excusez-moi. Avant que vous ne poursuiviez, vous avez dit posséder un document exhaustif donnant la liste des bâtiments qui composent votre flotte et un échéancier de remplacement ou de réparation. Pourrions-nous en avoir un exemplaire ou est-il confidentiel?

M. Butler : Non, je ne pense pas qu'il soit confidentiel. Je pourrais m'arranger pour vous le faire transmettre.

Le sénateur Banks : Cette information nous serait très utile, parce que nous sommes davantage préoccupés par l'avenir que par le passé. Ainsi, pourriez-vous faire parvenir cette information à notre greffier?

M. Butler : Très certainement.

Senator Banks: You mentioned that this year your increases are in the aggregate of \$2.8 million dollars.

Mr. Butler: Yes, for NAFO and security.

Senator Banks: I presume that would translate into an increase in steaming hours by comparison with what was going on before?

I presume that you have information in this respect, and that you would be able to provide us with that information. You do not have to answer right now, but we would like to know about the 14 ships and the steaming hours of this year compared to the steaming hours of the year before in order to see the increase in the use of the ships.

Mr. Butler: We could certainly provide you with a copy of our fleet plan.

Senator Banks: Does the fleet plan set out steaming hours or steaming days?

Mr. Butler: It sets out where the ship is and the program in which it is involved. It sets out the multi-tasking of the ship in certain areas. For example, in a couple of months, during the sea fishery, the *Henry Larsen* will be working on the northeast coast. It will perform ice-breaking duties. It will be in support of search and rescue operations, and will participate in a seal survey being conducted by DFO. Our conservation and protection officers and our fisheries officers will be operating in the area.

The fleet plan will be able to show you where and what each ship did in its specified area and will indicate the additional time that was spent as a result of the increased security resources.

Senator Banks: Very good. We would be grateful if you would provide that information to the clerk.

I think that the ship that you just mentioned is capable of ice-breaking in the north in the winter. Is that correct?

Mr. Butler: The *Larsen* performs ice-breaking in the summer.

Senator Banks: In the summer, but not in the winter?

Mr. Butler: She spends about four months each summer in the Canadian Arctic.

Senator Banks: Do you have among those 14 ships a ship that is capable of being in the Arctic in the wintertime.

Mr. Butler: The *Henry Larsen* is capable of wintering in the Arctic. The predecessor to the *Larsen*, the *Sir John Franklin*, which has been renamed the *Amundsen* works out of the Quebec region, and actually spent a full winter in the Arctic with scientists on board. So, yes, we do have ships that are capable of spending the winter in the Arctic.

Senator Banks: Can those 14 ships communicate on the same system when required with navy ships?

Le sénateur Banks : Vous avez dit que, cette année, vous avez bénéficié d'une augmentation totale de 2,8 millions de dollars.

M. Butler : Oui, au titre de l'OPANO et de la sûreté maritime.

Le sénateur Banks : Je suppose que cela va se traduire par une augmentation du nombre d'heures passées en mer, par rapport à ce que vous faisiez avant.

Je suppose que vous avez des informations à cet égard, informations que vous pourriez nous communiquer. Vous n'avez pas à répondre tout de suite à cette question, mais j'aimerais connaître le nombre d'heures que vos 14 navires ont passé en mer cette année par rapport au total de l'année précédente, afin de voir dans quelle mesure vos bâtiments ont davantage servi.

M. Butler : Je pourrais sans doute vous remettre un exemplaire de notre plan concernant la flotte.

Le sénateur Banks : Est-ce que ce plan concernant la flotte précise les heures ou les jours passés en mer?

M. Butler : Il précise l'endroit où se trouvaient les bâtiments et le programme auquel ils participaient. Il précise les fonctions multiples assumées par ces bâtiments dans certains secteurs. Dans deux mois, par exemple, pendant la saison de pêche, le *Henry Larsen* évoluera au large de la côte Nord-Est. Il assumera des fonctions de brise-glace, il apportera un soutien aux opérations de recherche et de sauvetage et prendra part au dénombrement du troupeau de phoques effectué par le MPO. Nos agents de la conservation et de la protection et nos agents des pêches évolueront dans ce secteur.

Le plan de la flotte montrera l'emplacement de chaque bâtiment et ce qu'il fait dans ce secteur particulier, et il précisera le temps passé sur zone à cause de la mobilisation plus importante des ressources au titre des opérations de sûreté.

Le sénateur Banks : Excellent! Nous serions très heureux que vous puissiez remettre cette information au greffier.

Je crois savoir que le bâtiment dont vous venez juste de parler peut mener des opérations de brise-glace dans le Nord, l'hiver. C'est exact?

M. Butler : Le *Larsen* effectue des opérations de brise-glace l'été.

Le sénateur Banks : L'été, pas l'hiver?

M. Butler : Il passe environ quatre mois chaque été dans l'Arctique canadien.

Le sénateur Banks : Sur ces 14 bâtiments, en avez-vous qui peuvent croiser dans l'Arctique en hiver?

M. Butler : Le *Henry Larsen* peut effectivement évoluer dans les eaux de l'Arctique. Le prédécesseur du *Larsen*, le *Sir John Franklin*, qui a été rebaptisé le *Amundsen*, évolue à partir de la région du Québec, il passe tout l'hiver dans l'Arctique et transporte des scientifiques. Nous avons effectivement des bâtiments qui peuvent passer l'hiver dans l'Arctique.

Le sénateur Banks : Est-ce que vos 14 bâtiments communiquent grâce au même système que la marine militaire?

Mr. Butler: One of our current challenges is the interoperability between the navy and the Canadian Coast Guard and other civilian ships. Generally, our communications are not secure communications, so we operate through satellite systems, HF communications, and VHF communications. Our ships do have the capacity to operate securely with the military and with other security agencies. The actual interoperability between ships, though, is something with which I am not familiar. I understand that there is a project that has been headed up by the interdepartmental maritime security working group that will be looking at improving that interoperability among the vessels, and in particular, they are looking at interoperability in a secure mode.

Senator Banks: It is not hard to see.

Mr. Butler: Non-secure communications is not a challenge, but secure communications is a challenge.

Senator Banks: One can easily imagine, at least a landlubber from the Prairies can imagine, circumstances in which secure communications might be a very useful thing.

Mr. Butler: Absolutely.

Senator Banks: Do you think that you are moving in that direction?

Mr. Butler: Yes.

Senator Banks: Do you have any sort of date in mind by which that might be able to happen?

Mr. Butler: I cannot tell you that, sir, but I know it is one of the high priorities of the interdepartmental working group.

Senator Banks: Is it being talked about or is it something that is being worked on to be installed?

Mr. Butler: My understanding is they are in the planning process for having a system that would enable the secure communications between the security folks, which would include ourselves, the RCMP and DND. I do not have a specific date when that will be complete.

Senator Banks: We are very interested in the completion of the plan and would appreciate if from time to time you would keep us posted in that regard. That is a question that we have been asking for some time now.

When you talked about the things that your folks do and do so well, you talked about being a platform to deliver enforcement agencies, like the Department of Fisheries and Oceans and the RCMP where and when required, but you did not mention that from time to time, your folks take active part in an armed boarding party. Does that ever happen in this region?

Mr. Butler: We have about 47 people trained in armed boarding; 21 are ships' officers and 26 are ships' crew. They exercise and go through scenarios on a regular basis, but the

M. Butler : À l'heure actuelle, l'un de nos principaux problèmes est celui de l'interopérabilité entre la Marine et la Garde côtière canadienne ainsi que les navires civils. En général, nos communications ne sont pas sécurisées et nous utilisons donc des systèmes par satellite, la HF et la VHF. Nos navires ne sont pas équipés pour assurer des communications sécurisées avec les militaires et avec d'autres organismes de sécurité. Toutefois, je connais assez mal la question de l'interopérabilité entre les navires. Je crois comprendre qu'un projet a été lancé par le groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, projet qui consiste à améliorer l'interopérabilité entre les bâtiments par l'emploi de moyens de communication sécurisés.

Le sénateur Banks : On comprend pourquoi.

M. Butler : Les communications non sécurisées, elles, ne posent pas de problèmes, ce sont les communications sécurisées qui en posent.

Le sénateur Banks : En bon terrien des Prairies que je suis, j'imagine que ces communications sécurisées peuvent être très utiles dans certains cas.

M. Butler : Tout à fait.

Le sénateur Banks : Pensez-vous que vous vous orientez dans ce sens?

M. Butler : Oui.

Le sénateur Banks : Avez-vous une date en tête pour que cela se réalise?

M. Butler : Je ne puis vous répondre, monsieur, mais je sais que c'est une grande priorité pour le groupe de travail interministériel.

Le sénateur Banks : Est-ce quelque chose dont on parle simplement ou quelque chose sur quoi on travaille et que l'on va mettre en œuvre?

M. Butler : Je crois savoir que nous en sommes à l'étape de la planification d'un système qui permettra des communications sécurisées entre tous ceux qui s'occupent de sûreté, dont nous-mêmes, la GRC et le MDN. Je n'ai en revanche pas de date à vous donner.

Le sénateur Banks : Nous sommes très intéressés par la réalisation de ce plan et nous aimerions beaucoup que vous nous teniez au courant au fur et à mesure. C'est une question que nous posons depuis quelque temps déjà.

Quand vous nous avez présenté ce que vous faites de si bien, à la GCC, vous avez dit que vous donnez un coup de main aux organismes d'exécution de la loi, comme le ministère des Pêches et des Océans et la GRC, quand ils en ont besoin, mais vous n'avez pas dit qu'il vous arrive de prendre part à des arraisonnements armés. Est-ce que cela se produit dans votre région?

M. Butler : Nous comptons environ 47 personnes qui ont sont entraînées pour des arraisonnements armés; 21 sont des officiers et 26 des membres d'équipage. Ils s'entraînent régulièrement à

actual use of armed boarding is relatively infrequent although it is a skill that is continually exercised with the fisheries officers, the Department of National Defence and the RCMP.

Senator Banks: Right, and one hopes that they would be used with increasing infrequency; I mean, that is the object. A policeman in the city uses his gun very rarely, but he has one, and some enforcement is enforcement by sight.

This leads to my next question. Have you read our recommendations?

Mr. Butler: Yes, I have.

Senator Banks: We have said that consideration ought to be given to permitting at least a constabulary level of function for Coast Guard vessels. And the example that I have used before and will again is that if I am travelling around this part of the Atlantic with a ship that has got a load of bales of its decked marked "Heroin," and I see a white ship with a red stripe coming, I have got to run like hell because I know it is going to stop me and find it, but if I see a red ship with a white stripe coming, I can just keep on my merry way unless there happens to be a Mountie on board. To this Prairie-based landlubber, the enforcement by sight, whether or not it ever needs to be invoked seems an extremely practical thing.

As a matter of philosophical bent, the Coast Guard does not have a present inhibition about having armed folks who will, in certain circumstances, provide enforcement in the case, for example, of fisheries functions on your ships. Is that correct?

You said you had 47 trained people to do it and, however infrequently, they still do it, so it is not a philosophical problem, is it?

Mr. Butler: We currently have ships' crew and officers who support the fisheries officers in performing their enforcement functions.

Senator Banks: Right, including boarding from time to time?

Mr. Butler: Absolutely, yes. And as I have indicated, this is exercised on a biweekly basis.

Senator Banks: Excellent. Thank you very much, Mr. Butler.

Senator Day: Mr. Butler is there or have there been occasions when your ships' officers have boarded and have used a firearm without anybody else present from the RCMP or the Department of Fisheries and Oceans?

tous les scénarios possibles, mais il est relativement rare que nous ayons à effectuer un arraisonnement armé, même si nous nous entraînons régulièrement à ce genre de mission avec des agents des pêches, les gens du ministère de la Défense nationale et la GRC.

Le sénateur Banks : Très bien et nous espérons que vous serez de moins en moins appelés à effectuer des arraisonnements armés. C'est tout l'objet de la chose. Dans une ville, un policier dégage rarement son pistolet, mais il en possède un et le respect de la loi passe aussi par le pouvoir convaincant des autorités.

Cela m'amène à ma prochaine question. Avez-vous lu nos recommandations?

M. Butler : Oui.

Le sénateur Banks : Nous avons dit qu'il faudrait au moins prévoir des fonctions constabulaires à bord des navires de la Garde côtière. Pour étayer mon propos, j'ai déjà cité l'exemple, que je vais reprendre ici puisque je me trouve dans cette partie de l'Atlantique, celui d'un navire chargé de ballots d'héroïne clairement marqués, qui voit s'approcher un bâtiment blanc barré de rouge, et qui prend la poudre d'escampette parce que s'il se fait arrêté, il sera fouillé et qu'on trouvera la drogue. En revanche, s'il voit un bâtiment rouge barré de blanc, il n'a pas à s'inquiéter à moins qu'un gendarme ne se trouve à bord. Eh bien, le terrien que je suis, parle alors du pouvoir convaincant des autorités, l'intervention elle-même étant décidée plus tard d'un point de vue purement pratique.

Pour l'instant, d'un point de vue purement philosophique, la Garde côtière n'a rien contre le fait d'embarquer des gens armés à bord de ses bâtiments qui, dans certaines situations, comme les fonctions de pêche que vous remplissez, pourront faire respecter la loi. Je me trompe?

Vous avez dit que vous avez 47 personnes formées à ce genre d'opérations, mais qu'il arrive très rarement qu'elles soient appelées à passer aux actes. Cela n'est donc pas un problème pour vous, n'est-ce pas?

M. Butler : Nous comptons actuellement des membres d'équipage et des officiers qui apportent un appui aux agents des pêches dans l'exécution de leurs fonctions d'exécution de la loi.

Le sénateur Banks : C'est cela, ce qui veut dire qu'il leur arrive de faire des arraisonnements?

M. Butler : Tout à fait. Comme je l'ai dit, nous conduisons des entraînements toutes les deux semaines.

Le sénateur Banks : Excellent. Merci beaucoup, monsieur Butler.

Le sénateur Day : Monsieur Butler, est-il déjà arrivé que des membres de votre personnel aient été appelés à utiliser des armes à feu lors d'un arraisonnement sans qu'un membre de la GRC ou du ministère des Pêches et des Océans soit présent?

Mr. Butler: No, our role is to get the enforcement officers to the scene, to support them in their operation, to get them to the vessel of interest, to ensure the security on the vessel of interest, and to ensure that the operation is conducted safely.

Senator Day: Yes, I understand that, but in your comments you say, "The Canadian Coast Guard remains largely an unarmed, civilian organization."

What do you mean by "largely?"

Mr. Butler: "Largely" means only to the extent that we support other enforcement agencies.

Senator Day: You are totally unarmed, not "largely" unarmed, then? The other people are on board your ships are armed, but they are not members of the Coast Guard; they are from fisheries or RCMP.

Mr. Butler: No. For example, there could be two fisheries officers and three Coast Guard personnel that go on the FRC armed to conduct the boarding in order to secure the foreign ship while the fisheries officers do their inspections. They are there to ensure that fisheries are able to access and egress that ship safely. In that instance, they are armed and they are under the direct control of the fisheries officers. They are in support of the fisheries officers. They get their authority to function this way from the Fisheries Act.

Senator Day: I understand now. That clarifies that point. Thank you.

Mr. Butler: It is not a separate role which the Coast Guard performs on its own.

Senator Day: I understand.

You seem quite content to have the Coast Guard performing several different functions at the same time and you feel that that is probably the most efficient way for the services to be offered to the government's various departments.

Mr. Butler: Absolutely.

Senator Day: One of those functions is the search and rescue coordination subcentre and seven search and rescue bases. Presumably, that is all water search and rescue?

Mr. Butler: Yes it is.

Senator Day: We dealt with air search and rescue this morning.

Mr. Butler: You dealt with both the Department of National Defence and Department of Fisheries and Oceans, who both cooperate on maritime search and rescue. They provide the air resources; we provide the sea-based resources. For example, 200 miles offshore, the most effective resource to get to a ship in a timely fashion, if there are no ships of opportunity in the area, is through an air resource. There are times of the year when the

M. Butler : Non, notre rôle consiste à amener les agents d'application de la loi sur les lieux de l'incident et à les appuyer dans leurs opérations, à les déposer à bord du bâtiment qui les intéresse, à assurer la sécurité à bord de ce bâtiment et à veiller à ce que l'opération se déroule en toute sécurité.

Le sénateur Day : Je comprends bien, mais dans votre exposé, vous avez déclaré que la Garde côtière « demeure en grande partie une organisation non armée et civile ».

Que voulez-vous dire par « en grande partie »?

M. Butler : « En grande partie » veut dire que nous ne sommes armés que dans la mesure où nous apportons un appui aux autres organismes d'exécution de la loi.

Le sénateur Day : Mais alors, vous êtes totalement non armés, pas « en grande partie »? Ce sont les autres que vous transportez à bord de vos navires qui sont armés, mais pas les membres de la Garde côtière; ce sont les agents des pêches ou ceux de la GRC.

M. Butler : Non. Par exemple, deux agents des pêches et trois membres de la Garde côtière peuvent être armés et peuvent embarquer à bord d'une EFS pour effectuer l'arraisonnement afin de sécuriser le navire étranger pendant l'inspection par les agents des pêches. Nos membres ont alors pour mission de s'assurer que les agents des pêches aient accès au bâtiment et qu'ils puissent en repartir en toute sécurité. Dans ce genre de cas, ils sont armés et placés sous le commandement direct des agents des pêches qu'ils appuient dans leur travail. C'est la Loi sur les pêches qui les habilite à fonctionner ainsi.

Le sénateur Day : Je comprends à présent. Voilà qui éclaire ma lanterne. Merci.

M. Butler : Ainsi, la Garde côtière n'exécute pas de mission de ce genre de son propre chef.

Le sénateur Day : Je comprends.

Vous semblez satisfait du fait que la Garde côtière soit appelée à effectuer différentes fonctions en même temps et vous semblez dire que c'est sans doute la façon plus efficace d'offrir ce genre de service aux différents ministères fédéraux.

M. Butler : Tout à fait.

Le sénateur Day : L'une de ces fonctions est la coordination de la recherche et du sauvetage, assurée par un centre auxiliaire et par sept bases de recherche et de sauvetage. On peut supposer qu'il s'agit de recherche et de sauvetage en mer?

M. Butler : Oui.

Le sénateur Day : Nous avons parlé de recherche et de sauvetage aériens ce matin.

M. Butler : Vous avez vu des gens de la Défense nationale et de Pêches et Océans, deux ministères qui prennent part aux opérations de recherche et de sauvetage en mer. Ils assurent les ressources aériennes et nous, assurons les ressources maritimes. Par exemple, à 200 milles au large, la façon la plus efficace de retrouver un navire assez rapidement, quand il n'y a pas de bâtiment croisant dans le secteur, consiste à déployer des moyens

helicopter is not an effective resource due to the sea visibility. There are limitations for both resources. What we do is work together to provide an efficient system.

Senator Day: Does the Coast Guard have search and rescue officers who are trained through the Coast Guard?

Mr. Butler: Yes.

Senator Day: Do the Armed Forces also have search and rescue officers who are trained through the Coast Guard?

Mr. Butler: JRCC, of which our rescue centre is a subcentre and reports to Halifax, is responsible for this entire area. It is operated by Coast Guard officers who provide the marine expertise. At a desk adjacent to the rescue coordinator for maritime activities is a controller that will task and manage the air resources for an operation. So, if we had a serious SAR case offshore, it would not be unusual to see the primary SAR resource and maybe several secondary SAR resources tasked off the east coast by the rescue centre here in St. John's. They have a direct line; they talk to each other minute by minute. The air resources would task the helicopter out of Gander and they would also task the Hercules or something like that to provide top cover.

Senator Day: Would it not seem logical to coordinate all of the search and rescue under one management umbrella for training purposes and for efficiency rather than have marine-based under your organization and air-based, under DND?

Mr. Butler: No.

Senator Day: Does not that just duplicate efforts to have another guy sitting beside the Coast Guard guy?

Mr. Butler: They have different skills and expertise.

Senator Day: The search and rescue officer has the same kind of medical skills, does he not?

Mr. Butler: He is a search and rescue technician.

Senator Day: Does the technician provide the medical help and aid to the person that you are trying to help out? That is what we were talking about.

Mr. Butler: Perhaps I can paint the picture a little bit clearer. Of the ships that respond to primarily search and rescue taskings, most of the time, it is an auxiliary that responds and tows or provides the support. About 39 per cent of the time, the auxiliary boats are there. They are the most logical resource to respond and they provide the support. The Coast Guard responds in the remainder of those cases and if we get on scene first, we have

aériens. Parfois, les hélicoptères ne sont pas les moyens les plus efficaces à cause de la mauvaise visibilité au large. Les moyens aériens et les moyens maritimes ont chacun leur limitation et c'est pour cela que nous collaborons pour parvenir au maximum d'efficacité.

Le sénateur Day : Est-ce que la Garde côtière compte des spécialistes de la recherche et du sauvetage et qui sont formés par la Garde côtière?

M. Butler : Oui.

Le sénateur Day : Est-ce que les Forces armées ont des spécialistes de la recherche et du sauvetage qui sont formés par la Garde côtière?

M. Butler : Le CCCS de Halifax, dont relève notre centre auxiliaire, couvre tout le secteur. Il est exploité par des agents de la Garde côtière qui sont les experts maritimes. À côté du coordonnateur du sauvetage maritime se trouve le poste de contrôleur qui coordonne tous les moyens aériens engagés. Ainsi, en cas de situation SAR extrême, il n'est pas rare que le centre de sauvetage situé ici à St. John's décide du genre de moyen SAR primaires et éventuellement des autres moyens SAR secondaires à dépêcher sur la côte Est. Le centre est en liaison directe avec les unités d'intervention et les échanges sont instantanés. Les responsables aériens envoient un hélicoptère de Gander, un Hercule ou un autre moyen aérien.

Le sénateur Day : Ne serait-il pas logique de coordonner tous ces moyens de recherche et de sauvetage en les plaçant sous une seule organisation chargée de la formation et cela ne serait-il pas plus rentable que d'avoir des moyens maritimes relevant de votre organisation et des moyens aériens relevant du MDN?

M. Butler : Non.

Le sénateur Day : Est-ce que le fait d'avoir quelqu'un assis à côté du spécialiste de la Garde côtière ne revient pas doubler les efforts?

M. Butler : Ce sont des gens qui ont des compétences et des connaissances différentes.

Le sénateur Day : Le spécialiste de la recherche et du sauvetage possède le même genre de compétences médicales que l'autre, n'est-ce pas?

M. Butler : Il est technicien en recherche et sauvetage.

Le sénateur Day : Et ce technicien apporte une aide médicale aux personnes à qui il vient en aide. C'est ce dont nous parlons.

M. Butler : Je devrais sans doute vous préciser une chose ou deux. La plupart du temps, c'est un auxiliaire qui est déposé à bord du navire réclamant de l'aide ou qui assure le soutien à partir du bâtiment désigné comme premier moyen de recherche et de sauvetage. Dans 39 p. 100 des cas environ, les bâtiments auxiliaires se trouvent sur place. Ils constituent le moyen le plus logique pour réagir en cas de crise et apporter l'appui nécessaire.

rescue specialists. They are not trained to the same degree as the SAR technicians are trained.

Senator Day: You do not have SAR technicians?

Mr. Butler: We do not have people trained to the level of the SAR technicians you saw this morning. We have people that are trained to provide basic first aid, and basic support to the injured crew person, et cetera. If we need additional support, we can ask for the back-up. If there is a broken bone or something like that and our fellows can handle it, they will handle it. If it is a case of hypothermia or something like that, our fellows will handle it. If we require additional expertise, we will look for a SAR technician. We have two parallel agencies, not overlapping, but working hand in hand to provide what we believe is a very effective response to search and rescue.

Senator Day: I want to make the point that there are two separate chains of command. I am looking at it from an efficiency point of view.

Mr. Butler: Well, the chain of command is actually to the Department of National Defence. The rescue centre Coast Guard officers are located here and for the line command structure for response to search and rescue, they respond to DND.

Senator Day: Tell me about the six vessels and the seven SAR bases and the subcentre. Under which department are they commanded?

Mr. Butler: When they are tasked, they are tasked by a SAR controller. That SAR controller is in a line organization in DND.

Senator Day: When they are trained, they are trained either by DND or by the Coast Guard depending on which group they fit in. That is the point I am trying to make from an efficiency point of view. You and I do not have to debate that any further here.

Mr. Butler: Okay.

Senator Day: I just wanted to clarify the point.

You mentioned JRCC. Is the first word "Joint?"

Mr. Butler: Yes, Joint Rescue Coordination Centre in Halifax.

Senator Day: I have one final point that I want to clarify, and we are really asking questions just to clarify and to get a clear understanding for how things are happening and where we might be going.

Is the recent announcement that the Coast Guard will become a special operating agency good from your point of view? Does that excite you?

Mr. Butler: Absolutely.

Senator Day: Is that because the Coast Guard will now have its own budget that might not be robbed by some other greater department's needs and priorities?

La Garde côtière répond dans les autres cas et, si nous arrivons sur les lieux en premier, nous faisons appel aux spécialistes du sauvetage que nous avons à bord. Ils ne sont pas formés dans la même mesure que les techniciens SAR.

Le sénateur Day : Vous n'avez pas de techniciens SAR?

M. Butler : Nous n'avons personne qui ait reçu la formation des techniciens SAR que vous avez vus ce matin. Nos gens sont entraînés pour apporter les premiers soins aux membres d'équipage d'essai, et cetera. Si nous avons besoin d'aide, nous pouvons demander du secours. Si quelqu'un s'est fracturé un membre et que nos gens peuvent s'en occuper, ils le font. S'il s'agit d'un cas d'hypothermie ou de quelque chose du genre, nos gens peuvent s'en occuper. Pour les cas plus difficiles, nous nous adressons à un technicien SAR. Nous sommes deux organismes parallèles, qui ne se recoupent pas mais qui travaillent main dans la main pour apporter ce que nous jugeons être une réponse efficace en recherche et sauvetage.

Le sénateur Day : Ce que je voulais dire, c'est qu'il existe deux hiérarchies distinctes. Je m'interroge au sujet de l'efficacité de cette structure.

M. Butler : Eh bien, la hiérarchie est actuellement celle du ministère de la Défense nationale. Les officiers de la Garde côtière qui appartiennent au centre de sauvetage sont situés ici mais, pour les opérations de recherche et de sauvetage, ils relèvent du MDN.

Le sénateur Day : Parlez-moi un peu de vos six navires et de vos sept bases SAR ainsi que du centre auxiliaire. Quel ministère les chapeaute?

M. Butler : C'est le contrôleur SAR qui leur confie leur mission. Celui-ci fait partie de la hiérarchie du MDN.

Le sénateur Day : Donc, les gens sont formés soit par le MDN, soit par la Garde côtière selon leur groupe d'appartenance. C'est ce que je voulais dire en parlant d'efficacité. Mais finissons-en là tous les deux.

M. Butler : Très bien.

Le sénateur Day : Je voulais clarifier une chose.

Vous avez parlé du CCCS. La troisième lettre signifie-t-elle « conjoint »?

M. Butler : Oui, il s'agit du Centre de coordination conjoint de sauvetage qui est à Halifax.

Le sénateur Day : J'aimerais obtenir une précision sur une dernière chose, parce que nous posons des questions pour tirer les choses au clair et mieux comprendre la façon dont les choses se passent et ce que nous devrions faire.

La récente annonce voulant que la Garde côtière deviendrait un organisme de service spécial est-elle bonne en ce vous concerne? Êtes-vous emballé par cette annonce?

M. Butler : Tout à fait.

Le sénateur Day : Est-ce parce qu'on ne pourra plus réduire le budget de la Garde côtière afin de répondre aux besoins et aux priorités d'un ministère plus important?

Will the Coast Guard, as a special operating agency, have cost recoveries for the services and the platforms it provides for other departments?

Mr. Butler: I will answer the last question first. We currently have cost recovery. We do recover costs for ice-breaking and marine navigation services, and we recover incremental cost from other departments for which we provide services.

Senator Day: Does the cost recovery stay within the Coast Guard or does it stay within the Department of Fisheries and Oceans?

Mr. Butler: It stays within the Coast Guard. One of the great opportunities of the Canadian Coast Guard becoming a special operating agency was the government's recognition that the Canadian Coast Guard is a national institution and needs to operate on a national basis.

If I have a challenge in this region, whether it is to do with finances or with resources I have one boss. My boss, John Adams, is responsible for all of the Coast Guard all across the country. It is now very clear that if I need a resource or if I work with my colleagues, say, in the Maritimes or Quebec region, if there is a dispute or a problem, we are all working for the one boss. We have been given the clarity and the flexibility to work inside our organization to transfer resources to the highest priorities of the Coast Guard.

Senator Day: Are you saying that it was not there prior to December of last year when John Adams had the same job, but you were under the Department of Fisheries and Oceans?

Mr. Butler: It was more difficult. He was a functional commissioner. He did not have line authority to me or to any of the other regions of the Canadian Coast Guard.

Senator Day: Did he have to operate under a budget?

Mr. Butler: He had his own budget. The rest of the budgets were part of the regional DFO structures.

Senator Day: Are you satisfied that all of the cost recovery funds for navigational aids and operations in the shipping lanes is kept within the Coast Guard and used for Coast Guard purposes?

Mr. Butler: It is, yes. The Coast Guard is still part of the Department of Fisheries and Oceans and there are advantages to being part of the department. One of the strengths of the special operating agency, as you pointed out, was the clarity of organizational structure. If the government gives additional resources to the Coast Guard to do its current roles or enhances roles, it is very clear where the resources go. The accountings back to Parliament are very clear, but let us make no mistake, being part of the Department of Fisheries and Oceans is an advantage too. Twenty to 30 per cent of our programs are in

La Garde côtière, en tant qu'organisme de service spécial facturera-t-elle pour les services et les plates-formes qu'elle offre aux autres ministères?

M. Butler : Je vais commencer par répondre à votre deuxième question. Il existe déjà un système de recouvrement des coûts. Nous facturons pour les services de brise-glace et d'entretien des aides à la navigation maritime et nous récupérons le différentiel de coût auprès des ministères à qui nous offrons les services.

Le sénateur Day : Est-ce que le produit de cette facturation demeure à la Garde côtière ou est-il versé dans la caisse du ministère des Pêches et des Océans?

M. Butler : Il demeure à la Garde côtière. La grande nouvelle, avec cette annonce de transformation en organisme de service spécial, c'est que le gouvernement reconnaît que la Garde côtière canadienne est une institution nationale et qu'elle doit pouvoir fonctionner à l'échelle nationale.

Si j'ai un problème dans ma Région, qu'il soit de nature financière ou qu'il soit lié à des effectifs, je relève d'un grand patron, John Adams, qui est responsable de l'ensemble de la Garde côtière pour tout le pays. Il est maintenant très clair que si j'ai besoin d'une ressource particulière ou si je dois collaborer avec des collègues, par exemple dans la région des Maritimes ou dans la région du Québec, s'il y a un différend ou un problème qui se pose, nous allons tous désormais travailler pour un seul et même patron. On nous a bien précisé la façon dont nous allons fonctionner et on nous a conféré un maximum de souplesse pour transférer les ressources en fonction des priorités les plus importantes de la Garde côtière.

Le sénateur Day : Êtes-vous en train de me dire que ce n'est pas ainsi que les choses se passaient avant décembre de l'année dernière, quand John Adams occupait le même poste, mais que vous releviez du ministère des Pêches et des Océans?

M. Butler : C'était plus difficile. Il était commissaire fonctionnel. Il n'avait aucune autorité hiérarchique sur moi ni sur aucune des régions de la Garde côtière canadienne.

Le sénateur Day : Devait-il fonctionner selon un certain budget?

M. Butler : Il avait son propre budget et le reste faisait partie des structures régionales du MPO.

Le sénateur Day : Êtes-vous satisfait que l'ensemble des coûts qui seront récupérés au titre des aides à la navigation et de l'exploitation des voies maritimes sera conservée par la Garde côtière canadienne et utilisée par elle, pour ses propres fins?

M. Butler : Tout à fait! La Garde côtière fait encore partie du ministère des Pêches et des Océans et il y a plusieurs avantages à cela. L'un des grands avantages que nous avons en tant qu'organisme de service spécial, comme vous le soulignez, c'est que notre structure organisationnelle est plus clairement définie. Si le gouvernement accorde des ressources supplémentaires à la Garde côtière, pour lui permettre d'assumer ses missions actuelles ou d'en assumer d'autres, personne ne se posera la question de la destination de ces ressources. La reddition de comptes au Parlement est très claire, mais il ne faut pas faire l'erreur de

support of things that the Department of Fisheries and Oceans does. Also, being part of a department, when we have financial challenges, they can support us as well.

The chairman wonders whether you bill the Department of Fisheries and Oceans for the platforms you provide for them.

Mr. Butler: We have service agreements with science and also with conservation and protection of fisheries management to provide fleet services. We also provide them with other technical support services because we are a highly technical organization, so we have trained electronics technicians that can support other operations of the department as well. So, we do that, yes, on a cost recovery basis.

Senator Day: Do you? Yes?

The Deputy Chairman: Are you saying you do it on a cost recovery basis?

Mr. Butler: Yes. Our ships go to sea, we do the work, and we recover the costs.

Senator Day: Do you have amortization of your floating stock within this cost recovery so that over the years you will build up an amount of money to replace your ships?

Mr. Butler: No.

Senator Day: No? You are getting cost recovery for all of your operating expenses, but not for capital replacement?

Mr. Butler: As you understand and realize we face the challenge of inflation that every government program faces and, of course, the "rust out" and aging of our most expensive asset base, which is the fleet, which is costly to maintain and operate in an efficient way.

Senator Day: There has been some speculation that the Coast Guard may find its way into and become an agency under the Deputy Prime Minister of Public Safety and Emergency Preparedness.

Mr. Butler: PSEP, yes.

Senator Day: You seem to be very happy in the Department of Fisheries and Oceans and that is a very big part of your work right now.

Would it be a disappointment to you if you were moved to PSEP, and would you see a major change in the focus of the Coast Guard if you happened to be moved into that new department?

Mr. Butler: The Canadian Coast Guard, as a special operating agency, has been set up so that it can provide services to all of these government departments, including PSEP, the RCMP, and Environment Canada, and what have you.

croire qu'il n'y a pas d'avantage à appartenir au ministère des Pêches et des Océans. Vingt à trente pour cent de nos programmes sont destinés à appuyer des activités de ce ministère. Par ailleurs, comme nous appartenons au MPO, si nous avons des difficultés financières, le ministère peut nous donner un coup de main.

Le sénateur Day : Le président se demande si vous facturez le ministère des Pêches et des Océans pour le genre de plate-forme que vous mettez à sa disposition.

M. Butler : Nous avons conclu des ententes de service pour les activités scientifiques de même que pour les activités de conservation et de protection de la gestion des pêches, ententes qui consistent à mettre notre flotte à sa disposition. Nous offrons également au ministère d'autres services de soutien, parce que nous sommes une organisation à vocation très technique, que nous avons des techniciens en électronique qui peuvent appuyer les opérations du ministère sur ce plan également. Et nous faisons effectivement tout cela sur la base du recouvrement des coûts.

Le sénateur Day : Ah bon? C'est ainsi?

Le vice-président : Vous facturez déjà vos services sur la base du recouvrement des coûts?

M. Butler : Oui. Nous envoyons nos navires en mer, nous effectuons le travail et nous facturons en fonction des coûts.

Le sénateur Day : Est-ce que vous intégrez la dépréciation de votre flotte dans vos calculs de recouvrement des coûts, pour accumuler un peu d'argent au fil des ans afin de remplacer vos bâtiments?

M. Butler : Non.

Le sénateur Day : Ah non? Ainsi, vous facturez uniquement en fonction de vos dépenses, mais pas pour le remplacement en capital?

M. Butler : Vous comprendrez bien que nous sommes confrontés exactement au même type d'inflation que n'importe quel programme gouvernemental et qu'il nous est effectivement très difficile d'intégrer de façon efficace le facteur dépréciation ou vieillissement de notre actif le plus coûteux, c'est-à-dire notre flotte.

Le sénateur Day : Nous avons entendu dire que la Garde côtière pourrait devenir un organisme relevant du sous-ministre adjoint de Sécurité publique et Protection civile Canada, SPPCC.

M. Butler : Effectivement.

Le sénateur Day : Vous semblez pleinement satisfait de relever actuellement du ministère des Pêches et des Océans qui vous confie le gros de votre travail.

Seriez-vous déçu de passer sous la responsabilité de SPPCC, et pensez-vous que l'essentiel de la mission de la Garde côtière serait modifié par la suite?

M. Butler : La Garde côtière, en tant qu'organisme de service spécial, a pour mission d'offrir des services à l'ensemble des ministères fédéraux, notamment à SPPCC, à la GRC et à Environnement Canada.

I really do not think it matters too much where we are as long as we have the resources to maintain our infrastructure and train our people so that we can do the best for Canadians. We want to be efficient and effective and not overlap and duplicate resources that may be found in other government departments.

Our objective is to focus on operations and efficiency. The Coast Guard is a SOA and as a result we have not had to deal with some of the regulatory policy stuff and have been able to follow our objective. I do not really care where we are. All I want to do is do our job well and support the core services for which we are responsible, such as search and rescue, ice-breaking, aids to navigation, all of that stuff. If there are additional programs that you want us to do, then we are trained and ready to do it.

Senator Day: Do you get full cost recovery for operation and maintenance through your activities?

Mr. Butler: Well, for example, with the science program, I believe we received between \$6 million and \$7 million this year. That work included offshore surveys on stock status. So, again, that covers the fixed and variable costs associated with providing the people, the technical support, and the infrastructure to do that job.

Senator Day: What about the overhead for your department at this regional office?

Mr. Butler: No, that was already in our A-base and at the time of merger in 1995, there were resources that were transferred to the Canadian Coast Guard from the old, marine division of DFO. They did not have very much in this region. They had a wharf that was in really rough shape, a truck and four people. Those resources were transferred and in other regions, there were more resources or less, depending on where you were. It all came together and that became the new basis for the Coast Guard and for the addition of the science and conservation and protection work, because, remember, prior to 1995, we did not do that stuff. Only on an exceptional basis was the Coast Guard called upon to support conservation and protection activities; they had their own fleet. The logical thing to do was bring the fleet together to cross-train the people, and allow them the professional flexibility to do these different roles, because they are a very highly skilled, trained group of people. There are not many other arms of a number of the services where you get people that spend 25 years doing these jobs at sea. They are very skilled at what they do. It just makes sense for us to do these combined roles on the sea.

Peu importe, en fait, de qui nous relevons, dans la mesure où nous avons les ressources nécessaires pour entretenir nos infrastructures et former notre personnel afin d'accomplir au mieux les missions qui nous sont confiées. Nous voulons être efficaces et rentables, ne pas engager des ressources faisant double emploi parce qu'il en existe des semblables au sein d'autres ministères fédéraux.

Ainsi, nous voulons nous concentrer sur nos missions et sur notre efficacité. La Garde côtière est un OSS et, ce faisant, nous n'avons plus à nous plier à certaines politiques réglementaires et nous pouvons poursuivre notre objectif. Peu importe de qui nous relevons. Tout ce que je veux, c'est que nous fassions bien notre travail et que nous apportions un appui aux services de base dont nous sommes chargés, comme la recherche et le sauvetage, les opérations de brise-glace, les aides à la navigation et ainsi de suite. Si vous voulez nous confier d'autres missions, sachez que nous avons les gens formés pour cela et que nous sommes prêts à les assumer.

Le sénateur Day : Est-ce que vous recouvrez la totalité de vos coûts pour l'exploitation et l'entretien que représentent vos activités?

M. Butler : Eh bien, prenons le programme scientifique, par exemple. Je crois que nous avons reçu entre 6 et 7 millions de dollars cette année. Nous avons notamment pris part aux enquêtes halieutiques et, à ce titre, nous avons facturé en fonction des coûts fixes et variables associés à la mise à disposition de notre personnel, à l'appui technique que nous apportons et à l'infrastructure que nous utilisons pour cela.

Le sénateur Day : Qu'en est-il de vos frais de fonctionnement pour votre bureau régional, ici?

M. Butler : Ces frais font déjà partie de notre budget de base A et, à l'époque de la fusion, en 1995, des ressources ont été transférées de l'ancienne division maritime du MPO à la Garde côtière canadienne. Il n'y avait alors pas grand-chose dans cette région. Il y avait un quai qui n'était pas en très bon état, un camion et quatre personnes. Ces ressources nous ont donc été transférées mais, dans d'autres régions, il pouvait y en avoir plus ou moins, selon l'endroit. C'est à partir de cela que la Garde côtière a été constituée pour être ce qu'elle est aujourd'hui, après quoi on lui a confié des missions scientifiques ainsi que des missions de conservation et de protection parce que, si vous vous souvenez bien, avant 1995, nous n'assumions pas ce genre de missions. Ce n'est qu'à titre exceptionnel que la Garde côtière était appelée à participer à des activités de conservation et de protection, parce qu'il existait une flotte chargée de ce travail. Il était donc logique de regrouper l'ensemble de la flotte et de former le personnel en commun, de lui conférer toute la souplesse voulue pour assumer ces différentes missions, parce qu'il s'agit de gens particulièrement compétents et bien formés. On n'y trouve pas beaucoup de branches d'un service où l'on retrouve un personnel qui consacre plus de 25 ans à ce genre de mission. Ainsi, notre personnel est particulièrement compétent et il était logique qu'on nous confie toutes ces missions en mer.

Senator Day: Thank you very much, Mr. Butler. You are leaving me with the impression that you have ample revenue to perform the tasks you are being asked to perform in this region and the only funds that you really need are for fleet replacement.

Mr. Butler: I do not think I said that. What I said was that the revenue that was collected as part of the service fees was collected nationally. It does not come directly to me in the region. It goes to the Coast Guard nationally.

What I can tell you is that we provide services based on the resources we get for science and conservation and protection. We do have challenges from an operating and maintenance perspective. A one-cent increase in the price of fuel means an additional \$130,000 for me, and we spend all of our \$6 million a year in fuel. You know what has happened to the price of fuel. We have challenges with our salary budgets when the Treasury Board gives us the adjustments for salary, but they do not give us the additional overtime and other personnel costs. So, we have had challenges and we have tried to respond to those challenges by taking from our lower priority activity and using it to fund our higher priority activities. I think it is probably fair to say that the net result of that is we have not been investing sufficient resources in our fleet and some of our shore-based infrastructure. Last year, the government gave us an additional \$47.3 million to help us fund that deteriorating asset base. Our capital budget this year in our region is about \$8 million; that is the highest it has been for years, and it is the same for Maritimes region, the same for Quebec and Central and Arctic and Pacific. Right across the country, we have been able to take those additional resources and renew the communications towers that are part of the marine communications and traffic services system, bring them up to standard, improve the bases, and have them painted.

We have challenges, but as a special operating agency, we are better able to respond to those challenges on a national basis. Our biggest priority is the recapitalization of the fleet.

Senator Day: I would like to know about the new surface wave radar that has been installed here in Newfoundland. Does that play a role in your surveillance of the ocean and does that cut down on the number of Coast Guard ships that have to go out on patrol?

Mr. Butler: The surface wave radar system is a Department of National Defence system. We became aware of it a number of years ago when DND began to develop the system. As a matter of fact, a lot of the technology was developed here in St. John's by a

Le sénateur Day : Merci beaucoup, monsieur Butler. Vous me donnez l'impression que vous avez beaucoup d'argent pour remplir les missions qu'on vous confie dans cette région et qu'il ne vous reste plus qu'à recevoir des fonds pour remplacer des éléments de votre flotte.

M. Butler : Je ne pense pas avoir dit cela. J'ai dit que nous percevons nos recettes grâce aux frais de service que nous facturons à l'échelle nationale. Cet argent n'aboutit pas directement dans les caisses de ma Région, mais il aboutit dans celle de la Garde côtière à l'échelon national.

Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous assurons des services à partir des ressources dont nous disposons pour des missions scientifiques ainsi que de conservation et de protection. Nous sommes confrontés à un problème sur le plan de l'exploitation et de la maintenance. Une augmentation du prix du carburant de 1 p. 100 signifie que je dois trouver 130 000 \$ de plus à mon niveau et que nous dépensons à nous tous 6 millions de dollars par an en carburant. Vous savez ce qui est arrivé récemment aux prix du carburant. Quand le Conseil du Trésor nous fixe notre budget pour les salaires, il nous occasionne des problèmes parce qu'il ne prévoit pas les coûts additionnels que représentent les heures supplémentaires et le personnel supplémentaire. Ainsi, nous avons nos problèmes et nous essayons d'y faire face en éliminant nos activités les moins importantes et en détournant les budgets qui leur sont normalement consacrés pour les activités plus prioritaires. À cause de cela, nous n'avons pas investi suffisamment de ressources dans notre flotte et dans certaines de nos infrastructures à terre. L'année dernière, le gouvernement nous a accordé 47,3 millions de dollars supplémentaires pour nous aider à financer cet actif qui se détériorait. Notre budget d'investissement pour la région, cette année, est d'environ 8 millions de dollars, et c'est le plus élevé que nous ayons reçu depuis des années, mais il est identique dans la région des Maritimes, au Québec et dans les régions du centre, de l'Arctique et du Pacifique. Sur l'ensemble du territoire, nous avons pu utiliser ces fonds supplémentaires pour renouveler les tours de communication qui font partie de notre système de communication et de trafic maritime pour l'amener à niveau, pour améliorer les bases, pour redonner une couche de peinture sur le tout.

Nous avons certes nos problèmes mais, en tant qu'organisme de service spécial, nous sommes mieux en mesure d'y faire face à l'échelle nationale. Notre grande priorité, c'est maintenant le renouvellement de la flotte.

Le sénateur Day : Parlez-moi du nouveau radar à ondes de surface qui a été installé ici, à Terre-Neuve. Est-ce qu'il joue un rôle important dans votre travail de surveillance de l'océan et est-ce qu'il vous a permis de réduire le nombre de navires de la Garde côtière devant sortir en patrouille?

M. Butler : Le système de radar de surface appartient au ministère de la Défense nationale. Nous en avons entendu parler pour la première fois il y a quelques années, quand le MDN a commencé à le développer. D'ailleurs, c'est une compagnie de

company called C-Core, and then a company called Northern Radar, which subsequently spun off to Raytheon, I believe.

We were interested in it at the time because it could give us a picture of everything that was out there on the water from a traffic management perspective, from an iceberg perspective, and from a safety perspective. That system is able to ascertain the next closest vessel able to assist a vessel in trouble.

Since that time, about 15 years ago, the Coast Guard has not been involved directly with the system, but the information goes to and it is part of this data fusion centre where they are trying to bring together all of the domain awareness information. We can get that information from that fusion centre in Trinity, Nova Scotia.

Senator Day: Do you access the information provided by the system?

Mr. Butler: We do not very frequently access it. Probably, the best example I can give you is we had a mystery oil spill on the south coast a couple of years ago and we were getting birds washing ashore; dead birds, oiled birds. At that time, we had radar coverage for a certain portion of Placentia Bay. We had our ECAREG information that told us the ships that should have been in the area, but we went to DND and asked them to use their system to find any extra vessels out on the sea. We were given the list of vessels and we shared it with Transport Canada, who does the investigations on the commercial shipping spills. Presumably we had good information because we had the use of CANMARNET.

Senator Atkins: Sometimes I have difficulty separating your regional responsibilities and when you refer to “we,” I think you are referring to the Coast Guard generally.

Is the \$43 million you are talking about for the Coast Guard generally?

Mr. Butler: It is national, yes.

Senator Atkins: In your presentation, you referred to the region receiving \$1 million for increased maritime security patrols and then you used the figure of \$1.8 million.

I do not know what the total Coast Guard budget is, but that does not seem like a lot of money even for your region.

Mr. Butler: Actually, it is. Our total budget is about \$86 million this year.

Senator Atkins: Is that for this region?

Mr. Butler: Yes, in this region. Remember that there are ships in the region that have crews and that are fully staffed. Someone earlier today referred to a 10, two and one cycle; 10 cycles

St. John's, C-Core, qui a développé une partie de cette technologie et une autre, appelée Northern Radar, qui est ensuite devenue une entreprise dérivée de Raytheon, si je ne m'abuse.

Nous nous étions intéressés à ce système à l'époque, parce qu'il pouvait nous donner une image de tout ce qui se passait à la surface de l'eau, du point de vue de la gestion du trafic, pour ce qui est également des icebergs et de la sécurité. Grâce à ce système, en cas de catastrophe maritime, il est possible de déterminer quel le navire le plus proche susceptible d'apporter des secours.

Depuis cette époque, il y a environ 15 ans, la Garde côtière ne travaille plus directement sur ce système, mais les informations qu'il produit sont acheminées vers un centre qui les regroupe et qui les met à la disposition de toutes les parties pouvant y trouver une utilité. Nous recevons donc les données de ce centre de fusion qui est situé Trinity en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Day : Vous avez accès aux données de ce système?

M. Butler : Pas souvent. Le meilleur exemple que je pourrais vous donner à ce sujet est celui du déversement de pétrole mystérieux qui s'est produit le long de la côte Sud, il y a environ deux ans, quand nous avons remarqué que des oiseaux maculés d'hydrocarbure s'échouaient sur le rivage. À l'époque, nous avions une couverture radar pour une partie de la Baie Placentia. D'après nos informations de l'écorégion, nous aurions dû avoir des navires dans cette zone, mais nous nous sommes adressés au MDN pour utiliser son système afin de repérer tout autre bâtiment se trouvant en mer. Nous en avons obtenu une liste que nous avons communiquée à Transports Canada qui se charge de faire des enquêtes sur les déversements d'hydrocarbure occasionnés par la marine commerciale. Nous avons sans doute disposé de bonnes informations, parce que nous avons pu passer par le Réseau maritime canadien, CANMARNET.

Le sénateur Atkins : J'ai parfois de la difficulté à faire fi de vos responsabilités régionales, quand vous dites « nous », parce que j'ai toujours l'impression que vous parlez de la Garde côtière en général.

Les 43 millions de dollars dont vous parliez, concernent-ils la Garde côtière en général?

M. Butler : Oui, il s'agit d'un budget national.

Le sénateur Atkins : Dans votre exposé, vous avez dit que la région avait reçu 1 million de dollars pour augmenter ses patrouilles de sécurité maritime, puis vous avez parlé de 1,8 million de dollars.

Je ne sais pas de combien est le budget total de la Garde côtière, mais cela me semble beaucoup si c'est pour votre région.

M. Butler : C'est pourtant le cas. Notre budget total est d'environ 86 millions de dollars cette année.

Le sénateur Atkins : Pour votre région seulement?

M. Butler : Oui, pour cette région. N'oubliez pas que nous avons de nombreux navires dans cette région, navires qui ont un équipage complet. Un peu plus tôt, quelqu'un vous a parlé

operational, two cycles lay-up and one cycle for refit. With the \$1 million we are able to extend the operation of the ship so that apart from its down time during refit, it is operational. The \$1 million is just the incremental cost for salary, fuel, food and provisions, and what have you.

It does not take a lot of money to fully mobilize a ship. If you have to add an additional ship, if you have to buy it and deal with all of the start-up costs, that is quite different. We had capacity that we could put into service.

The majority of the resources that we are referring to in the NAFO file were used for the *Cygnus*. It was a ship that was out of service for two years, but was still a good ship. We spent about \$1.5 million refitting it and then we gave it a crew. The *Cygnus* is offshore beyond the 200-mile limit right now with fisheries officers. It does not take a lot of money if we already have the infrastructure in place to provide additional sea days. It is a different issue altogether when you begin to talk about expanding the fleet beyond the current number of hulls that we have in the water at the present time.

Senator Atkins: How long have you been regional director?

Mr. Butler: About 10 years.

Senator Atkins: As regional director, do you submit a budget every year?

Mr. Butler: Yes.

Senator Atkins: Do you submit your budget to your broader region here in Atlantic Canada?

Mr. Butler: Last year, before we were a special operating agency, that budget would have been submitted to the head DFO person in the region. Currently, we prepare a budget and submit it to the Commissioner of the Coast Guard.

Senator Atkins: So, I assume that over the last, say, five years, you have requested an annual increase?

Mr. Butler: Yes.

Senator Atkins: Have you received what you have asked for?

Mr. Butler: We have done fairly well. As I had indicated to you before, we spend about \$45 million a year in salaries. Salary costs drive a lot of what we do. We have not been fully funded for our salary costs, but as I had indicated to you before, we have been very effective in changing the way we have delivered some of our programs to free up some money. We have been modernizing the aids to the navigation system. As an example, 15 years ago, we had hundreds of nine-foot-six buoys that bob around in the water with a bell or a horn or a flashing light. We have worked closely with the marine industry, our fishers, and our commercial shippers, who have supported us in modernizing the systems.

du cycle 10-2-1 : 10 cycles opérationnels, deux cycles de désarmement et un cycle de ragrément. Avec 1 million de dollars, nous pouvons prolonger la durée d'exploitation en mer d'un navire si bien qu'à l'exception du temps de ragrément, il sera toujours opérationnel. Cette somme d'un million de dollars représente tout juste le coût supplémentaire correspondant aux salaires, au carburant, aux aliments et aux provisions, et ainsi de suite.

Ce n'est pas beaucoup d'argent pour mobiliser pleinement un navire. Si vous deviez en ajouter un, si vous deviez en acheter un et assumer l'ensemble des coûts de mise à la mer, ce serait très différent. Nous disposons de certains moyens que nous pouvions déployer.

La majorité des ressources dont nous parlions dans le cas de l'OPANO ont été utilisées pour le *Cygnus*. Ce navire avait été mis hors service pendant deux ans, bien qu'il était encore bon. Nous avons dépensé environ 1,5 million de dollars pour le rééquiper et lui donner un équipage. Le *Cygnus* croise au-delà de la limite de 200 milles et transporte des agents des pêches. Il ne nous coûte guère plus pour le maintenir plus longtemps en mer, puisque nous l'avons déjà. En revanche, ce serait une toute autre affaire si nous devions ajouter des bâtiments à ceux que nous avons déjà.

Le sénateur Atkins : Depuis combien de temps êtes-vous directeur régional?

M. Butler : Depuis une dizaine d'années.

Le sénateur Atkins : Et, en qualité de directeur régional, vous devez soumettre un budget annuel?

M. Butler : Oui.

Le sénateur Atkins : Est-ce que vous soumettez votre budget au responsable de la région Atlantique?

M. Butler : L'année dernière, avant que nous ne devenions organisme de service spécial, nous devions soumettre notre budget au responsable régional du MPO. Désormais, nous le soumettons au commissaire de la Garde côtière.

Le sénateur Atkins : Je suppose donc que vous avez demandé des augmentations annuelles ces cinq dernières années, par exemple?

M. Butler : Oui.

Le sénateur Atkins : Et avez-vous reçu ce que vous avez demandé?

M. Butler : Nous nous en sommes assez bien sortis. Comme je le disais, nous consacrons environ 45 millions de dollars par an en salaires. Les coûts salariaux représentent l'essentiel de notre budget. Or, ces coûts ne sont pas entièrement financés et, comme j'ai dû vous le dire, nous sommes parvenus à changer la façon dont nous assumons certaines de nos missions pour dégager une partie de l'argent nécessaire. Nous avons modernisé les aides à la navigation. Par exemple, il y a 15 ans, nous comptions plusieurs centaines de bouées de neuf pieds six qui sont munies d'une cloche, d'une corne de brume ou d'un feu à éclat. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le secteur maritime, avec les

We have changed the very expensive buoys to plastic buoys with solar panels. The plastic buoys do not require sand blasting every two or three years. We have cut costs because a major ship is not needed to lift the buoys out of the water so a group of technicians can keep the circuitry in the top of the light going. We have taken those resources and reallocated them or redirected them to either our fleet or back into our technical services. For example, a lot of our aids to navigation are being provided by harbour authorities. We have partnerships with the harbour authorities. We give them the buoys and we pay them several hundred dollars a buoy to put them in their proper place. They continue the maintenance on the buoys keeping them afloat and so on. Through these efforts we have been able to save money, which has enabled us to get along during these periods of restraint.

Senator Atkins: So, tough budgetary measures have made you made efficient?

Mr. Butler: Necessity is the mother of invention, yes, and we have been inventive. You did not spend any time with our folks on our vessels, but they are a pretty dedicated lot and they take what they do very seriously. I assure you that we are trying to support and train them as best we can.

Senator Atkins: In terms of upgrading or replacing vessels that are on stream at the moment, what do you consider is the most immediate challenge?

Mr. Butler: Our most immediate challenge, irrespective of the security challenge, which is not directly our mandate, is the science fleet. The *Hudson*, that does blue water science, is 40 years old. The *Hudson* and its crew undertake missions to understand our climate and environment. If we are going to continue to perform these functions we need to begin to replace those vessels.

You may or not have noticed the *Sir Wilfred Templeman*; she was just coming in off of a ground fish survey this morning. The *Templeman* is 24 years old. It was built as a fishing vessel, not as a government vessel. As a commercial vessel gets old, without the redundancy that we have in traditional Coast Guard vessels, you just cannot maintain the same reliability and availability. It just does not happen. When the engine fails, the ship stops. In a type 1100 vessel, we have three engines. If one engine fails, if one screw fails, we have two. There is redundancy, there is back-up, because of the nature of the operation. The science vessels do not have it, and when they cannot do their science work, they cannot get the

pêcheurs et avec les transporteurs maritimes qui nous ont appuyé pour moderniser les systèmes. Nous avons ainsi remplacé les bouées métalliques qui étaient très coûteuses par des bouées en plastique munies de panneaux solaires. Celles-ci n'ont pas besoin d'être sablées tous les deux ou trois ans. Nous avons aussi réduit les coûts parce qu'il n'est pas nécessaire d'employer un gros bâtiment pour les sortir de l'eau et parce qu'un groupe de techniciens peut simplement entretenir les circuits situés sur la partie supérieure. Nous avons déplacé toutes ces ressources pour les utiliser ailleurs dans la flotte ou les consacrer à nos services techniques. Par exemple, une grande partie de nos aides à la navigation est fournie par les autorités portuaires. Nous travaillons en partenariat avec ces autorités. Nous leur remettons les bouées et nous leur versons plusieurs centaines de dollars par unité pour qu'elles les mouillent là où il faut. Les autorités portuaires en assurent la maintenance et veillent donc à ce que les feux de navigation fonctionnent en permanence. Grâce à tout cela, nous avons pu économiser et ainsi nous en sortir pendant ces périodes de restriction.

Le sénateur Atkins : Donc, les mesures budgétaires contraignantes que vous avez adoptées vous ont permis d'être plus rentable?

M. Butler : Il est vrai que nécessité est mère d'invention et nous avons dû faire preuve de créativité. Vous n'avez pas passé beaucoup de temps avec nos gens à bord de nos navires, mais sachez que ce sont des gens très dévoués qui prennent très au sérieux ce qu'ils font. Je vous assure que nous essayons de les appuyer et de les former du mieux possible.

Le sénateur Atkins : Pour ce qui est de la modernisation ou du remplacement de votre flotte actuelle, où situez-vous le défi le plus immédiat?

M. Butler : Notre défi le plus immédiat, sans parler de celui de la sécurité qui ne concerne pas directement notre mandat, est celui de la flotte scientifique. Le *Hudson*, qui sert à des travaux scientifiques en haute mer, a 40 ans. Le *Hudson* et son équipage effectuent des missions en climatologie et en environnement. Si nous voulons continuer à assurer ce genre de fonctions, nous devons remplacer ces bâtiments.

Vous avez peut-être vu le *Sir Wilfred Templeman*, qui est rentré ce matin d'une enquête halieutique. Le *Templeman* a 24 ans. À l'origine, c'était un navire de pêche et pas un navire destiné à des missions gouvernementales. Quand un navire commercial prend de l'âge, comme il ne dispose pas de toute la redondance que l'on trouve à bord des bâtiments habituels de la Garde côtière, il n'est pas possible de lui conserver son degré de fiabilité et de disponibilité. Ce n'est pas possible. Quand le moteur est en panne, le navire n'avance plus. Un bâtiment de la catégorie 1100 est équipé de trois moteurs. Si l'un d'eux tombe en panne et qu'une des hélices s'arrête, il y en a toujours un

data that our minister needs to do his job properly. So, they are important to us and create some of our greatest challenges.

Senator Atkins: Would you look for a new vessel design if you were replacing the fleet?

Mr. Butler: Our country is going to dictate that one vessel will not cut it. We will not be able to design one multi-task vessel to do all of the functions that we need to do. In the Straits of Juan de Fuca a small, high-speed, medium endurance vessel is needed, whereas, you cannot design a high-speed hull for offshore Newfoundland and Labrador, because it would not be able to survive out there. I believe we will have a mix of vessels that will respond to the different needs of the program.

The Deputy Chairman: Perhaps you could give us a list of your future requirements. Could you add to that, if it is not too much trouble, a current list of all the vessels under your control and their capacities?

Please include a list of crew members and how many engines they have.

Mr. Butler: I do have a list of the type, the year built, the length and speed of each of the vessels.

Would that information be adequate for that requirement?

The Deputy Chairman: Yes.

Senator Meighen: We all seem to agree that the big problem is the rusting out. I suppose the situation is similar in other parts of the country.

As vessels get older they presumably require increasing amounts of maintenance?

Mr. Butler: Yes, they do.

Senator Meighen: I think the assumption is that with the \$1 million and the \$1.8 million that you received for increased patrols, the activity level rises. I assume that because of increased patrols that your vessels must spend more and more time in port undergoing maintenance.

Do you have anything that indicates "lost days" because of maintenance days over a period of time?

Mr. Butler: Yes, we have that information.

Senator Meighen: Would you be able to make that available to the committee?

Mr. Butler: Yes.

Senator Meighen: Would I be right in concluding that it would show an increase, a rather escalating increase?

deuxième. C'est cela qu'on appelle la redondance, et cela tient à la nature des opérations que nous effectuons. Les bâtiments scientifiques, eux, n'ont pas une telle redondance et quand ils ne peuvent pas sortir en mer, ils ne peuvent pas aller récupérer les données dont notre ministre a besoin pour faire correctement son travail. Ils sont donc importants pour nous et sont à l'origine de l'un de nos plus importants défis.

Le sénateur Atkins : Est-ce que vous envisageriez de passer à un autre modèle de bâtiment, si vous deviez remplacer la flotte?

M. Butler : C'est notre pays qui va décider si c'est tel ou tel navire qui nous convient. Il n'est pas possible d'imaginer un bâtiment polyvalent à même de remplir toutes les missions qui nous sont confiées. Dans le détroit de Juan de Fuca, il nous faut un bâtiment rapide, de petite taille et d'autonomie moyenne, mais on ne peut envisager de bâtiment rapide au large de Terre-Neuve et du Labrador parce qu'il ne résisterait pas aux conditions qui règnent dans ces secteurs. Je pense que nous avons un assortiment de navires qui nous permet de répondre aux différents besoins du programme.

Le vice-président : Vous pourriez peut-être nous donner une liste de vos futurs besoins. Pourriez-vous y ajouter, si cela ne vous occasionne pas trop de problème, la liste à jour de tous vos navires en précisant leur capacité?

Veillez également préciser le nombre de membres d'équipage à bord et le nombre de moteurs dont ils sont équipés.

M. Butler : J'ai une liste indiquant le type de bâtiment, son année de construction, sa longueur et sa vitesse.

Cette information répondrait-elle à vos besoins?

Le vice-président : Oui.

Le sénateur Meighen : Nous semblons tous être d'accord avec le fait que le gros problème auquel vous êtes confronté est celui de la dépréciation et je suppose que la situation est la même partout ailleurs au pays.

Je suppose qu'un bâtiment qui vieillit a besoin davantage de travaux de maintenance.

M. Butler : Effectivement.

Le sénateur Meighen : Je suppose qu'après avoir reçu 1 million de dollars puis 1,8 million de dollars pour augmenter le nombre de vos patrouilles, votre niveau d'activité s'est trouvé accru. Je suppose qu'à cause du nombre plus important de patrouilles que vos bâtiments doivent passer plus de temps à subir des travaux de maintenance dans les ports.

Avez-vous une idée du nombre de jours perdus à cause des travaux de maintenance sur une certaine période?

M. Butler : Nous avons effectivement cette information.

Le sénateur Meighen : Pourriez-vous la faire remettre au comité?

M. Butler : Oui.

Le sénateur Meighen : Peut-on dire que l'activité de maintenance a subi une augmentation plutôt marquée?

Mr. Butler: I think it would be fair to say that there would be an increase, yes. Traditionally, we plan for about one month refit per year, and it is fair to say that the refit time increases as the ships age.

We have also encountered challenges with work that occurs outside of the normal refit breakdowns. We also have that information; information that indicates the increased amount of time it takes to maintain an older vessel and how the maintenance time has changed over the last few years.

Senator Meighen: Everybody from the Auditor General to this committee, the Standing Senate Committee on Fisheries, and the union seems to agree that we cannot go on forever juggling and improvising and crossing our fingers and spending more days maintaining the fleet before it is going to fall apart.

As I understand the subject, there has not been any substantial recapitalization of the fleet for heaven knows how long.

Mr. Butler: The last major program was the scrap program and that was in the early 1980s. That was the last time we had a major replacement of the fleet.

Senator Meighen: When did we extend the 200-mile limit?

Mr. Butler: We extended the limit in the 1970s.

Senator Meighen: That probably prompted some of the activity, yes. That is the information that I think would be helpful to us.

Senator Cordy: In the list of items for which you are responsible you mentioned that you have eight large ship, six small ships, and 800 employees.

Ten years ago when you began your present job, how many ships were in the region and how many employees worked for the Canadian Coast Guard?

Mr. Butler: We have more ships now than we did then. When I started in 1982 the DFO vessels were part of the Department of Fisheries and Oceans. Early in the 1980s, we received the J. E. *Bernier* and at that time, we took out of service a small class of vessels.

There has been a growth in the fleet in our region over the time that I have been serving and, in particular, a large growth with the addition of the science and fisheries management vessels. So, again, it grew from a large fleet to a very large ship fleet. We have about 500 sea-going people at any point in time, so it is large.

Senator Cordy: I am interested in the Coast Guard auxiliary volunteers.

Is that program similar to a reservist in the military? Are they paid?

M. Butler : Nous avons effectivement constaté une augmentation. Habituellement, nous prévoyons environ un mois en radoub par an, mais on peut affirmer que plus le navire est vieux et plus les périodes d'immobilisation augmentent.

Nous nous sommes heurtés également à des problèmes occasionnés par des pannes survenues en dehors des périodes normales d'immobilisation en cale sèche. Nous disposons de toute cette information qui indique le temps supplémentaire nécessaire à l'entretien de vieux bâtiments et l'évolution du temps de maintenance au cours des dernières années.

Le sénateur Meighen : Tout le monde, de la Vérificatrice générale à ce comité, le Comité sénatorial permanent sur les pêches et les syndicats semblent être d'accord avec le fait que nous ne pouvons pas continuer indéfiniment à jongler et à improviser en espérant pour le mieux et en consacrant plus de jours à l'entretien de la flotte avant que les navires ne tombent en morceau.

Si je comprends bien, il n'y a pas eu de réinvestissement important dans la flotte depuis Dieu sait combien de temps.

M. Butler : Le dernier grand programme a été celui de la mise au rancart, au début des années 80. C'est la dernière fois où nous avons massivement remplacé des éléments de notre flotte.

Le sénateur Meighen : Quand sommes-nous sortis de la limite des 200 milles?

M. Butler : Dans les années 70.

Le sénateur Meighen : Cela a sans doute donné lieu à une augmentation du niveau d'activité. Ce genre d'information pourrait nous être utile.

Le sénateur Cordy : Pour assumer la liste des missions que vous avez mentionnées, vous nous avez dit que vous disposez de six gros navires, de six petits de 800 employés.

Il y a 10 ans, quand vous avez assumé les fonctions que vous occupez, combien de navires relevaient de la Région et combien d'employés travaillaient à la Garde côtière?

M. Butler : Nous avons aujourd'hui beaucoup plus de navires. Quand j'ai débuté, en 1982, les navires appartenaient au MPO. Au début des années 80, nous avons reçu le *Bernier* et nous avons retiré du service les navires de petit tonnage.

La flotte de notre région a augmenté depuis que je suis en poste, surtout avec l'ajout des bâtiments servant à la gestion des pêches et aux opérations scientifiques. Encore une fois, nous sommes passés d'une flotte importante à une flotte très grosse, puisque nous avons maintenant quelque 500 personnes qui prennent part à des opérations hauturières en permanence en cours d'année, ce qui est très important.

Le sénateur Cordy : Je suis intéressée par les bénévoles auxiliaires de la Garde côtière.

Ce programme est-il semblable à celui des réservistes dans l'Armée? Ces gens-là sont-ils payés?

Mr. Butler: The Coast Guard Auxiliary is actually set up as a separate organizational structure, although they work very closely with us. They have their own president and chief executive officer. They have regions and they have districts that are subsets of regions. For example, in Newfoundland and Labrador, there are 10 different districts of auxiliaries, and the auxiliaries are spread out all over the island and Labrador, and their role is primarily to support the search and rescue operations. The auxiliary varies a little bit as you go further west across the country.

Our auxiliaries are fishers. They have their own commercial fishing boats and are professionals at what they do. We have contribution agreement with them and we receive about \$500,000 dollars to fund their out-of-pocket costs, their training costs, and their organizational costs. They work hand in glove with us. We meet with them, train with them, exercise with them, and we support them any way we can. They are an arm of the Coast Guard as much, I feel, as some of our own branches and sections.

Senator Cordy: They work as eyes and ears for the Coast Guard?

Mr. Butler: Absolutely, because they are the front line of the Coast Guard. We have worked with the RCMP and their coastal watch program and understand the notion of having eyes and ears around the coast. The RCMP are talking about enhancing that coastal watch program and are looking to the Coast Guard Auxiliary to see if they can play a role in that area as well.

Senator Cordy: I brought up the subject of the Swiss Air disaster this morning and this reminds me of Swiss Air because a lot of fishers in Nova Scotia were involved.

Mr. Butler: Absolutely.

Senator Cordy: When Michael Wing, national president of the union of Canadian transportation employees, appeared before our committee, he said that the Swiss Air disaster brought home the seriousness of the cuts to the Coast Guard.

Mr. Butler: I can speak for our region. We have enhanced the SAR presence in this region over the past number of years. We have gone from two small boats on the northeast coast to one small vessel and one 600 class, like the *Cape Roger*. She is an offshore vessel. We have replaced an 1100 class, a medium ice-breaker like the *Cornwallis*, with two high-speed, 47-foot vessels on our west coast. We have the *Sir Wilfred Grenfell* off the east coast, and we have the NAFO vessels.

The important thing to think about with the auxiliary is that they number 1,000 persons. The Coast Guard has 14 vessels; they have 480. We are not and will never be where all the action is. What we bring to the picture is our professionalism, our very capable personnel and resources. The auxiliary is often the first responder, and are often there when the incident occurs. It is often one of their sister vessels that gets into trouble. They can provide

M. Butler : Les auxiliaires de la Garde côtière relèvent d'une structure organisationnelle différente, même si ces gens-là travaillent en étroite relation avec nous. Ils ont leur président et leur président-directeur général. Ils ont leurs régions subdivisées en districts. Ainsi, à Terre-Neuve et au Labrador, on compte 10 districts différents d'auxiliaires, ces derniers étant répartis sur l'île et au Labrador; leur mission essentielle consiste à apporter un appui aux opérations de recherche et de sauvetage. Les choses varient un peu d'un coin à l'autre du pays.

Nos auxiliaires à nous sont des pêcheurs. Ils exploitent leur navire de pêche commerciale et sont des professionnels à tous points de vue. Nous avons signé une entente de contribution avec eux et bénéficions d'environ 500 000 \$ pour financer leurs dépenses courantes, les frais d'entraînement et les coûts de l'organisation. Ils travaillent main dans la main avec nous. Nous nous réunissons avec eux, nous les formons, nous les entraînons et nous leur apportons tout l'appui que nous pouvons. Ils sont une branche de la Garde côtière, tout autant, selon moi, que certaines de nos propres directions et sections.

Le sénateur Cordy : Sont-ils les yeux et les oreilles de la Garde côtière?

M. Butler : Tout à fait, parce qu'ils sont en première ligne. Nous avons travaillé avec la GRC, dans le cadre de son programme de surveillance côtière, et nous nous sommes imprégnés de cette notion qui consiste à avoir des yeux et des oreilles le long de la côte. La GRC envisage d'améliorer son programme de surveillance côtière et, pour cela, de faire éventuellement appel à nos auxiliaires qui pourraient jouer un rôle sur ce plan également.

Le sénateur Cordy : Ce matin, j'ai parlé de la catastrophe de la Swiss Air et ce que vous nous dites me ramène à cet accident parce que de nombreux pêcheurs de la Nouvelle-Écosse sont intervenus.

M. Butler : Absolument.

Le sénateur Cordy : Quand Michael Wing, président national du syndicat des employés des transports a témoigné devant notre comité, il a dit que le désastre de la Swiss Air nous a cruellement rappelé la gravité des coupures effectuées dans le budget de la Garde côtière.

M. Butler : Je peux parler pour notre région. Nous avons accru notre présence SAR au cours des dernières années. Nous sommes passés de deux petits bateaux, le long de la côte Nord-Est, à un petit navire et à un navire de la classe 600, le *Cape Roger*, qui est un navire hauturier. Nous avons remplacé un bâtiment de la classe 1100, qui est un brise-glace de taille moyenne comme *Le Cornwallis* par deux navires rapides de 47 pieds le long de notre côte Ouest. Et puis, il y a le *Sir Wilfred Grenfell*, sur la côte Est, en plus des navires de l'OPANO.

Ce qui est important, dans le cas des auxiliaires, c'est qu'ils sont 1 000. La Garde côtière a 14 navires et eux en ont 480. Nous ne faisons pas tout tout seul et cela n'arrivera jamais. Nous apportons notre professionnalisme, un personnel très compétent ainsi que des ressources valables. Les auxiliaires sont très souvent les premiers à être sur place, en cas d'incident. Il faut dire que c'est souvent l'un des leurs qui a des problèmes. Les auxiliaires peuvent

the first level of support. If things go bad, we are there, because we have more capable vessels. We have a real partnership in the fact that we do not overlap our capabilities but we complement each other. That relationship has proven to be very effective in this region and I know in your region as well.

Senator Cordy: You certainly have made reference to all of your demands such as the fishing vessels going farther off the coastline, the oil and gas exploration, and mining. You have also mentioned that there is the possibility that the Coast Guard will be called upon to do more security checks. When do you say, “Enough?”

How do you keep adding more and more and more responsibilities to the Coast Guard before you say, “We cannot perform the extra functions; we do not have the funding.

Mr. Butler: A lot of what we do does not occur simultaneously. We have a multibillion-dollar investment in sea-going vessels. We have hundreds of millions of dollars invested in people. I think that the people who complained that we have gone too far with the multi-tasking of our people probably would have been the union representatives.

I think we have the capacity to do more. I think it only makes sense to do more, but we have to be sure to have well trained, well prepared people. We spend a lot of time working with the scientists to figure out what they need to do their job and how to make the best use of our professional skills to assist them. Likewise, when we do diving exercises with the RCMP, or fast rescue craft training, or when we support them in their policing operations on the Labrador coast or offshore, we need to be trained to enable them to do what they need to do on behalf of Canadians. It is not overlap or duplication; it is working together cooperatively. I think our people are professionals and capable of doing more, and I think the unions feel that they were capable of doing more.

The Deputy Chairman: Mr. Butler, I want to thank you on behalf of the committee. You have enlightened us.

We look forward to additional information that you can make available to us. You are doing a good job. I joke about it, but you are a good bunch of people doing a heck of a job. So, thank you for coming and thank the union for their presentation. We look forward to hearing further from the union on some questions that were opened up this morning.

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

The Chairman: Our next witness is Lieutenant-Colonel Camsell who joined the army reserve in 1982 as an infantry soldier in the Rocky Mountain Rangers, Kamloops. He has held a variety of

donc apporter le premier niveau d'appui. Si les choses tournent mal, nous sommes là, parce que nous avons des navires qui sont mieux en mesure d'intervenir. Nous travaillons en véritable partenariat avec ces gens-là en ce sens que nos capacités ne font pas double emploi et s'inscrivent en complément l'une de l'autre. Cette relation s'est avérée être très efficace pour notre région et pour votre région également.

Le sénateur Cordy : Vous avez parlé de toutes les demandes qui vous sont adressées, par exemple à cause des navires de pêche qui s'éloignent de plus en plus des côtes, de l'exploration gazière et pétrolière et de l'exploitation minière. Vous avez également dit que la Garde côtière pourrait être appelée à remplir davantage de missions du type contrôle de sûreté. Quand allez-vous dire « Assez, c'est assez »?

Comment faites-vous pour accepter de plus en plus de responsabilités sans jamais affirmer que vous ne pouvez plus en prendre plus, que vous n'avez pas les fonds nécessaires.

M. Butler : Eh bien, nombre de ces missions ne se produisent pas simultanément. Nous avons investi des milliards de dollars dans des navires hauturiers. Nous avons investi des centaines de millions de dollars dans notre personnel. Je pense que ceux qui se plaignent que nous sommes allés trop loin en assumant des missions multiples sont sans doute les représentants syndicaux.

J'estime que nous avons les moyens de faire plus. Je pense qu'il serait tout à fait logique pour nous de faire davantage, mais nous devons veiller à avoir un personnel bien formé, bien préparé. Nous consacrons beaucoup de temps à travailler avec les scientifiques pour essayer de définir ce dont ils ont besoin pour faire leur travail et comment parvenir au mieux à déployer les compétences professionnelles dont nous disposons pour les aider. Dans la même veine, quand nous effectuons des exercices de plongée avec la GRC ou des entraînements à bord d'embarcations de sauvetage rapide ou tant que nous l'appuyons dans ses opérations de police le long du rivage du Labrador ou au large, nous devons pouvoir compter sur un personnel bien formé en mesure de répondre aux besoins de la GRC, au nom de tous les Canadiens et de toutes les Canadiennes. On ne peut pas parler de dédoublement ou de chevauchement, puisque nous travaillons en coopération. J'estime que nos gens sont des professionnels et qu'ils peuvent faire davantage et je crois que le syndicat sait également que nous sommes en mesure de faire plus.

Le vice-président : Monsieur Butler, je tiens à vous remercier au nom du comité pour l'éclairage que vous avez apporté à nos délibérations.

Nous avons hâte de recevoir l'information que vous allez nous faire parvenir. Vous faites un excellent travail et si je plaisante parfois, je dois vous dire que tous vos gens font du très bon boulot. Merci beaucoup de vous être déplacé et merci au syndicat pour son exposé. Nous avons hâte d'accueillir de nouveau des représentants du syndicat à la suite des questions soulevées ce matin.

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

Le président : Notre prochain témoin est le lieutenant-colonel Camsell qui a intégré la réserve de l'Armée de terre en 1982 dans les Rocky Mountain Rangers de Kamloops. Il a occupé

appointments in the 36 Newfoundland Service Battalion from 1998-99, as well as appointments outside his unit at Aldershot and Borden.

In April of 2002, he was promoted to his current rank and assumed command of the 36 Newfoundland Service Battalion.

In civilian life, Lieutenant-Colonel Camsell is a social studies department head at the local high school.

We also have with us Lieutenant-Colonel Leonard who has served with both the regular and reserve components of the Canadian Forces. He has served in various commands from platoon commander to operations officer. LCol. Leonard commanded the Newfoundland Composite Company, which deployed on Operation RECUPERATION to the Ottawa area during the ice storm in January of 1998, and recently served in the ongoing NATO peacekeeping mission in Bosnia, receiving a Commander, Canadian Contingent Stabilization Force Commendation for his work with the various refugee groups.

In his civilian career, Lieutenant Colonel Leonard is employed as a full-time firefighter with the St. John's Regional Fire Department.

Finally, we have Lieutenant-Commander Harvey, a native of Bell Island, Newfoundland, who served in the Canadian navy for 29 years in a number of at-sea and onshore positions. In July of 1999, Lieutenant-Commander Harvey returned to Newfoundland as a training officer of HMCS Cabot. He served as executive officer prior to his appointment as commanding officer in June of 2003. In September 2003, Lieutenant-Commander Harvey transferred to the naval reserve and we understand he has some very bad friends in the room.

Gentlemen, it is a pleasure to have you before us. That was an in-joke in that we have a captain who is on our staff; Captain Stewart. We gather they are old friends. We are very pleased to see you.

Lieutenant-Commander Max Harvey, Commander Officer, HMCS Cabot: Mr. Chairman, honourable senators, guests, thank you very much for the opportunity to appear today and a warm welcome to Canada's easternmost coast.

I look forward to providing my input and perspective on the naval reserves in Newfoundland and Labrador. My remarks will provide some of my background which includes the background of Cabot and of my ship's company.

I have been in the navy for 29 years and some of my background includes navigation, which I taught at the naval schools, and navigational officer on watch. I was a commanding officer of a recruiting centre in Rimouski, responsible for eastern Quebec recruiting, and after went on to DND headquarters as recruiting staff for officer production. I went to sea operations staff in Halifax, where I was responsible for other government

plusieurs postes au 36^e bataillon de Service de Terre-Neuve de 1998 à 1999 et il a assumé des fonctions à l'extérieur de son unité, à Aldershot et à Borden.

En avril 2002, il a été promu lieutenant-colonel et a assumé le commandement du 36^e bataillon de Service de Terre-Neuve.

Dans le civil, le lieutenant-colonel Camsell est responsable du département des études sociales à l'école secondaire locale.

Nous allons également accueillir le lieutenant-colonel Leonard qui a servi dans les forces régulières et dans la réserve des Forces canadiennes. Il a assuré différents commandements, de commandant de peloton à celui d'officier des opérations. Le lieutenant-colonel Leonard a commandé la compagnie mixte de Terre-Neuve qui a pris part à l'opération RÉCUPÉRATION dans la région d'Ottawa lors de la tempête de verglas de janvier 1998 et il a récemment participé à la mission permanente de maintien de la paix de l'OTAN en Bosnie, ce qui lui a valu une mention élogieuse du commandant de la force de stabilisation du contingent canadien pour le travail accompli auprès de divers groupes de réfugiés.

Dans le civil, le lieutenant-colonel Leonard est pompier à temps plein au Service d'incendie régional de St. John's.

Enfin, nous accueillons le capitaine de corvette Harvey, natif de Bell Island à Terre-Neuve, qui a occupé plusieurs postes à terre et en mer au sein de la marine canadienne en 29 ans de service. En juillet 1999, le capitaine de corvette Harvey est revenu à Terre-Neuve pour assumer les fonctions d'officier chargé de l'instruction à bord du NCSM Cabot. Il en a été l'officier exécutif avant d'être nommé commandant d'unité en juin 2003. En septembre 2003, le capitaine de corvette Harvey est passé dans la réserve navale et nous croyons savoir qu'il a un de ses bons amis dans la salle.

Messieurs, nous sommes très heureux de vous accueillir. Soit dit en passant, nous plaisantons entre nous sur le fait que nous avons un capitaine dans notre personnel, le capitaine Stewart. Nous supposons que tous deux sont de vieux amis. Quoi qu'il en soit, nous sommes heureux de vous voir.

Le capitaine de corvette Max Harvey, commandant du NCSM Cabot : Monsieur le président, honorables sénateurs, chers invités, merci beaucoup de l'occasion que vous me donnez aujourd'hui de comparaître devant vous et permettez-moi de vous souhaiter une chaleureuse bienvenue sur la côte extrême est du Canada.

J'ai hâte de vous faire part de mon point de vue sur la réserve navale à Terre-Neuve et au Labrador. Je vais vous parler un peu de mon bagage, notamment à bord du Cabot et vous présenter mon équipage.

Je suis dans la marine depuis 29 ans et j'ai notamment travaillé dans le domaine de la navigation, puisque j'ai enseigné à l'école navale, et j'ai été officier de navigation de quart. J'ai commandé un centre de recrutement à Rimouski, j'ai été responsable du recrutement dans l'est du Québec, après quoi je suis passé au service de recrutement du QGDR où je m'occupais du programme de recrutement des officiers. J'ai participé à des

department support and international exercises. In particular, for the reserves, as a regular force officer, I went on the maritime coastal defence vessel project, MCDV, project in Ottawa, where I was the operational requirements manager, and then attended staff college in Toronto for three years.

I have been in St. John's for five years, and for the last year, I have been a naval reservist and I am very, very proud to be one.

Newfoundland and Labrador have a proud history with the naval reserve. We formed in 1900 as the British Royal Naval Reserve and we made considerable contributions to the war efforts, both in World War I and World War II. As a region and a community, we are very proud of our naval and maritime heritage.

Cabot was established in 1949 as part of the new provinces' entitlement to have a reserve and militia. We are the sole naval reserve division in this province. We have a wonderful new building on the south side waterfront that we share with five other military units, all of them cadet organizations. We have memorandum of understanding, MOU, with various other government departments from Cabot, with the Coast Guard, DFO and RCMP to use the facility and the jetty. As a matter of fact, DFO is doing some training in our building today. We have had close links with the regular warship visits here and the proximity of the coast at Halifax gives us visibility with the ships and great opportunity for our sailors to go back and forth.

Our establishment at Cabot has 174 sailors; that is a number that has doubled in the last four years. We have also added a diving team in the last two years. Our composition is mostly university students at junior levels with about 35 per cent of our ship's company being female. We cover a large regional area and many of our students commute; some over a 100 kilometres weekly. We had one individual who commuted 400 kilometres for the training. Our full daytime staff numbers 11 and we are mixed with both regular and reserve force. Our budget is about \$580,000, primarily for class A pay and part-time training. We are also sponsored by NAVERSHQ, naval reserve headquarters, for other training to the tune of about \$400,000 in the last year.

Many of our sailors have demanding civilian careers or academic pursuits. Overall, they are young, highly educated and capable. They have an exceptional level of professionalism. Their commitment is outstanding, as they balance school, family, social life and other work with their considerable and growing career expectations. It is not an easy balance for most, but clearly reflects the commitment and pride of the reservist.

opérations en mer à Halifax où j'étais chargé des exercices internationaux et de l'appui offert aux autres ministères fédéraux. En tant qu'officier de la force régulière, j'ai pris part au projet du navire de la défense côtière, le NDC, à Ottawa où je m'occupais des exigences opérationnelles, et j'ai passé trois ans au collège d'état-major de Toronto.

Je suis à St. John's depuis cinq ans, je suis réserviste depuis un an et d'ailleurs très fier de l'être.

Terre-Neuve et Labrador ont un fier passé en matière de réserve navale qui remonte à l'année 1900, à l'époque de la British Royal Naval Reserve. Nous avons depuis considérablement contribué aux efforts de guerre, durant la Première et la Seconde guerres. La région et la collectivité tout entière sont très fiers de notre héritage naval et maritime.

Cabot a été créé en 1949 au titre du droit à disposer d'une réserve et d'une milice qui venait d'être accordé à la province. Nous sommes la seule division de la réserve navale de la province. Nous avons un merveilleux bâtiment tout neuf, en front de mer, côté sud, que nous partageons avec cinq autres unités militaires qui sont toutes des organisations de cadets. Nous avons signé un mémoire d'entente avec d'autres ministères fédéraux, c'est-à-dire avec la Garde côtière, le MPO et la GRC qui peuvent utiliser l'installation et la jetée. D'ailleurs, le MPO effectue une partie de son entraînement dans nos bâtiments. Nous avons déjà noué des liens très étroits avec les bâtiments de guerre qui visitent régulièrement nos installations; la proximité de la côte à Halifax nous confère une grande visibilité et permet à nos marins d'aller et venir.

Notre établissement de Cabot compte 174 marins, effectif qui a doublé en quatre ans. Nous avons également ajouté une équipe de plongeurs au cours des deux dernières années. Nous sommes essentiellement composés d'étudiants du niveau universitaire et 35 p. 100 de notre effectif est composé de femmes. Nous couvrons un vaste secteur et la plupart de nos étudiants font le déplacement qui, pour certains, représente 100 kilomètres par semaine. Nous en avons même un qui fait 400 kilomètres pour participer à l'instruction. Nous avons un effectif à temps plein de 11 personnes appartenant, les unes aux forces régulières, les autres à la réserve. Nous avons un budget d'environ 580 000 \$, essentiellement consacré à la soldede classe A et à l'instruction à temps partiel. Nous sommes également financés par le quartier général de la réserve navale, à hauteur d'environ 400 000 \$ l'année dernière, pour assurer d'autres types de formation.

La plupart de nos marins mènent des carrières très exigeantes dans le civil ou suivent des études. Dans l'ensemble, ils sont jeunes, instruits et compétents. Leur niveau de professionnalisme est exceptionnel. Ils sont extraordinairement déterminés, puisqu'ils doivent équilibrer leurs études, leur vie familiale, leur vie sociale et leur travail avec des aspirations de carrière qui sont très exigeantes. Ce n'est pas un équilibre facile à réaliser pour la plupart d'entre eux, et cela montre à quel point ils sont des réservistes fiers et déterminés.

The mission of the naval reserve is to provide maritime command with trained personnel to man its combat and support elements. Our mandate is clear. Cabot supports out-of-unit tasking for the ships, the maritime coastal defence vessels, diving/port security, naval coordination and guidance to shipping organizations and force protection teams on a full-time basis. The various schools, headquarters and bases are equally supported by naval reserve divisions like Cabot.

A secondary mission of the naval reserves is, through the naval reserve divisions, to represent the navy across Canada. We have a naval presence through community relations, liaising and working with OGDs and assisting the community. While we are not formally part of any local or regional first-responder teams, we do liaise with the various local groups and are kept informed.

We have a large facility at Cabot. We have small boats and qualified personnel, so we are an obvious resource, although any tasking and support would be staffed at higher levels and come to us as tasking from our headquarters. Our 9/11 response, our Y2K preparations, environmental stewardship and the port emergency plan are a number of examples where we have been involved with local authorities.

While running a large, multi-user unit has considerable complexities, there are four main focus areas at Cabot that are particularly relevant to your review; attraction, retention, training and contribution.

Recruiting is performed at two basic stages; attraction and processing. The NRDs are responsible for attraction, and the recruiting centres for processing, although there is mutual support between them.

Growth of an NRD is a real challenge. Competition in our market is intense. We have five other reserve units in the local area as well as good regular force opportunities, including a two-year program at the Fisheries and Marine Institute of Memorial University of Newfoundland. The Newfoundland economy in St. John's is doing very well.

Our success is linked to the team approach both internally and externally. We stress involvement, priority and plain hard work. The naval reserve offers great programs of benefits and opportunity. We have a message to get out and then ensure the follow-up is done to translate the interest into completed applications and, later, enrolments. Certainly, our ship's company has been our best recruiters. The processing phase may take from one-to-five months or longer, primarily due to medical and security screening. For a part-time opportunity, this can be a show-stopper for some.

La mission de la réserve navale consiste à fournir au commandement maritime un personnel entraîné pour servir dans des unités de combat et de soutien. Notre mandat est clair. Le Cabot fournit le personnel qui assure un appui hors unité aux navires de la Marine, aux navires de la défense côtière, aux opérations de sécurité portuaire et de plongée, à la coordination du trafic maritime et à la protection de la force à temps plein. Les différentes écoles, le quartier général et les bases bénéficient également du soutien de divisions de la réserve navale comme le Cabot.

La mission secondaire des réserves navales, par le truchement des divisions, consiste à représenter la Marine partout au Canada. Nous sommes présents par le biais de nos relations avec la collectivité, nous assurons une liaison et travaillons en collaboration avec les autres ministères fédéraux et nous apportons une aide aux collectivités. Bien que nous ne fassions pas officiellement partie d'équipe de première intervention locale ou régionale, nous assurons la liaison avec les divers groupes locaux et nous nous tenons informés.

Nous avons une importante installation à Cabot. Nous avons de petits bateaux et du personnel qualifié et nous sommes donc une ressource conséquente, bien que toutes nos missions exigeant la mobilisation d'un personnel additionnel nous sont confiées par notre quartier général. Notre réaction au lendemain du 11 septembre, notre préparation en vue du passage à l'an 2000, notre bonne intendance de l'environnement et le plan d'urgence du port sont quelques-uns des exemples de collaboration avec les autorités locales.

L'administration d'une unité de la taille du Cabot qui sert plusieurs usagers, est excessivement complexe, mais au NCSM Cabot, nous nous intéressons à quatre grands domaines qui vous intéressent directement : le recrutement du personnel, son maintien en poste, sa formation et sa contribution.

Le recrutement se fait en deux étapes : l'attraction et le traitement des candidatures. Les DRN se chargent d'attirer les candidats et les centres de recrutement de traiter les candidatures, bien que les deux collaborent.

La croissance d'une DRN pose un véritable défi. La concurrence dans notre milieu est intense. Nous avons cinq autres unités de réserve locales sans compter les excellents débouchés offerts par la force régulière, dont un programme de deux ans offert du Fisheries and Marine Institute de l'Université Memorial. L'économie de Terre-Neuve se porte en outre très bien.

Si nous réussissons, c'est que nous appliquons une démarche d'équipe à l'interne et à l'externe. Nous insistons sur l'adhésion, le respect des priorités et un travail acharné. Dans l'ensemble, la réserve navale offre d'excellents programmes d'avantages sociaux et de débouchés. Nous commençons par faire passer notre message et nous assurons ensuite un suivi pour nous assurer que l'intérêt affiché par les gens donne lieu à des candidatures et, ensuite, à des engagements. Ce sont bien évidemment nos membres d'équipage qui sont nos meilleurs agents recruteurs. La phase de traitement peut exiger de un à cinq mois, voire plus, essentiellement à cause des vérifications médicales et de sécurité. Pour une activité à temps partiel, cela peut être un véritable obstacle pour certains.

Recruiting must remain active as there is a large turnover of personnel at NRDs, especially during the first five years of service; this is a transition period for many.

Keeping people in the reserves when there are so many competing demands for their time and effort is a challenge. My view is that there are four major factors that serve to keep people in. The benefits, the pay, the education reimbursement, and the pension, medical insurance benefits, et cetera encourage recruits to stay in the reserves. Recruits soon reap the benefits of professional and personal development, leadership skills, and civilian career applications. They achieve personal enhancement and enrichment, and soon understand that what they do is worthwhile and challenging and fun. The team itself becomes a unique experience and this aspect is a major component of a part-time career. The naval reserve offers ample opportunity in all those areas.

People leave due to reduced availability, or transfer to other regions for other opportunities. When people leaving for availability it is because they want to give a hundred days a year, they can only give 30 days because of other commitments. In my experience, attrition is primarily the result of lack of availability. There are very few who leave the naval reserve due to dissatisfaction.

We are an excellent feeder organization and this is fully supported. We often transfer our junior personnel to the regular force and in return, many senior personnel from the regular force join the reserves when they retire, as I did. In the past three years, Cabot has seen about 36 personnel transfer to the regular force or move on to other units outside the province.

Our primary focus is to provide trained personnel, and this means training for readiness and coordinating availability to actually go and do the jobs. The "stone frigate" nomenclature is still used.

September to May is our training year and the summer is for coursing and employment as available. We conduct various in-house training and coordinate out-of-unit training during some weekends and during longer periods in the summer. Increased computer-based training and shorter out-of-unit modules for some courses have been very helpful for reservists who have availability limitations.

Contribution means readiness and availability both in the unit and to deploy for training and employment. The main operational focus of the naval reserve has been the MCDVs, and while remaining the major tasking, there are force protection, port security and exercise taskings. The in-unit contribution in terms

Nous devons maintenir un niveau de recrutement élevé à cause de l'important roulement de personnel dans les DRN, surtout dans les cinq premières années de service, qui constituent une période de transition pour beaucoup.

Il est difficile de retenir les gens au sein des réserves compte tenu des nombreuses sollicitations concurrentes dont ils font l'objet. Personnellement, j'estime que quatre grands facteurs nous permettent de retenir les gens. Les avantages sociaux, la solde, le remboursement des frais de scolarité, la pension, l'assurance médicale et bien d'autres éléments qui incitent les recrues à rester dans les réserves. Ces gens-là récupèrent très vite les dividendes de leur perfectionnement professionnel et personnel et de l'amélioration de leurs compétences en leadership, autant de qualités qu'ils peuvent appliquer à une carrière civile. Ils se perfectionnent sur le plan personnel, enrichissent leur vie et comprennent très vite que ce qu'ils font est à la fois utile, stimulant et intéressant. Le travail en équipe constitue une expérience unique et représente l'un des principaux aspects de cette activité à temps partiel. Les officiers de la réserve navale profitent beaucoup de ce qui leur est offert sur tous ces plans.

Nos gens partent parce qu'ils sont moins disponibles ou qu'ils sont mutés dans d'autres régions pour occuper d'autres emplois. Quand ils s'en vont à cause de leur manque de disponibilité, c'est parce qu'ils doivent nous donner 100 jours par an et qu'ils ne peuvent n'en donner que 30 à cause de leurs divers engagements. À l'expérience, j'ai constaté que la réduction naturelle des effectifs est essentiellement le résultat d'un manque de disponibilité du personnel. Très peu quittent la réserve navale parce qu'ils sont mécontents.

Nous sommes un excellent tremplin pour une carrière dans les forces régulières. En effet, il n'est pas rare que nous mutions nos recrues dans les forces régulières et, en retour, un grand nombre de membres des forces régulières intègrent les réserves à leur retraite, comme je l'ai fait moi-même. Il y a trois ans, le Cabot a perdu 36 personnes qui ont intégré les forces régulières ou qui ont été mutées dans d'autres unités en dehors de la province.

Nous cherchons, avant tout, à fournir un personnel formé, ce qui veut dire que nous devons entraîner nos gens pour qu'ils soient prêts à assumer les missions et nous devons coordonner leur disponibilité pour remplir le travail qui nous est confié. Nous nous servons encore de la nomenclature de la frégate de pierre.

Notre année d'instruction va de septembre à mai et l'été est consacré aux cours et à l'emploi, selon les disponibilités. Nous assurons divers cours d'instruction maison et coordonnons la formation à l'extérieur de l'unité certains week-ends et durant les longues périodes d'été. L'augmentation du nombre d'heures d'instruction informatisée et la diminution du nombre de modules donnés hors de l'unité dans le cas de certains cours ont été d'excellentes solutions pour les réservistes qui sont peu disponibles.

Qui dit contribution dit préparation et disponibilité tant au niveau de l'unité que pour les déploiements en matière d'instruction et d'emploi. Sur le plan opérationnel, la réserve navale fait porter ses efforts sur les NDC, le reste des missions étant constitué par la protection de la force, la sécurité portuaire

of port security and naval coordination and guidance to shipping, are increasing. The considerable NRD administrative and coordination activities keep the unit effective. NRD is a busy place year-round and there is a real sense of being able to make a difference while you are there.

There are demands and challenges to be sure, but there is a clear mission with the accompanying resources, support and a first-class team to help us meet our mandate. Through it all, our headquarters looks to improving how we do business. They listen to our input and they demonstrate flexibility and leadership in the way ahead.

We are proud of our ship's company and the contribution we make to our country, our navy and the communities we serve.

Mr. Chairman, this concludes my opening remarks. Thank you.

Senator Meighen: Could I get an interpretation of "MCDV," "NCAG?"

The Chairman: In fairness to the witnesses, we have not explained to them that we have a fine of 25 cents per acronym and that has subsidized the committee for some time now.

Senator Meighen: "MCDV?"

LCdr. Harvey: The "MCDV" is the Maritime coastal defence vessel.

Senator Meighen: Oh, yes.

LCdr. Harvey: There are 12 of those 1000-tonne ships, six on each coast.

Senator Meighen: Oh, yes.

LCdr. Harvey: "NCAG" is a relatively new title for naval control and guidance to shipping. That was the old "NCS" you may have heard previously, naval control to shipping, which now includes intelligence.

The Chairman: In fairness, what Senator Meighen is addressing here is awfully important. If the public does not understand what you are saying, then we have a communications breakdown. We know you have a type of shorthand that you use and it is important to you to speak efficiently, but translating to us and to the public is also important.

Lieutenant-Colonel S.P. Leonard, 1st Battalion Royal Newfoundland Regiment: Thank you, Mr. Chair. Mr. Chair, honourable senators, and guests. It is my pleasure to appear before this committee today as a witness. I do realize that since the inception of this committee each of you has developed a situational awareness of the military. I fully support your

et les manœuvres d'instruction. L'unité a été plus active sur les plans de la contribution à la sécurité portuaire, de la coordination navale et du guidage de la navigation. L'unité a pu conserver son efficacité grâce à un important travail administratif et de coordination de la DRN. La DRN est très occupée toute l'année et les gens ont vraiment l'impression de faire la différence pendant le temps qu'ils passent avec nous.

Nous sommes effectivement soumis à des exigences et nous faisons face à des défis, mais nous sommes investis d'une mission claire et nous bénéficions des ressources appropriées, d'un appui et d'une équipe de première classe qui nous permettent de réaliser notre mandat. De plus, notre quartier général cherche en permanence des façons de nous permettre d'améliorer notre prestation. Il est à notre écoute et il fait preuve de souplesse et de leadership.

Nous sommes fiers de notre effectif et de notre contribution à la société, à la marine militaire et aux collectivités que nous servons.

Voici, monsieur le président, qui conclut mes remarques liminaires. Je vous remercie.

Le sénateur Meighen : Pourriez-vous me dire ce que signifie NDC et CNNC?

Le président : Soyons juste avec nos témoins, nous ne leur avons pas dit que nous imposons une taxe de 25 cents par acronyme et que cela nous permet de subventionner le comité depuis quelque temps déjà.

Le sénateur Meighen : NDC?

Le captc Harvey : NDC signifie Navire de la défense côtière.

Le sénateur Meighen : Ah oui!

Le captc Harvey : Il y en a 12 de 1 000 tonneaux, six sur chaque côte.

Le sénateur Meighen : Très bien.

Le captc Harvey : Quant à CNNC, il s'agit d'un sigle relativement récent qui veut dire contrôle naval de la navigation commerciale. Nous y avons récemment ajouté la fonction de collecte de renseignements.

Le président : Bon, plus sérieux maintenant. Le sénateur Meighen parle de quelque chose de très important. Si le public ne comprend pas ce que vous dites, nous risquons de ne pouvoir faire passer le message. Nous savons que vous avez un langage codé et qu'il est important pour vous d'être efficaces dans vos communications, mais il est important que vous traduisiez tout cela pour nous et pour le public.

Le lieutenant-colonel S.P. Leonard, 1^{er} bataillon du Royal Newfoundland Regiment : Merci, monsieur le président. Monsieur le président, honorables sénateurs et chers invités. Je suis très heureux de comparaître devant ce comité en qualité de témoin. Je me rends compte que, depuis la constitution de votre comité, vous avez tous acquis une bonne connaissance du

mandate and I am sure that it will be of significant benefit to Canada, the Canadian Forces and to Canadians as a whole.

I am the Commanding Officer of the 1st Battalion, Royal Newfoundland Regiment. My unit is located in St. John's along with the Royal Newfoundland Regiment Band. The Regiment has a second battalion located in central and western Newfoundland, specifically, Grand Falls, Corner Brook and Stephenville. These two battalions and the band are units belonging to 37 Canadian Brigade Group, which is headquartered in Moncton, New Brunswick. This brigade reports directly to Land Forces Atlantic Area, LFAA, Halifax.

The Royal Newfoundland Regiment is the oldest regiment in Canada. It was embodied on April 25th, 1795. The regiment has served its sovereign with distinction throughout its history. It played a prominent part in the War of 1812, covering itself with glory in such battles as Lundy's Lane, York, and Stoney Creek. During the First World War, from Gallipoli to Ypres, the Royal Newfoundland Regiment fought with distinction in many actions. The steady advance of the regiment at Beaumont Hamel against all odds is one of the most outstanding examples of disciplined courage and devotion to duty in British military history. The Royal Newfoundland Regiment is the only colonial regiment to receive during the First World War the prefix "Royal" in battle. As well, it has the distinction of bearing on its regimental colours the battle honour "Gallipoli," carried by no other Canadian regiment. Following the end of the First World War, the regiment was disbanded for almost 30 years. On October 24, 1949, it was granted authority by King George VI to remuster as a militia unit.

Today, as citizen soldiers, the men and women of the regiment are proudly and efficiently doing a job of real importance in their community and for the security of the nation. My battalion has a posted strength of 175 personnel with an authorized strength of 204. My operating budget is just under \$1 million. The band, with a posted strength of 25 and an authorized strength of 23, has an operating budget of just over \$117,000.

My mission is to generate and maintain combat-capable, multi-purpose soldiers to meet Canada's defence objectives and to support current operations through force generation. As well, being on order for domestic operations contributes to the force generation of a self-sufficient platoon on 48 hours notice to move in either New Brunswick or Newfoundland.

My soldiers have been very reliable in meeting this mission and are commended for their efforts. For example, during the ice storm of 1998, a company group of 138 soldiers deployed within 36 hours notice from the St. John's garrison to the Ottawa area. Two infantry platoons and the company headquarters were from the 1st Battalion. An equal number were prepared to deploy for

domaine militaire. J'appuie entièrement votre mandat et je suis certain qu'il produira des résultats intéressants pour le Canada, pour les Forces canadiennes et pour les Canadiens en général.

Je suis commandant du 1^{er} bataillon du Royal Newfoundland Regiment. Mon unité est située à St. John's, avec la fanfare du Royal Newfoundland Regiment. Le régiment a un deuxième bataillon qui est réparti dans le centre et l'ouest de Terre-Neuve, plus précisément à Grand Falls, à Corner Brook et à Stephenville. Ces deux bataillons et la fanfare appartiennent au 37^e groupe de brigade canadien dont le quartier général est à Moncton, au Nouveau-Brunswick. La brigade relève directement du Secteur de l'Atlantique de la force terrestre, le SAFT, de Halifax.

Le Royal Newfoundland Regiment est le plus vieux régiment du Canada, puisqu'il a été constitué le 25 avril 1795. Il a servi son souverain avec distinction au cours de l'histoire. Il a joué un rôle de premier plan durant la guerre de 1812 où il s'est couvert de gloire dans des batailles comme celles de Lundy's Lane, de York et de Stoney Creek. Pendant la Première Guerre mondiale, de Gallipoli à Ypres, le Royal Newfoundland Regiment s'est souvent battu avec distinction. L'avance ininterrompue de ce régiment à Beaumont Hamel, contre toute attente, est l'un des plus beaux exemples de courage discipliné et de dévotion envers le devoir de l'histoire militaire britannique. Le Royal Newfoundland Regiment est le seul régiment colonial à avoir reçu le préfixe de « Royal » dans une bataille de la Première Guerre mondiale. De plus, il a reçu comme ultime distinction une décoration de drapeau pour « Gallipoli », qu'aucun autre régiment canadien n'a reçu. À la fin de la Première Guerre mondiale, le régiment a été démantelé et n'a pas été reconstitué avant 30 ans. Puis, le 24 octobre 1949, le roi George VI a donné l'autorisation de le reconstituer en tant qu'unité de la milice.

Aujourd'hui, en qualité de soldats-citoyens, les hommes et les femmes de ce régiment effectuent fièrement et efficacement un travail qui revêt une grande importance pour la collectivité et pour la sécurité du pays. Mon bataillon a un effectif actuel de 175 personnes sur un maximum possible de 204. Mon budget de fonctionnement est légèrement inférieur à 1 million de dollars. La musique militaire, composée de 25 musiciens sur un effectif autorisé de 23, a un budget de fonctionnement légèrement supérieur à 117 000 \$.

Ma mission consiste à produire des soldats aptes au combat et polyvalents, et à les maintenir en tant que tel afin de répondre aux objectifs de défense du Canada et d'appuyer les opérations actuelles par le biais de la mise sur pied d'une force. En outre, comme nous sommes chargés d'intervenir sur le plan intérieur, nous devons pouvoir mettre sur pied un peloton autosuffisant en 48 heures, apte à se déployer au Nouveau-Brunswick ou à Terre-Neuve.

Mes soldats sont très fiables dans l'exécution de cette mission et il convient de les féliciter pour les efforts qu'ils déploient. Par exemple, durant la tempête de verglas de 1998, un groupe de compagnie de 138 soldats a été déployé à 36 heures de préavis dans la région d'Ottawa, à partir de la garnison de St. John's. Deux pelotons d'infanterie et le poste de commandement de

Y2K. A number of my officers and non-commissioned members have deployed on operational tours to Cyprus, Croatia, the Golan Heights, Bosnia, Haiti, Sierra Leone and Afghanistan.

I would also like to mention the important contribution of our regimental band and regimental advisory board. The band provides a key means by which our Connect with Canadians initiative is achieved. Through ceremonial parades with open concerts, the band provides an essential part of our public relations within the Province of Newfoundland.

Our advisory council is as strong as ever and continues to play an important part in promoting the interests of the regiment. Indeed, just within the last few months, as a result of the advisory council members' efforts, \$12,000 was raised to allow for the replication of the regiment's First World War colours for display at Government House.

My unit has benefited from the land forces reserve restructure program, LFRR. The 1st Battalion has been assigned a new role and capability: an infantry reconnaissance platoon. To date, 10 out of 36 new positions have been filled and it is anticipated that the platoon will be completed following the area rank and trades school, ARTS, this summer. This platoon will then deploy to be employed in its primary role during the area concentration exercise scheduled for late August.

At this point in my remarks, I would like to take the opportunity to describe some of the challenges facing my unit. First, recruiting continues to be an important topic. I must clearly state that improvements have taken place with regards to the process. Indeed, the new provisional enrolment initiative has reduced enrolment waiting times previously experienced during the processing of medical files. However, a number of applicants are failing the fitness testing portion of the process. This is somewhat contradictory to our system because once a member is enrolled in the primary reserve, there is no fitness standard required for a class A reservist. In addition, it has been noted that some basic recruit training courses must be conducted at the end of the high school year, during the summer months as opposed to just during the fall and winter. Higher headquarters have acknowledged this and there appears to be a concerted effort to accommodate this in the coming months. I believe this will lead to an increase in the number of recruits joining the reserves and the achievement of LFRR targets.

A second challenge facing the reserves is defining what our role will be as the transformation of the Canadian Forces continues towards a medium-weight fighting force. Some new roles have been allotted to the reserves, for example, CIMIC and PSYOPS, and are being done exceptionally well, yet the reserves have much more to offer and a niche role could be the answer.

compagnie ont été assurés par le 1^{er} bataillon. Un même nombre de soldats étaient prêts à être déployés à l'occasion du passage à l'an 2000. Plusieurs de mes officiers et de mes sous-officiers ont participé à des déploiements opérationnels à Chypres, en Croatie, dans les Hauteurs du Golan, en Bosnie, à Haïti, au Sierra Leone et en Afghanistan.

Je tiens également à mentionner la contribution importante de notre fanfare régimentaire et de notre conseil consultatif régimentaire. La fanfare est l'un des principaux outils de réalisation de notre initiative « Établir un lien avec les Canadiens ». Lors des prises d'arme, à l'occasion desquelles nous offrons des concerts gratuits, la fanfare est un de nos principaux outils de relations publiques à Terre-Neuve.

Notre conseil consultatif est plus solide que jamais et il continue de jouer un rôle important dans la promotion des intérêts du régiment. D'ailleurs, au cours des derniers mois, grâce aux efforts déployés par les membres de ce conseil, nous avons pu recueillir 12 000 \$ que nous avons consacrés à la reproduction du drapeau du régiment lors de la Première Guerre mondiale afin de l'exposer à Rideau Hall.

Mon unité a bénéficié du programme de Restructuration de la Réserve de la Force terrestre, le RRFT. Le 1^{er} bataillon s'est vu confier un nouveau rôle et de nouveaux moyens sous la forme d'un peloton de reconnaissance de l'infanterie. À ce jour, 10 des 36 nouveaux postes ont été comblés et l'on prévoit que le peloton sera complété à la fin de l'École de secteur — Grades et métiers, l'été prochain. Le peloton sera alors déployé dans le cadre de son rôle premier pendant l'exercice de concentration de secteur prévu fin août.

Je tiens à profiter de cette occasion pour vous décrire certains des défis auxquels mon unité est confrontée. Tout d'abord, le recrutement continue de poser un gros problème. Je me dois de vous préciser que nous avons amélioré le processus. D'ailleurs, l'initiative d'enrôlement provisoire a permis de réduire les délais d'attente que nous connaissions sur ce plan à l'étape du traitement des dossiers médicaux. Il demeure que plusieurs candidats ne répondent pas aux critères physiques. Cela est relativement contradictoire dans notre système, parce qu'après l'étape de engagement dans la réserve primaire, nous n'appliquons plus aucune norme physique aux réservistes de classe A. En outre, il faudrait que certains cours d'instruction de base des recrues soient donnés à la fin de l'année scolaire du secondaire, pendant les mois d'été, plutôt que l'automne et l'hiver. Notre commandement a pris acte de ce problème et il semble que l'on essaie actuellement, de façon concertée, de répondre à ce genre de besoins dans les mois à venir. Je crois que cela va nous permettre d'augmenter le nombre de recrues dans les réserves et de parvenir aux objectifs de la RRFT.

Le second défi auquel les réserves sont confrontées consiste à définir notre rôle, à l'heure où les Forces canadiennes continuent de se transformer pour devenir une force de combat moyenne. Des rôles ont déjà été attribués aux réserves, comme la COCIM et l'OPSPSY que nous exécutons avec brio, mais les réserves ont beaucoup plus à offrir et la réponse consisterait sans doute à leur confier un créneau.

The Chairman: Again, sir, if you could tell us what “CIMIC” and “PSYOPS” are.

LCol. Leonard: I apologize for that, senator.

The Chairman: You are up at about \$7.50 right now and it is climbing.

LCol. Leonard: I will owe my paycheque before I leave. I apologize for that. “CIMIC” stands for “civil, military cooperation” and it is one of the new roles that has been assigned to the reserves in the past several years, along with “PSYOPS,” which stands for “psychological operations,” a secondary role that has also been given to the reserves.

My final point involves retention. I believe that many of the applicants who enrol in the military are looking to be challenged, including those who join the reserves. We as leaders must be imaginative in the scheduling of exercises and training that allow our soldiers to feel as though they have achieved something. I fully support component transfers, CTs, to the regular force. I see the move as a gain rather than a loss. Yet, with the announcement that the regular force will be accepting 5,000 new personnel, I believe that it will have an adverse impact on the reserves, leading to an increased number of component transfers.

To conclude my remarks, the Royal Newfoundland Regiment has served its sovereign with pride over the past 210 years. Although faced with the challenges of recruiting, retention and force transformation, the men and women of the regiment continue to soldier well.

I would again like to thank the committee for this opportunity. Your efforts will certainly help further development of a new defence policy for Canada. I look forward to your questions. Thank you.

The Chairman: Thank you, Colonel Leonard. No one who has been to Beaumont Hamel can help but be moved by the sacrifice that your regiment made and it was very fitting of you to remind us of it here today.

Senator Atkins: Hear, hear.

The Chairman: Colonel Camsell, you have the floor.

Lieutenant-Colonel J.F. Camsell, 36th Service Battalion: Thank you very much, Mr. Chair. I would like to thank the committee for the opportunity to present a short brief to you.

36 Service Battalion was formed in 1917 and initially designated the Newfoundland Militia Service Battalion. The 36th was assigned to the unit in August 1975. The first Commanding Officer was Lieutenant Colonel Alex Cowan, now the unit’s Honorary Colonel.

Initially, the headquarters and supply, maintenance and transportation companies were located at Fort Pepperrell, St. John’s, with the administration company co-located with the

Le président : Colonel, pourriez-vous nous dire ce que signifient « COCIM » et « OPSPSY »?

Le lcol Leonard : Excusez-moi, sénateur.

Le président : Vous en êtes déjà à 7,50 \$ et ça augmente.

Le lcol Leonard : Eh bien, je vous remettrai mon chèque de paie avant de partir. Excusez-moi. « COCIM » signifie « coopération civilo-militaire »; il s’agit d’un des nouveaux rôles qui a été confié aux réserves ces dernières années, de même que l’« OPSPSY », qui veut dire « opération psychologique », rôle secondaire qui a également été attribué aux réserves.

Je terminerai en vous parlant de la conservation des effectifs. Un grand nombre de candidats attirés par la vie militaire, y compris ceux qui veulent intégrer les réserves, cherchent un défi. Les leaders que nous sommes doivent faire preuve de créativité dans la planification des exercices et de l’instruction pour amener nos soldats à penser qu’ils accomplissent quelque chose. Je suis tout à fait d’accord avec le transfert de catégorie de service, le TCS, à la force régulière. J’estime que ce genre de mutations donne davantage lieu à des gains qu’à des pertes. Cependant, après l’annonce que la force régulière va accepter 5 000 nouveaux soldats, je crois que la TCS va avoir des effets négatifs sur les réserves et donner lieu à une augmentation du nombre de passages de la réserve à la régulière.

Pour conclure, je dirais que le Royal Newfoundland Regiment a dignement servi ses souverains au cours des 210 dernières années. Bien que nous soyons confrontés aux défis que sont le recrutement, le maintien des effectifs et la transformation de la force, les hommes et les femmes qui servent sous le drapeau du régiment sont d’excellents soldats.

Je tiens une fois de plus à remercier le comité pour cette occasion. Les efforts que vous déployez aideront sans doute le Canada à se doter d’une nouvelle politique de défense. Je suis prêt à répondre à vos questions. Merci.

Le président : Merci, colonel Leonard. Tous ceux et toutes celles qui ont visité Beaumont Hamel ont forcément été émus par le sacrifice de votre régiment et il était très bien que vous nous le rappeliez aujourd’hui.

Le sénateur Atkins : Bravo!

Le président : Colonel Camsell, à vous la parole.

Le lieutenant-colonel J.F. Camsell, 36^e bataillon de service : Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à remercier le comité de me donner la possibilité de vous présenter un bref mémoire.

Le 36^e bataillon de service a été constitué en 1917, en tant que bataillon de service de la milice de Terre-Neuve. Le 36^e a été affecté à cette unité en août 1975. Le premier commandant en a été le lieutenant-colonel Alex Cowan, aujourd’hui colonel honoraire de l’unité.

À l’origine, les compagnies de commandement, de logistique, de maintenance et de transport étaient situées au Fort Pepperrell, à St. John’s, la compagnie d’administration étant logée avec le

Second Battalion of the Royal Newfoundland Regiment in Grand Falls, Corner Brook and Stephenville. In September 1978, the unit crest depicting a steadfast Newfoundland dog facing left and the unit motto, "*Nulli Secundus*," was given royal approval by Her Majesty Queen Elizabeth II.

In 1986, the personnel and equipment of the administration company in central and western Newfoundland were absorbed into the Second Battalion of the Royal Newfoundland Regiment. This resulted in the entire strength of the battalion being concentrated in St. John's. Since its formation, the unit has provided combat service support to other Newfoundland reserve units including the Canadian Rangers, the RCMP and numerous civilian agencies. The unit supports the opening of the House of Assembly, royal visits and other significant occasions.

Reserve members of 36 Service Battalion have served with the regular force on Canadian Forces bases across Canada and in Germany and have augmented regular force units in Golan Heights, Cyprus, Egypt, Cambodia, Bosnia, Croatia, Rwanda and Afghanistan. Presently, one member is deployed on OP ATHENA in Afghanistan while another is deployed on OP DANICA in Golan; four other members have returned in the past six months from other deployments. Domestically, the unit supports four cadet corps and has provided a platoon to OP RECOVERY for the ice storm in Ontario in 1998 and to the Canada Winter Games in 1999 in Corner Brook. We have also provided the operation of a domestic headquarters as part of the Y2K contingency planning and during the 9/11 crisis.

In April of 2002, I was appointed Commanding Officer of the unit. The unit establishment is 164 positions, including 10 regular forces. Currently, 123 of these positions are open for recruitment. The unit has 110 members consisting of five regular force members, two reserve force members on full-time service and 103 reserve force members on part-time service. The unit is organized into two elements: a command and control element known as the battalion headquarters, and a mission element, the close support company.

The battalion headquarters is comprised of the command section, battalion personnel administration and financial support, operations and training cell, and a recruiting cell. The close support company is organized into functional platoons with a company headquarters. The three functional platoons are maintenance, transportation and supply. The company headquarters include a command element as well as limited integral support personnel such as cooks and attached medics.

The current operating budget for the 2004-05 fiscal year is \$716,000. Of this total, approximately \$600,000 is allocated for the mission element and/or for trades' training. The remainder of the funding is spent on items such as rations,

Second bataillon du Royal Newfoundland Regiment à Grand Falls, à Corner Brook et à Stephenville. En septembre 1978, le blason de l'unité, présentant un chien terre-neuve impavide vu de profil gauche et portant la devise de l'unité, « *Nulli Secundus* », a reçu l'approbation royale de Sa Majesté la Reine Elizabeth II.

En 1986, le personnel et le matériel de la compagnie d'administration au centre et dans l'ouest de Terre-Neuve ont été intégrés au Second bataillon du Royal Newfoundland Regiment. Ce faisant, l'effectif complet du bataillon a été concentré à St. John's. Depuis sa constitution, l'unité avait assuré un service de soutien au combat à d'autres unités de la réserve de Terre-Neuve, notamment au Canadian Rangers, à la GRC et à plusieurs organismes civils. L'unité apporte son appui aux cérémonies d'ouverture de l'Assemblée législative, aux visites royales et en d'autres occasions marquantes.

Les membres de la réserve du 36^e bataillon de service ont servi au sein de la force régulière dans des bases des Forces canadiennes un peu partout au Canada et en Allemagne et ont servi de renfort aux unités de la force régulière sur les Hauteurs du Golan, à Chypres, en Égypte, au Cambodge, en Bosnie, en Croatie, au Rwanda et en Afghanistan. L'un de nos membres est actuellement déployé dans le cadre de l'opération ATHENA, en Afghanistan, tandis qu'un autre participe à l'opération DANICA dans le Golan; quatre autres sont rentrés d'autres déploiements au cours des six derniers mois. Ici, notre unité appuie des corps de cadets et elle a fourni un peloton à l'opération RÉCUPÉRATION, durant la tempête de verglas en Ontario en 1998, et un autre lors des Jeux d'hiver du Canada de 1999, à Corner Brook. Nous avons également déployé un poste de commandement à l'occasion de la planification des mesures d'urgence pour le passage à l'an 2000 et lors de la crise du 11 septembre 2001.

En avril 2002, j'ai été nommé commandant de cette unité. Celle-ci a un effectif possible de 164 personnes dont 10 de la force régulière. À l'heure actuelle, 123 de ces postes sont à combler. L'unité compte 110 membres, dont cinq de la force régulière, deux de la réserve à temps plein et 103 de la réserve à temps partiel. L'unité est structurée en deux éléments : un élément de commandement et de contrôle, soit le poste de commandement du bataillon, et un élément de mission qui est la compagnie d'appui rapproché.

Le poste de commandement du bataillon est composé de la section de commandement, de l'unité administration et soutien financier, de la cellule des opérations et de l'instruction de même que d'une cellule de recrutement. La compagnie d'appui rapproché est composée de deux pelotons fonctionnels ainsi que d'un poste de commandement de compagnie. Les trois pelotons fonctionnels s'occupent de la maintenance, du transport et de l'approvisionnement. Le poste de commandement de compagnie comprend un élément de commandement de même qu'un personnel d'appui intégré limité, du genre cuisiniers et infirmiers détachés.

L'actuel budget de fonctionnement pour l'exercice financier 2004-2005 est de 716 000 \$. Sur ce total, près de 600 000 \$ sont consacrés à l'instruction de l'élément mission et des autres métiers. Le reste du budget est destiné à des postes comme les

fuel and administration. The unit is housed in two buildings at Canadian Forces Station St. John's, buildings 312 and 305, with a total of 1,200 square feet. Unit accommodations include offices, classrooms, storage areas and garages. The unit holds a complement of personal and support weapons as well environmental clothing, field stores and equipment. At present, a project is underway to fund the building of a new multi-purpose armoury to replace the Second World War buildings. As a combat service support unit, we hold significantly more vehicles than most other reserve units do. We have 29 vehicles, including four commercial pattern and five of the new Milcots variant.

The role of 36 Service Battalion is to generate and maintain combat-capable, service support soldiers; in other words, our role is to train reserve combat service support soldiers. As you understand, training for any soldier of any rank is a career-long process. The majority of our efforts are devoted to essential level of capability known as ELOC training, Levels 1 to 3. What this amounts to is an annual cycle of training designed to refresh basic soldier skills already learned through more formal courses.

The functional occupations in the unit are supply technician, mobile support equipment operator, and maintenance, including weapons and vehicle technicians. Individual training in these occupations involves basic military qualification, or BMQ, followed by soldier qualification, or SQ. This initial training is common to all army reserve units. Following this, these occupations require particular trades training and on-the-job experience. We are unique among army reserve units in regard to the mobile support equipment operator, or driver, occupation. It is the only occupation where trade-particular training is decentralized to units. Therefore, our resources are primarily devoted to these tasks: basic military qualification, driver training and soldier skills refresher training up to section and platoon level. With the exception of driver training, you will find this to be the case for all other army reserve units in this area.

As a rule, combat service support soldiers are very professional and better trained than they were 10 years ago. During my career, I have seen the individual training for reservists come in line with regular force training. More and more, regular and reserve force personnel attend the same courses and meet the same standards.

Unlike our regular counterparts, reserve CSS soldiers do not have workplace production requirements. The majority of time is thus devoted to training in our field or operational roles. Reserve combat service support soldiers are better prepared in this respect,

le carburant et l'administration. L'unité est logée dans deux bâtiments à la station des Forces canadiennes de St. John's, les bâtiments 312 et 305, dans 1 200 pieds carrés. Les locaux de l'unité sont composés de bureaux, de salles de cours, d'aires d'entreposage et de garages. L'unité détient les armes personnelles et les armes d'appui dont il a besoin, de même que des vêtements adaptés, du matériel de campagne et de l'équipement. Nous avons lancé un projet pour financer le bâtiment destiné à abriter la nouvelle armurerie polyvalente qui remplacera les bâtiments vieux de la Seconde Guerre mondiale. En tant qu'unité d'appui au combat, nous détenons beaucoup plus de véhicules que la plupart des autres unités de la réserve. Nous avons 29 véhicules, dont quatre modèles commerciaux et cinq variantes du nouveau Milcot.

Le 36^e bataillon de service a pour rôle de produire des soldats spécialisés dans l'appui au combat et de les maintenir à ce niveau; autrement dit, nous devons former des réservistes destinés à l'appui au combat. Vous comprendrez que la formation d'un soldat, quel que soit son grade, s'échelonne sur toute une carrière. Nous concentrons la plupart de nos efforts sur l'acquisition des niveaux de formation essentiels 1 à 3. Ce faisant, nous assurons un cycle d'instruction annuelle destiné à actualiser les compétences déjà acquises par nos militaires par le cadre de cours davantage structurés.

Les emplois fonctionnels au sein de l'unité sont ceux de technicien en logistique, d'opérateur de l'équipement de soutien mobile et de technicien d'entretien notamment pour ce qui est de l'armement et des véhicules. Les militaires occupant ces emplois doivent acquérir leur qualification militaire de base QMB, puis la qualification de soldat, QS. L'instruction initiale est commune aux unités de la réserve de l'Armée de terre. Par la suite, ces gens de métier doivent subir une formation spécialisée et acquérir une expérience sur le tas. Nous sommes uniques parmi les unités de la réserve de l'Armée de terre en ce qui concerne nos opérateurs de matériel de soutien mobile, autrement dit nos chauffeurs. Il s'agit du seul emploi où la formation propre au métier est confiée aux unités. Cela étant, nous consacrons l'essentiel de nos ressources à ces tâches : la qualification militaire de base, l'école de conduite et l'instruction de recyclage des soldats jusqu'à l'échelon de la section et du peloton. À l'exception de l'école de conduite, vous constaterez que c'est ainsi que les choses se passent dans toutes les autres unités de réserve de la région.

En règle générale, les soldats affectés à l'appui au combat sont très professionnels et mieux entraînés qu'il y a 10 ans. Au cours de ma carrière, j'ai vu évoluer la formation individuelle dispensée aux réservistes au point qu'elle correspond maintenant à celle des membres de la force régulière. De plus en plus, le personnel de la force régulière et celui de la réserve participe à des cours communs et doit satisfaire aux mêmes normes.

Contrairement à leurs homologues des forces régulières, les soldats de l'appui au combat de la réserve n'ont pas à satisfaire à des besoins de production. Ainsi, nous pouvons donc consacrer l'essentiel de notre temps à nous former dans nos domaines de

but lack in trade-particular experience and skills, even more so for the more technical maintenance occupations.

The biggest challenge facing this unit is recruiting; however, certain factors that affect our success in that regard are out of my immediate control. The key source of recruits is high school students, but the training cycle as it exists could be better managed to attract this target. Currently, basic military qualification training is conducted during the school year, with recruiting focussed in the fall and early winter. At that time, summer employment is not the priority of many students. However, if recruiting were geared to training/employment that commences in the late spring and or summer, the army reserve might be a more attractive option.

To add to this a little bit, I see this quite clearly from my civilian occupation as a high school teacher because I have students asking me all the time about summer jobs. It is clearly difficult for students to commit to something during the year, before the summer.

Another factor that might make recruitment more successful is additional local training; for example, conducting basic military qualification and soldier qualification training in St. John's.

Finally, there is a need for a public relations/recruiting campaign on a regional or national level. Mass media, especially television commercials, geared at recruiting, are lacking.

The location and decentralization of army reserve units is a factor that may have an impact on recruiting. The army reserve as a part-time career is available only to those Newfoundlanders and Labradorians who live in St. John's. This is not the case for Second Battalion, the Royal Newfoundland Regiment, as that unit is dispersed among three west coast communities. This is a more equitable distribution of the army reserve opportunity within Newfoundland and Labrador. There is a significant difference in the availability of employment between St. John's and other communities. This is a potential resource for future recruitment.

Another challenge is the lack of full-time and part-time instructors at the junior leadership level. Very often, component transfers to the regular force take our most promising junior leaders, and this will become more critical if the regular force increases its strength by 5,000 members. Many of these new regular force soldiers will come from the reserve force. Conversely, as mentioned already, it is common to receive senior leaders from the regular force once they retire. Our

compétence ou dans nos rôles opérationnels. Les réservistes spécialisés en appui au combat sont mieux préparés à cet égard, mais ils n'ont ni l'expérience ni la compétence propre à un métier, ce qui est encore plus le cas dans les métiers de l'entretien technique.

Le plus gros défi auquel notre unité est confrontée demeure le recrutement, mais certains facteurs, qui nous empêchent de bien réussir à cet égard, échappent à mon contrôle immédiat. Nos recrues sont essentiellement des élèves du secondaire, mais il conviendrait de mieux planifier le cycle d'instruction pour en attirer davantage. À l'heure actuelle, l'instruction pour la qualification militaire de base est donnée durant l'année scolaire, le recrutement intervenant essentiellement durant l'automne et au début de l'hiver. À cette époque de l'année, les emplois d'été ne sont plus une priorité pour la plupart des élèves du secondaire. Cependant, si nous axions davantage l'effort de recrutement sur la formation et l'emploi à la fin du printemps ou au début de l'été, la réserve de l'Armée de terre pourrait être beaucoup plus attrayante.

Je dois préciser que mon poste d'enseignant au secondaire me permet de constater cela, parce que les élèves m'interrogent régulièrement sur les emplois d'été. Il est difficile pour un élève de s'engager en cours d'année, avant l'été.

L'autre élément qui pourrait nous permettre de mieux réussir sur le plan du recrutement serait d'ajouter une formation locale, en dispensant par exemple l'instruction pour la qualification militaire de base et l'instruction pour la qualification de soldat à St. John's même.

Enfin, il faut lancer une campagne de relations publiques et de recrutement à l'échelle régionale ou à l'échelle nationale. Nous devrions faire plus de publicité dans les mass médias, surtout à la télévision, axée sur le recrutement.

L'emplacement et la décentralisation des unités de réserve de l'Armée est un facteur qui peut aussi avoir un impact négatif sur le recrutement. La réserve de l'Armée de terre offrant des emplois à temps partiel, elle n'est accessible qu'aux terre-neuviens et labradoriens qui résident à St. John's. Ce n'est pas le cas pour le second bataillon du Royal Newfoundland Regiment, cette unité étant répartie dans trois collectivités de la côte Ouest. Il serait possible de mieux répartir les réserves de l'Armée à Terre-Neuve et au Labrador. Il existe une différence marquée sur le plan du chômage entre St. John's et les autres localités. Cela devrait nous permettre d'augmenter le recrutement ailleurs dans l'avenir.

Notre autre défi tient au manque d'instructeurs à temps partiel et à temps plein, aux grades de sous-officier subalterne. Il arrive très souvent que les transferts de catégorie de service au profit de la force régulière nous privent de la plupart de nos sous-officiers subalternes les plus prometteurs, phénomène qui risque de prendre de l'ampleur si la force régulière augmente ses effectifs de 5 000 personnes. La majorité des nouveaux soldats de la force régulière proviendront de la réserve. En revanche, comme je l'ai

emphasis on basic military qualifications and driver training creates a significant manpower requirement at the master-corporal level.

The reserve service battalion is lacking an operational role. This is being addressed by LFFR and the army support restructure. I see this role taking the form of a particular niche or aspect of the broader army combat service support on which reserve unit can focus, such as movement detachments, bath units, recovery, et cetera.

Also lacking is a domestic real time support role. As described earlier, our local training leaves little available for trade-specific training or maintenance of skills. The transfer of local production requirements from support units to reserve combat units would create this opportunity in a cost-effective way, but this requires additional funding.

Overall, the scope of combat service support training in the army reserve has improved greatly since the 1980s. Currently, combat service support soldiers are professional and dedicated to upgrading their training. They have significant opportunity for operational deployment and contribute greatly to the ability of the army in operations.

They key issue for 36 Service Battalion remains recruiting and maintenance of trade-particular skills at the unit level. At the civic level, the unit has left a significant footprint along with the other reserve units in St. John's.

The Chairman: Thank you very much, Lieutenant-Colonel Camsell.

Senator Cordy: Thank you very much to all of you for taking the time to prepare your presentations and come here to speak with us. It is always nice to have people here who obviously enjoy their jobs.

Each of you mentioned recruitment and retention, so I guess that is where I will start. Two of you mentioned that since most of your recruits are high school students, that it would make more sense to do recruiting in the spring and early summer, so that they would be able to train during the summer.

How difficult is it to make those changes? Are you able to make those changes yourself in St. John's or do you have to go through Ottawa to make the changes on recruitment strategies?

LCol. Leonard: Senator Cordy, our senior leadership within our brigade are about to take action concerning summer training; we will conduct training at local headquarters this summer. Their concern, and it is understandable, is that they do not want to draw instructors that would normally deploy to Aldershot and New Brunswick to conduct training at the schools. They want to make sure that they do not leave the school short of instructors.

dit plus tôt, nous accueillons habituellement des sous-officiers supérieurs en provenance de la force régulière, après leur retraite. Nous avons un énorme besoin de caporaux chefs pour l'instruction de la qualification militaire de base et pour le cours de conduite.

Le bataillon de service de la réserve est en mal de rôle opérationnel. Ce problème est en train d'être réglé dans le cadre de la RRFT et de la restructuration de l'appui accordé par l'armée. J'entrevois que ce rôle occupera un créneau particulier ou correspondra à un certain aspect de l'appui général au combat, rôle sur lequel les unités de réserve pourront se concentrer, comme les détachements de mouvement, les unités de bain, la récupération et ainsi de suite.

Par ailleurs, nous n'avons pas de rôle de soutien national en temps réel. Comme je le disais plus tôt, à l'échelon local, nous nous occupons à peine de formation spécialisée ou de maintien des compétences. Il serait possible de régler ce problème, de façon rentable, en transférant les exigences de production locale des unités de soutien aux unités de combat de la réserve, mais pour cela il nous faudra des budgets supplémentaires.

De façon générale, force est de constater que la formation à l'appui d'un combat dans la réserve de l'Armée s'est grandement améliorée depuis les années 80. À l'heure actuelle, les soldats de l'appui au combat sont des professionnels, résolus à améliorer leur formation. Ils présentent un intéressant potentiel pour les déploiements opérationnels et contribuent grandement à améliorer la capacité de l'Armée de terre dans ses opérations.

L'essentiel pour le 36^e bataillon de service consiste à recruter des spécialistes à l'échelon de l'unité et à maintenir leur niveau de compétence. Dans le civil, notre unité a laissé une forte empreinte au même titre que les autres unités de la réserve de St. John's.

Le président : Merci beaucoup, lieutenant-colonel Camsell.

Le sénateur Cordy : Merci beaucoup à vous tous d'avoir le pris le temps de préparer vos présentations et de vous être adressé à nous. Nous sommes toujours très heureux d'accueillir des gens comme vous qui, de toute évidence, aiment ce qu'ils font.

Vous avez tous parlé de recrutement et de maintien des effectifs, si bien que je vais commencer par là. Deux d'entre vous ont dit que, la plupart de vos recrues étant des élèves du secondaire, il serait plus logique d'effectuer les campagnes de recrutement au printemps et au début de l'été pour qu'ils puissent suivre l'instruction pendant l'été.

Serait-il difficile d'apporter ce genre de changements? Pouvez-vous le faire à votre niveau, à St. John's ou allez-vous devoir passer par Ottawa pour modifier les stratégies de recrutement?

Le lcol Leonard : Sénateur Cordy, notre haut commandement à la brigade est en train de prendre les mesures nécessaires relativement à l'instruction d'été; ainsi, cet été, nous allons donner cette instruction au quartier général local. Ce que la hiérarchie craint, et c'est compréhensible, c'est qu'il soit nécessaire de mobiliser des instructeurs qui travaillent normalement à Aldershot et au Nouveau-Brunswick pour donner cette

Fortunately, in this situation, we are going to use part-time instructors that are available throughout the week to offset each other.

LCol. Camsell: I will second those comments. The biggest issue is lack of instructors. The local headquarters and our brigade headquarters need to work that equation to make it successful. It is something we do not control at our level.

From my experience in St. John's, the recruitment is pretty good. We have a pretty fast process with the new provisional enrolments, and so on. The problem is quantity. I think you have probably been briefed before that it is usually a one-to-four ratio, four contacts to get one soldier.

LCdr. Harvey: I would just like to add that the navy model is very different from the army model. The army does training on weekends during the school year. The navy has courses that run for 10 weeks during the summer and then we follow that basic military qualification training with naval environmental training. Our students go away for the summer to Borden for 10 weeks or longer for their training. We have two serials in the summer, one that starts at the end of May, which is very excellent for university students. We have another that is at the end of June, which is geared to the high school training year. We also have billets in a January course for those who do not have a job or are available in January.

The training issue for manning the naval school in Borden was set up in the last five years. We take our reservists and some of our recruiters and we send them up to the school to instruct. We have class A that goes up and we have a small, standing cell at Borden. We have our own training school and, as a matter of fact, the naval reserve training division in Borden, a great success, started off with just navy. Now they train regular force, and army, and some air force personnel at that base.

Senator Cordy: We have been told by other witnesses that as soon as a student finished high school or university they stopped their training.

Has that been your experience?

LCol. Leonard: Senator Cordy, I conducted courses back in the late 1980s and early 1990s and my understanding is that they were successful. The attrition rate then was slightly higher than the attrition rate is now because we conducted the courses in the fall and winter. We have not conducted a local headquarters course in the summer in several years. We have also introduced the tuition reimbursement program and have the part-time pension plan coming in June of this year as well as medical and dental benefits for the reservists, and the pay itself is decent. I think that for the majority of the reservists that left 10 years ago, those benefits were

instruction dans les écoles, ce qu'elle ne veut pas. La hiérarchie veut éviter que l'école se retrouve à court d'instructeurs. Malheureusement, dans cette situation, nous allons devoir recourir aux instructeurs à temps partiel qui sont disponibles en semaine, pour répondre à ce besoin.

Le lcol Camsell : Je suis d'accord avec cela. Le plus gros problème, c'est le manque d'instructeurs. Le quartier général local et notre QG de commandement de brigade doivent faire en sorte que nous réussissions sur tous les plans. C'est un aspect que nous ne contrôlons pas à notre niveau.

À l'expérience, j'ai constaté que le recrutement à St. John's est assez bon. Notre procédure a été accélérée grâce au nouveau programme d'enrôlement provisoire. Le problème, c'est la quantité. Je suppose qu'on vous en a déjà parlé et qu'on vous a expliqué qu'habituellement, notre ratio est de un à quatre, c'est-à-dire quatre contacts pour recruter un soldat.

Le captc Harvey : Je tiens à dire que le modèle de la Marine est très différent de celui de l'Armée de terre. L'Armée dispense l'instruction les week-ends, pendant l'année scolaire, mais la Marine offre des cours qui durent dix semaines durant l'été après quoi nous donnons l'instruction pour la qualification militaire de base à laquelle se greffe la formation au milieu maritime proprement parlé. Nos élèves et étudiants sont envoyés à Borden pendant 10 semaines l'été, pour y suivre leur instruction. Nous offrons deux séries de cours d'été dont l'un qui débute fin mai et qui est excellent pour les étudiants du niveau universitaire. Nous en avons un autre qui débute fin juin et qui correspond à la fin de l'année scolaire pour le secondaire. Enfin, nous offrons des cours en janvier à ceux qui n'ont pas d'emploi ou qui sont disponibles durant cette période.

La question des instructeurs à l'école navale de Borden a été réglée il y a cinq ans. Nous faisons appel à nos réservistes et à certains de nos recruteurs et nous les envoyons dans cette école pour y donner l'instruction. Notre effectif de classe A est en train d'augmenter et nous avons une petite cellule permanente à Borden. Nous avons notre propre centre d'instruction et, soit dit en passant, la division de l'instruction de la réserve navale, à Borden, qui remporte un grand succès, s'est limitée à la Marine au début. Aujourd'hui, nous formons des militaires de la force régulière, de l'Armée de terre et une partie du personnel de l'Aviation à cette base.

Le sénateur Cordy : D'autres témoins nous ont dit que, dès qu'un élève termine le secondaire ou un étudiant finit l'université, il ne se présente plus à l'instruction.

C'est ce que vous avez constaté?

Le lcol Leonard : Sénateur Cordy, j'ai donné des cours à la fin des années 80 et au début des années 90 et j'ai conclu que le programme donne d'excellents résultats. Par rapport à aujourd'hui, le taux d'abandon était légèrement supérieur à l'époque, parce que nous donnions des cours à l'automne et en hiver. Nous n'avons pas donné de cours au quartier général local l'été pendant plusieurs années. Nous avons également introduit le programme de remboursement des frais de scolarité et, en juin de cette année, nous allons commencer à rembourser une partie du régime de retraite outre que nous payons les prestations médicales

not there, but now when they finish up a course at the end of the summer and realize that they only have to maintain a commitment part time throughout the year, they will be more inclined to stay.

Senator Cordy: Is there a focus also in recruiting older members to join the reserves?

LCol. Camsell: We do some of that kind of recruiting at Memorial University, but we have not been too successful in that area.

The majority of the students that we have are not at the university level. They are in the high schools here and many of them are concentrated in St. John's. To my knowledge and to my experience and history with the reserves, we have always had a majority of high school students. The recruiting age has been lowered to 16, which has also had an impact on the number of recruits.

The Chairman: Senator Cordy, please let me interrupt. We have heard that many militia units have good uptake from university students, but when the recruits graduate from university they move away and do not continue their career in the reserves. Is that your experience?

It seems that the university students benefit from the program for the time he or she is in the militia, but then after he or she leaves we are left without a person that we have spent time and money to train. This committee wants to know if this is a good program or not.

LCol. Leonard: Mr. Chair, if soldiers we recruit out of high school go on to university, we have them for that four year period. I think that the reserves benefit quite reasonably with the investment of four-to-five years.

The Chairman: Right, but at the end you lose them.

LCol. Leonard: We do lose the majority of them at the end, yes.

The Chairman: You invest a good deal of time in the training during that period and you would like to see the payback come over the next decade or whatever.

Do you have thoughts on how one retains these people once they graduate, or should we focus more on an older recruit who has finished his or her education?

LCol. Camsell: I do not think we will be successful with the older recruits. I think we have to continue to recruit at the high school level. I have heard that the attrition rates are heavier at the end of our summer program, but I have not seen stats on that, so I am somewhat doubtful of that, to be honest. As a CO, I would rather have 60 or 70 potential recruits for a summer course and live with the attrition at the end of the summer rather than try to piecemeal a course together during the year.

et dentaires pour les réservistes et que nous leur versons une solde décente. Je pense que ces avantages n'existaient pas pour la plupart des réservistes qui sont partis il y a 10 ans, mais aujourd'hui, à la fin de l'instruction d'été, les gens se rendent compte qu'il leur suffit de nous donner régulièrement un peu de leur temps en cours d'année et ils ont davantage tendance à rester des nôtres.

Le sénateur Cordy : Cherchez-vous également à recruter des gens dans les tranches d'âge supérieures?

Le lcol Camsell : Nous avons tenté de recruter à l'Université Memorial, mais cela n'a pas très bien fonctionné.

La majorité de nos réservistes qui suivent encore des études ne sont pas à l'université. Ils sont au secondaire et la plupart d'entre eux se trouvent dans la région de St. John's. À ma connaissance, d'après ce que je sais et d'après l'histoire des réserves également, nous avons toujours eu une majorité d'élèves du secondaire. L'âge du recrutement a été abaissé à 16 ans, ce qui a également permis d'augmenter le nombre de recrues.

Le président : Sénateur Cordy, permettez-moi de vous interrompre. Nous avons entendu dire que plusieurs unités de la milice avaient une bonne source d'approvisionnement dans les universités mais qu'après avoir obtenu leur diplôme, les gens ne restent pas et qu'ils ne poursuivent pas leur carrière au sein des réserves. C'est ce que vous avez constaté?

On dirait que les étudiants des universités profitent du programme pendant le temps qu'ils passent à la milice mais qu'après, ils s'en vont et que nous perdons l'apport de ces gens dans la formation de qui nous avons consacré temps et argent. Le comité veut savoir si ce programme est bon ou pas.

Le lcol Leonard : Monsieur le président, si les soldats que nous recrutons à la sortie du secondaire vont à l'université, nous les conservons dans nos rangs pendant quatre ans. J'estime que la réserve bénéficie raisonnablement de l'investissement qu'elle fait dans cette période de quatre ou cinq ans.

Le président : Bien, mais à la fin vous les perdez.

Le lcol Leonard : Nous en perdons la majorité, c'est vrai.

Le président : Vous investissez beaucoup de temps dans la formation de ces gens pendant la période qu'ils passent avec vous et je suppose que vous aimeriez récupérer une partie de votre investissement sur une période de 10 ans ou à peu près.

Avez-vous réfléchi à la façon dont on pourrait retenir ces gens après leur diplôme ou devrait-on au contraire s'intéresser davantage aux recrues plus âgées qui ont obtenu leur diplôme?

Le lcol Camsell : Je ne pense pas que nous aurions beaucoup de succès auprès des groupes plus âgés. J'estime que nous devons continuer de recruter au niveau du secondaire. J'ai entendu dire que les taux d'abandon sont plus élevés à la fin du programme d'été, mais je n'ai pas vu de statistiques à ce sujet et j'ai donc quelques doutes, pour tout vous dire. En tant que commandant d'unité, je préfère compter sur 60 ou 70 recrues potentielles pour un cours d'été et accepter le taux de départs normal à la fin que d'essayer de concocter un cours durant l'année.

The Chairman: Why?

LCol. Camsell: The reason is because our recruitment program is not successful from September to April.

LCdr. Harvey: I agree with Colonel Camsell. I agree that the ideal time to offer courses is between May and August. That is the perfect time to have people employed, and that is when they are looking for employment.

We will focus our efforts on our older audience, but we will maintain the pool that we have right now with regard to high school and university students because that is our most successful area.

We have gone out to corporations and given presentations to people that are established in the community and have full-time careers. We have asked those people if they are interested in joining the reserves.

The Chairman: Thank you very much. Senator Cordy, you have the floor again.

Senator Cordy: Commander Harvey, you spoke about people coming from outside of St. John's. Are those people given travel expenses?

LCdr. Harvey: Yes. I would just like to say from the navy point of view in recruiting, we welcome everybody right up to age 55. We used to say at 52 years of age you could join; if you had three years to serve, you were able to enrol.

The naval reserve did a study a number of years ago and found that almost 70 per cent of naval reservists leave in the first five years, but after that, usually at the almost Master-Corporal Seaman level, they stay and have long careers because of the transition.

We have a number of older recruits at Cabot. We have a 43-year-old woman with three children. She is a single mother and is progressing on, I believe, as a naval signalman. Certainly, you have the recruiting organizations that are very interested in older people. To my mind, absolutely, older recruits are welcome.

LCdr. Harvey: An older recruit is not the typical recruit, however, there are many opportunities for them and they are welcome. We find that older people do not want to have that dramatic life-style change at that time in their lives. It is often difficult for older recruits to commit to the tremendous initial training commitment that can take them away for up to four months for basic training or trade qualifications. They just cannot get the time off work. That is one of the issues that some naval reservists have; getting time off can be difficult.

Senator Cordy: Do you get many retired military people who want to join the reserves and come back to Newfoundland?

Le président : Pourquoi?

Le lcol Camsell : Parce que notre programme de recrutement ne donne pas de résultat de septembre à avril.

Le captc Harvey : Je suis d'accord avec le colonel Camsell. Je suis d'accord que la période idéale pour offrir des cours se situe entre mai et août. C'est le moment idéal pour employer les gens, pour attirer ceux qui cherchent un emploi au moment où ils le cherchent.

Nous allons axer nos efforts sur des gens plus âgés, mais nous allons maintenir notre bassin actuel constitué d'élèves du secondaire et d'étudiants de l'université parce que c'est là où nous obtenons les meilleurs résultats.

Nous nous sommes adressés aux grandes compagnies et nous avons donné des exposés aux gens de la communauté qui ont des carrières à temps plein. Nous avons demandé à ces gens-là s'ils étaient intéressés à intégrer les réserves.

Le président : Merci beaucoup. Sénateur Cordy, je vous redonne la parole.

Le sénateur Cordy : Commander Harvey, vous avez parlé des gens qui viennent de l'extérieur de St. John's. Est-ce qu'ils touchent des frais de déplacement?

Le captc Harvey : Oui. Je dois préciser qu'en ce qui concerne le recrutement dans la Marine, nous acceptons les gens jusqu'à 55 ans. Avant, notre limite était de 52 ans, et les gens pouvaient s'engager s'il leur restait trois ans à servir.

Il y a quelques années, la réserve navale a étudié la question et constaté que près de 70 p. 100 des réservistes s'en vont dans les cinq premières années mais qu'après cette période, généralement quand la plupart d'entre eux sont au grade de caporal-chef/matelot-chef, ils restent pour poursuivre leur carrière à cause de la transition.

Nous comptons un certain nombre de recrues d'un certain âge à Cabot. Ainsi, nous avons une femme de 43 ans qui a trois enfants. Elle est célibataire et poursuit sa carrière chez nous, si je ne m'abuse en qualité de signaleur. Les organismes de recrutement sont très intéressés dans les personnes plus âgées. Personnellement, je suis bien sûr heureux d'en voir.

Le captc Harvey : Une recrue plus âgée n'est pas notre recrue typique, mais il existe de nombreux débouchés pour ces personnes et elles sont toujours les bienvenues. Nous avons constaté que les personnes plus âgées ne sont pas prêtes à changer profondément de mode de vie. Il est souvent difficile pour les recrues âgées de s'engager à suivre une instruction initiale exigeante qui peut les tenir hors de leur foyer pendant quatre ans, pour l'instruction de base ou pour l'instruction dans leur métier. Elles ne peuvent pas s'absenter du travail. C'est l'un des problèmes auxquels certains réservistes de la Marine se heurtent, il leur est difficile de s'absenter du travail.

Le sénateur Cordy : Récupérez-vous la plupart des militaires retraités qui désireraient réintégrer les réserves et revenir à Terre-Neuve?

LCdr. Harvey: Yes, and we have a number of reserves that live outside of the Cabot area. They do get paid for their mileage and the benefit is quite good; it pays for the gas. And as a matter of fact, if there are three people in the car, they all get the mileage benefit, not just the driver.

Senator Cordy: Commander Harvey, you spoke about an advisory council. Is that the norm for reserve units?

LCdr. Harvey: Oh, it is absolutely usual, senator. There is a formation council. Are you referring to the establishment review?

Senator Cordy: You spoke about the advisory council and the good work that they do in promoting Cabot.

LCol. Camsell: I think that was Lt. Col. Leonard.

Senator Cordy: Oh, sorry. You are right.

LCol. Leonard: Yes. I must admit that the regimental advisory council does tremendous work for the unit. It allows us to connect with Canadians. It also does some lobbying for us with regard to interests that we are trying to follow. The council is very key asset for us.

Senator Cordy: Are they from the military, or are they reservists, or are they from the general community?

LCol. Leonard: Some are retired military, some are former serving members, some are serving members, and some are business personnel from the community itself.

Senator Cordy: Do you have full-time forces recruiters? Is it the recruiting done through the military, full-time, regular forces, or is it done part-time through the reserves?

LCol. Camsell: The attraction is done through the units, certainly for the army reserve, at local headquarters here, and we are funded to employ recruiters. It is up to the unit if they want to put them on full time or use that money to space it out over the year with the recruiting cycle.

LCdr. Harvey: All the naval reserves, 24 in all, have full-time recruiters.

Senator Cordy: Do you have sufficient resources to do your training?

I believe it was Colonel Camsell that said that he was in need of a new building.

LCol. Camsell: There is a treasury board project underway that is looking into new buildings for the reserve units plus Canadian Forces stationed in St. John's. The focus is on an armoury similar to the new Windsor armoury, or the Toronto armoury.

Senator Cordy: Do you have all the resources that you need for training?

Le captc Harvey : Oui. Nous comptons plusieurs réservistes qui sont à l'extérieur de la région de Cabot. Ils sont indemnisés pour leurs déplacements < cela paie leur essence. D'ailleurs, même si trois personnes voyagent à bord d'un même véhicule, chacune touche l'indemnité de kilométrage et pas simplement le chauffeur.

Le sénateur Cordy : Commandant Harvey, vous avez parlé d'un conseil consultatif. Est-ce la norme pour les unités de réserve?

Le captc Harvey : C'est tout à fait habituel, sénateur. Il s'agit d'un conseil de formation. Vous vouliez parler de l'examen de l'établissement?

Le sénateur Cordy : Vous avez parlé d'un conseil consultatif et de l'excellent travail qu'il fait pour promouvoir les réserves à Cabot.

Le lcol Camsell : Je pense que c'était le lieutenant-colonel Leonard qui en a parlé.

Le sénateur Cordy : Excusez-moi. Vous avez raison.

Le lcol Leonard : Effectivement. Je dois dire que le conseil consultatif régimentaire fait un excellent travail pour l'unité. Il nous permet de demeurer en contact avec la population. Par ailleurs, il effectue une sorte de lobbying pour protéger nos intérêts. Le conseil est un actif précieux pour nous.

Le sénateur Cordy : S'agit-il de gens de la régulière, de réservistes ou de civils?

Le lcol Leonard : Certains sont des militaires à la retraite, certains sont des militaires d'active, d'autres sont des militaires à la retraite et certains sont des gens d'affaires.

Le sénateur Cordy : Avez-vous des recruteurs à temps plein des forces armées? Le recrutement se fait-il à temps plein, par le biais des forces régulières, ou à temps partiel par le truchement des réserves?

Le lcol Camsell : Nous recrutons par le biais des unités, du moins dans le cas de la plupart des unités de réserve de l'Armée de terre, à l'échelon local ici, et nous finançons nos recruteurs. Si l'unité veut que ses recruteurs travaillent à temps plein elle peut le faire ou elle peut utiliser l'argent pour le répartir sur toute l'année en fonction des cycles de recrutement.

Le captc Harvey : Toutes les réserves navales, 24 en tout, ont des recruteurs à temps plein.

Le sénateur Cordy : Disposez-vous de suffisamment de ressources pour assurer votre instruction?

Je crois que c'est le colonel Camsell qui a dit qu'il lui fallait un nouveau bâtiment.

Le lcol Camsell : Nous avons fait une demande auprès du Conseil du Trésor pour nous doter d'un nouveau bâtiment pour abriter les unités de la réserve plus les unités régulières des Forces canadiennes stationnées à St. John's. Nous voudrions avoir un manège semblable à celui de Windsor ou à de Toronto.

Le sénateur Cordy : Disposez-vous de toutes les ressources dont vous avez besoin pour assurer l'instruction?

LCol. Camsell: I have enough resources for my unit and the tasks that I perform.

LCol. Leonard: I agree. Our infrastructure is very solid. The consolidation project for Pleasantville is a good project that will bring all of the military together under one roof. I think that we have sufficient infrastructure to meet our training objectives.

Senator Cordy: Commander?

LCdr. Harvey: We are located on the waterfront in a separate facility. We have a brand-new building, that is just five years old, and it is absolutely fantastic.

We have excellent resources and flexibility. Headquarters listens to us and considers any additional requests that we make. They have been excellent.

Senator Cordy: Do the older buildings have resources for information technology, for computers, that type of thing?

LCol. Camsell: That is correct. All the units are connected by the DIN or the Internet.

Senator Cordy: Colonel Leonard and Colonel Camsell, you talked about the people who have been deployed in your reserve units.

When they return, what impact does that have on the other reservists? Is it a positive impact?

LCol. Leonard: My experience is that it is very positive. The majority of soldiers have come back with a very positive attitude and passed on their experiences to the soldiers in the unit. This in turn motivates the unit and as a result the next group wants to go on tour.

Senator Cordy: Do they usually volunteer to go on tour?

LCol. Leonard: Yes, all have volunteered.

Senator Cordy: Commander Harvey, what about the personnel that you have?

LCdr. Harvey: We supply personnel to the ships and after three years the personnel is taken off the Cabot establishment. We do not follow them. We have had them on many of the ships and the diving units and the schools.

When they come back, the issue is sometimes that they are used to the full-time employment, what is called the class B. They get a three-year contract and when they finish and if they do not have a job, they come back. For some of them, it is a difficult transition to go to the naval reserve in part-time work, but for the many that do come back to the naval reserve units the experience is very valuable.

Le lcol Camsell : Nous avons suffisamment de ressources pour mon unité et pour les missions que je dois accomplir.

Le lcol Leonard : Je suis d'accord. Notre infrastructure est très solide. Le projet de consolidation à Pleasantville est excellent et il nous permettra de regrouper toutes les unités militaires sous un seul et même toit. J'estime que nous avons une infrastructure suffisante pour réaliser nos objectifs d'instruction.

Le sénateur Cordy : Commander?

Le captc Harvey : Nous sommes situés en front de mer, dans un bâtiment distinct, entièrement nouveau, qui a tout juste cinq ans et qui est absolument fantastique.

Nous disposons d'excellentes ressources et nous avons beaucoup de souplesse. Le quartier général nous écoute et donne suite à toutes les nouvelles demandes que nous lui adressons. Les gens là-bas sont très bons pour nous.

Le sénateur Cordy : Est-ce que les vieux bâtiments disposent des ressources nécessaires en matière de technologie de l'information, d'ordinateurs et de ce genre de choses?

Le lcol Camsell : Oui. Toutes les unités ont accès au RID ou à Internet.

Le sénateur Cordy : Colonel Leonard et colonel Camsell, vous avez dit que des réservistes appartenant à vos unités ont participé à des déploiements.

Quand ils sont revenus, quelle incidence cela a-t-il eu sur les autres réservistes? L'effet a-t-il été positif?

Le lcol Leonard : D'après ce que j'ai constaté, oui. La plupart des militaires en question sont revenus avec une attitude positive et ils ont fait part de leur expérience aux soldats de l'unité. Cela a donc eu pour résultat de motiver l'unité et certains veulent maintenant faire partie de la prochaine expédition.

Le sénateur Cordy : Est-ce qu'en général ce sont des volontaires?

Le lcol Leonard : Oui, ce sont tous des volontaires.

Le sénateur Cordy : Commander Harvey, qu'en est-il de votre personnel?

Le captc Harvey : Nous fournissons du personnel pour les navires et, après trois ans, les gens sont détachés de l'établissement de Cabot. Nous ne les suivons pas. Nous savons que beaucoup se retrouvent à bord de navires, dans des unités de plongée ou dans des écoles.

Quand ils reviennent, le problème tient souvent au fait qu'ils ont été habitués à un emploi à temps plein, c'est-à-dire qu'ils ont fait partie de la classe B. Ils ont obtenu un contrat de trois ans et, après cela, ils se retrouvent sans emploi et ils reviennent chez nous. Pour certains, la réintégration de la réserve navale, dans un travail à temps partiel, est une transition difficile, mais pour la plupart d'entre eux, ce retour dans les unités de la réserve navale est une expérience très valable.

Senator Cordy: What are the most difficult challenges that you face with your reserve units? You have mentioned recruitment and retention as major challenges. Are there other challenges that you have not mentioned?

LCol. Camsell: I believe our biggest challenge is recruitment. Without success in recruitment, we cannot really improve upon anything. We need soldiers in the units to give that capability to have more and better-trained soldiers. We have the equipment to train a platoon at a time, but what I would like to do is have those 30 soldiers in the field on the weekends. In my present recruitment situation recruitment does not match the attrition. In certain years, we may over-recruit, but for the most part, we may lose if we do not get the increase that we need.

Senator Cordy: Is this a continuous struggle?

LCol. Camsell: Yes, it is a continuous struggle.

LCol. Leonard: Recruitment is as important as retention. I think that we must provide good, challenging training to the soldiers and by doing that, we will maintain their presence in the units. If we do not provide the opportunities for training, then soldiers will leave. We can recruit as many soldiers as we want, but if we do not retain them, we are going to have to keep recruiting.

LCdr. Harvey: Senator, in my opening remarks, I mentioned that the fun part of being a naval reservist is very important, because the payment for a night's work is not incentive enough to a reservist coming back. After taxes and taxis et cetera a reservist's pay is between \$60 and \$70.

The demands of the naval reserve are growing. It might take one month for the reservist to do a job that requires 10 hours because the reservist works for just four hours on a Wednesday evening and during that time might have many other things to do.

The challenges of training people are growing because the training courses change and expand, and new technologies are added, and this creates extra administrative and divisional workloads for the recruits. I agree that the greatest challenges to the navy reserve are attraction, retention and recruiting.

We place heavy demands on our reservists. If a reservist attends all of the scheduled training events he or she will average between 30-35 days a year. We have a large number that put in between 50-120 days a year. At the senior levels, where they have the divisional and managerial functions as well as some training, the time commitment can be overwhelming.

As to attrition my experience is that some senior people leave because they cannot complete the job in the 30 day period. They do not want to do just one-half of the job. One senior reservist said, "I love the navy. I love the naval reserves. I cannot do my job at 30 days a year. I know you will give me 100 days, but I would rather put those 30 days to something else than one-half a

Le sénateur Cordy : Quels sont les défis des plus complexes auxquels vous êtes confrontés dans vos unités de réserve? Vous avez parlé de recrutement et de maintien des effectifs. Y a-t-il d'autres défis dont vous n'avez pas parlé?

Le lcol Camsell : Je crois que notre plus gros défi est le recrutement. Si nous ne réussissons pas à ce niveau, nous ne parviendrons pas à améliorer quoi que ce soit. Nous avons besoin de soldats dans nos unités pour pouvoir compter sur un effectif plus nombreux et mieux formé. Nous avons l'équipement nécessaire pour former un peloton en permanence, mais nous aimerions pouvoir mobiliser ces 30 soldats sur le terrain durant les fins de semaine. Actuellement, le recrutement ne permet pas de compenser pour les départs. Certaines années, nous avons un excédent de recrues, mais la plupart du temps, nous en perdons et nous n'obtenons pas les apports dont nous avons besoin.

Le sénateur Cordy : C'est une lutte permanente?

Le lcol Camsell : Oui.

Le lcol Leonard : Le recrutement est tout aussi important que le maintien des effectifs. J'estime que nous devons dispenser à nos soldats une instruction qui soit bonne et intéressante et, ce faisant, nous pourrions les garder dans les unités. Si nous ne leur donnons pas l'occasion de se former, nos soldats partiront. Nous pouvons toujours recruter autant de soldats que nous voulons, mais si nous n'arrivons pas à les retenir, nous devrions poursuivre nos efforts de recrutement.

Le capté Harvey : Sénateur, dans mes remarques liminaires, j'ai mentionné que le plaisir qu'éprouvaient les réservistes de la Marine était un élément très important, parce que la solde pour un travail de nuit n'est pas suffisante pour ramener des réservistes à nous. Après les impôts et les taxes, les réservistes se retrouvent avec 60 ou 70 \$ par jour.

Les demandes faites à la réserve navale ne cessent d'augmenter. Il peut falloir un mois à un réserviste pour faire le travail qui exige 10 heures, parce qu'il effectue quatre heures le mercredi soir et que, pendant ce temps, il a de nombreuses autres choses à faire.

Il nous est de plus en plus difficile de former les gens, parce que les cours changent et prennent de l'expansion et qu'on y ajoute les nouvelles technologies et ainsi de suite, autant de travail administratif et divisionnaire qui vient s'ajouter pour les recrues. Je suis d'accord avec le fait que les défis les plus importants de la réserve navale demeurent l'attraction, le maintien des effectifs et le recrutement.

Nous demandons beaucoup à nos réservistes. Si un réserviste participe à toutes les séances d'instruction prévues, il fait en moyenne 30 à 35 jours par an. Beaucoup d'entre eux sont là 50 à 120 jours par an. Aux échelons supérieurs, dans des fonctions divisionnaires et de gestion, et dans certains postes d'instruction, il peut être nécessaire d'investir un temps considérable.

Pour ce qui est de l'attrition, j'ai constaté que les personnes les plus âgées s'en vont parce qu'elles ne peuvent pas faire leur travail en 30 jours et qu'elles ne veulent pas faire une moitié de travail. Un réserviste qui n'était plus un jeune homme m'a dit un jour « j'adore la Marine, j'adore la réserve navale, mais je ne peux pas faire mon travail en 30 jours par an. Je sais que vous pourriez

job at the unit.” I lost three senior people because of that situation. Now, they are coming back. They email and call and visit all the time, but they just cannot make the same kind of commitment.

This is a growing issue within the naval reserve community. We need to get the training done, but it takes a large commitment from the reservists. They have to work hard and go away for training on the weekends and have to go away to help the ships and that sort of thing, but they are doing it.

Senator Cordy: They are doing it. And what happens when you are in your twenties and children come along, family, all that type of thing?

When you talk about making it fun for somebody, is there sometimes a difference between what an individual sees in a recruitment ad and the actual training?

LCdr. Harvey: Yes. These recruits come to us after a full day of school and are put in a classroom where they are taught about pumps and so on. They have to work hard to learn the navy nomenclature. There is a lot of training and it is hard work, but that gets balanced out by the social side, the fun side. There are sports, and adventure, and the comradeship of the military. There are many benefits and a heavy training workload. It is not all fun, they have to work hard, but it is also an adventure. One of the great highlights of a young sailor’s career is going for the first little ship visit. We try to get the recruits to a ship very early on in training; we get them on the ships and take them out sailing. I have seen so many recruits return back beaming. That is the best recruiting, retention, motivational, fun thing that they do and it compensates for some of the classroom, grittier, role-up-your-sleeves kind of work.

LCol. Leonard: The first year is very challenging and I think that the soldiers are very pleased with it, but following that, it becomes very repetitive because of the amount of money that we are given and the amount of time that we have to train the soldiers. Each year we must achieve an essential level of capabilities, and the majority of that training is very repetitive, so soldiers find it uninteresting. We must find a way to challenge the soldiers and diversify the training so that they feel they are doing and learning something different.

Senator Cordy: Thank you very much.

Senator Atkins: Do you have a PT program that is built into the training?

m’en donner 100 , mais je préférerais investir ces 30 jours à quelque chose d’autre qu’à faire une moitié de travail pour l’unité ». J’ai perdu deux personnes à cause de ce genre de chose. Aujourd’hui, elles reviennent. Elles m’envoient des courriels, m’appellent et m’ont rendu visite, mais elles ne peuvent pas prendre le même engagement.

C’est un problème qui ne cesse de s’aggraver au sein de la réserve navale. Nous devons assurer l’instruction, mais les réservistes doivent s’engager envers cela. Ils doivent travailler très fort et partir pour suivre la formation les week-ends et ils doivent aussi prendre la mer ou effectuer d’autres missions, mais ils le font.

Le sénateur Cordy : Ils le font. Et que se passe-t-il pour ceux qui sont dans la vingtaine, qui s’attendent à avoir des enfants, qui ont une famille?

Quand vous parlez de rendre ces activités intéressantes pour quelqu’un, y a-t-il une différence entre ce que vous présentez dans vos annonces de recrutement et ce qui se passe dans la réalité?

Le capt Harvey : Oui. Les recrues viennent chez nous après une journée d’études et on les rassemble dans une salle où on leur enseigne les pompes et le reste. Les gens doivent travailler très fort pour apprendre la nomenclature maritime. Cela sous-entend une énorme formation et du travail difficile, mais le tout est compensé par l’aspect social, par le côté ludique. Il y a le sport, l’aventure et l’esprit de camaraderie caractéristique de la vie militaire. Il y a de nombreux avantages mais une charge de travail très importante pour ce qui est de l’instruction. Ce n’est pas toujours ludique, il faut travailler fort, mais c’est aussi une aventure. L’un des temps forts dans la carrière d’un marin, c’est la première visite à bord d’un navire. Nous essayons de faire embarquer les recrues à bord d’un navire le plus tôt possible dans leur formation et nous les emmenons faire un tour en mer. Vous ne pouvez savoir le nombre de recrues que j’ai vu revenir en affichant un air radieux. C’est la meilleure activité que nous puissions organiser pour recruter les gens, les inciter à rester dans la réserve, les motiver et les amuser tout à la fois et leur permettre de faire une activité qui compense pour le travail plus exigeant en salle de classe.

Le lcol Leonard : La première année est très exigeante et je pense que les soldats y trouvent une grande satisfaction, mais ensuite, les choses deviennent répétitives à cause des sommes que nous recevons et du temps dont nous disposons pour former nos soldats. Tous les ans, nous devons parvenir au niveau de formation essentiel, mais le gros de cette formation est tellement répétitif que nos soldats s’en désintéressent. Nous devons trouver une façon de stimuler les soldats et de diversifier leur formation pour qu’ils aient l’impression de faire et d’apprendre toujours quelque chose de différent.

Le sénateur Cordy : Merci beaucoup.

Le sénateur Atkins : Offrez-vous des cours d’éducation physique dans le cadre de cette instruction?

LCol. Leonard: Unfortunately, no, we do not have PT in class A, because we are too busy trying to complete the tasks that have been given to us. Class B, which is full time, has a PT program, but for class A reservists, no, it is on their own initiative to conduct physical training.

Senator Atkins: Are there any sports built into the program and training?

LCdr. Harvey: Yes, in my unit and some of the other naval reserve divisions we have sports programs in the schedule. We do sports about three times a year on a training Wednesday. A lot of these people come in for only three to four hours on a training night and there is a lot to do on just in training. We do some sports tabloids, we might have an auction, we might have karaoke, but this kind of activity is to enhance the social side of the unit. We do not have a fitness program per se for class A, but we do have sports opportunities, basketball and little tabloids, and a bit of competition. Two weeks ago, we had shooting hoops and you had to put a balloon or move a feather 50 feet down the drill deck, so it was a lot of fun. We called it sports. The army would not call it sports, but it was a lot of fun and, certainly, it was fitness-oriented.

The Chairman: Commander you described the frustration that the regular feels when he or she is not fully engaged.

Could you elaborate on that for me, please?

LCrd. Harvey: Yes, sir. There are different career expectations between the class A sailor and the class B sailors; class A is the part-time sailor and the class B is the full-time sailor. A sailor from naval reserve division can go to a ship and spend a large portion of his or her career at sea. However, when that contract ends for whatever reason, say, a promotion or they just do not like it anymore, the transition back to the naval reserve division is difficult. It is a different environment from the operational focus on the ships. I would say that for some, the transition back is a bit more difficult and I do not know what else I can say in that regard. Certainly, they are welcome when they come back, but once we lose a reservist to the ships, they are gone for a long time.

The Chairman: I heard you say “difficult,” and I do not want to belabour it, but why is it difficult? How do they describe it to you?

LCdr. Harvey: The transition is from shipboard life to school life. It is not difficult and I apologize for giving that impression; it is different. They are more focused on the full-time military than

Le lcol Leonard : Malheureusement non, nous n’en offrons pas, parce que nous sommes par ailleurs trop occupés à remplir les missions qui nous ont été confiées. Pour les réservistes de la classe B, ceux qui servent à temps plein, il existe un programme d’éducation physique, mais pas pour les réservistes de la classe A, qui doivent faire ce genre d’entraînement de leur propre chef.

Le sénateur Atkins : Offrez-vous un programme sportif dans le cadre de votre formation?

Le captc Harvey : Oui, dans mon unité et dans certaines autres divisions de la réserve navale, nous offrons des programmes sportifs. Nous faisons du sport environ trois fois par an, les mercredis. La plupart de nos gens ne viennent que trois ou quatre heures en soirée et nous avons beaucoup à faire en formation. Nous organisons des compétitions sportives restreintes, nous pouvons avoir un encan, nous avons des soirées karaoké, autant d’activités qui servent à resserrer les liens sociaux au sein de l’unité. Nous n’avons pas de programme sportif en tant que tel pour les réservistes de la classe A, mais nous avons certaines activités, comme le basket-ball et quelques compétitions sportives restreintes, de même que des compétitions générales. Il y a deux semaines, nous avons organisé un concours de tir au panier de basket et il fallait aussi transporter une plume sur 50 pieds le long du plancher du pont d’exercice, ce qui a été très amusant. Nous appelons cela du sport, dans l’Armée ça n’en serait pas, mais c’est très amusant et cela permet tout de même de faire de l’exercice.

Le président : Commandant, vous avez parlé de la frustration de ceux qui, après avoir eu un emploi à temps plein, n’en retrouvent plus dans la réserve.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus long à ce sujet?

Le captc Harvey : Bien sûr. Les marins de la classe A et ceux de la classe B n’ont pas les mêmes aspirations de carrière. Ceux de la classe A sont des marins à temps partiel, tandis que ceux de la classe B sont à temps plein. Un marin qui appartient à la division de la réserve navale peut embarquer à bord d’un bâtiment et passer une grande partie de sa carrière en mer, mais quand son contrat arrive à terme, pour une raison ou une autre, par exemple une promotion ou parce que la personne décide de changer d’orientation, la transition dans la division de la réserve navale peut être difficile. Le milieu est différent de celui des bâtiments davantage opérationnels. Pour certains, le retour est un peu plus difficile que pour d’autres, mais je ne puis vous en dire plus à cet égard. Ils sont toujours les bienvenus quand ils reviennent, mais quand nous perdons un réserviste parce qu’il s’embarque, nous le perdons pour longtemps.

Le président : Vous avez dit « difficile » et je ne veux pas m’attarder là-dessus, mais pourquoi est-ce difficile? Pouvez-vous nous décrire un peu cela?

Le captc Harvey : La transition de la vie à bord à la vie à l’instruction. Ce n’est pas difficile et excusez-moi de vous avoir donné cette impression, mais c’est différent. Les réservistes de la

the class A side of it. This is an issue within the naval reserve, and it can be quite difficult for class B to find full time work when they return.

Senator Meighen: Commander Harvey you mentioned availability of time. Obviously, if somebody has a job, whether as a student or an employee, time is a problem. I do not know how to solve that problem.

I mean, if you were the king of the world and could wave a magic wand, how would you solve the problem?

I would like to have your views in terms of the eternal question of the advisability of a law in Canada that would protect reservist's vis-à-vis their employer or whether we are better off to leave the situation as it is.

As you know, there are two sides to that proposition. We do not have a law as they do in the U.S. Many people are in favour of leaving the situation as it is because if we change it, then perhaps the reservist will never get hired by that company.

LCdr. Harvey: As to the question of the law, my experience has been that there have been people who have found it to be a bit difficult, but I have certainly come across no one who said that they could not or would not if they wanted to go.

I have really no opinion. I know there are pros and cons and I really do not have enough knowledge to say which would be better. There are certainly advantages to both.

The issue of time is being looked at very closely. The naval reserve is putting together a small team, of which I am part, that is looking at the naval reserve organization specifically to identify who we need and what kind of jobs need to be created. Some of the ways that we save time for people is the online training and the shorter modules. We once had a junior leadership course that required the student to be away for up to seven weeks. The course is now offered online for two weeks and the time away has been reduced to two weeks for two consecutive summers.

We also are looking at offloading some of the administrative duties back to NAVERS Headquarters.

To my mind, the time challenge is unsolvable, and in order to successfully recruit and retain people we have to make them feel that their commitment makes a contribution. We have to make them happy to be there or we will lose them.

LCol. Leonard: Senator Meighen, my experience has been that we have been very successful with the Canadian Forces Liaison Council doing and the work that they do with civilian employers in our community. I do not have any negative experience with our

classe B sont beaucoup plus tournés vers des activités militaires à temps plein que ceux de la classe A. C'est un problème au sein de la réserve navale, parce qu'il peut être difficile pour un réserviste de la classe B de trouver un emploi à temps plein, quand il revient à terre.

Le sénateur Meighen : Commandant Harvey, vous avez parlé du temps disponible. De toute évidence, quelqu'un qui a une activité extérieure, qu'il soit étudiant ou employé, a un problème pour trouver du temps. Je ne vois pas comment vous pouvez régler ce problème.

Ce que je veux dire, c'est que si vous aviez une baguette magique, comment régleriez ce problème?

J'aimerais que vous nous fassiez part de votre point de vue au sujet de cette sempiternelle question du bien-fondé éventuel d'une loi au Canada qui protégerait les réservistes par rapport à leur employeur ou pensez-vous qu'il serait mieux de laisser les choses en l'état?

Comme vous le savez, il y a deux revers à cette médaille. Nous n'avons pas de loi comme aux États-Unis, et beaucoup sont favorables au statu quo, parce que si nous en changions, il est possible que les réservistes ne seraient plus engagés dans le secteur privé.

Le capt Harvey : Pour ce qui est de la loi, j'ai constaté que la situation peut être difficile pour certains, mais je ne suis jamais tombé sur quelqu'un qui m'ait dit ne pas être en mesure de faire quelque chose qu'il voulait ou pouvait faire.

En fait, je n'ai pas d'avis. Je sais qu'il y a du pour et du contre, mais je ne connais pas suffisamment la question pour vous dire ce qui serait mieux. Les deux formules présentent des avantages.

Nous avons examiné de très près cette question du temps. La réserve navale a mis sur pied une petite équipe, dont je fais partie, pour étudier notre organisation afin de dégager nos besoins et de voir le genre de chose que nous devons faire. Par exemple, nous pouvons économiser du temps grâce à la formation en ligne et à des modules plus courts. Une fois, nous avons organisé un cours de sous-officiers qui exigeait que les stagiaires partent pendant sept semaines. Le cours est maintenant offert en ligne et il dure deux semaines, si bien que nous avons réduit le temps d'absence à deux semaines durant deux étés consécutifs.

Nous cherchons également à nous décharger d'une partie de nos fonctions administratives sur le poste de commandement NAVERS.

Personnellement, j'estime que nous ne parviendrons pas à résoudre le problème du temps et pour arriver à recruter des gens et à les conserver chez nous, nous devons leur faire sentir qu'ils contribuent à quelque chose de valable. Nous devons les rendre heureux, sans quoi nous les perdrons.

Le lcol Leonard : Sénateur Meighen, à l'expérience, j'ai constaté que la formule du conseil de liaison des Forces canadiennes avait bien fonctionné, notamment dans ses interventions auprès des employeurs civils. Je n'ai pas entendu

soldiers getting time off to attend training, so my unit does not need that legislation.

My answer to the issue of time is that we must understand each and every soldiers' situation, whether they are married, or going to school, or have full-time careers. Once we have this understanding we must set the set the parameters of success for the units.

We at the 1st Battalion identify the key training events that we need our soldiers to attend, and for the most part, the soldiers make a good commitment to get out and attend those events. We must be flexible. We are reservists; we are part-timers, with full-time careers and families.

Senator Meighen: Thank you. Colonel Camsell?

LCol. Camsell: I echo Colonel Leonard. We maintain a flexible schedule and try to set our training schedule as early as possible. We also stagger training, so if somebody is not able to meet the first session, they can do the same training on the next one. That system works well with the amount of equipment we have because we can run a platoon quite well.

We have to recognize that the members of the unit put their career and families before the unit. I had an officer who took two years to write his CGA exams; he did not have a lot of extra time on the weekends to write the exams. He did the essential level capability training and he also came on Tuesday and Thursday nights and acted as the operations officer. He was not there for a lot of exercises, but he contributed in that way. As a CO and certainly as the other leadership in a unit, you might have a workhorse here and somebody who can only put in so much there, but it balances and eventually it works out well.

In regard to any sort of job protection law, I guess I am the odd man out. I think there should be a job protection law. I will be honest. In 1998 during Operation RECUPERATION we sent a combined company to Ontario. All of the soldiers that we sent were volunteers and they were sent within 48 hours. I do not know if in the event of a large-scale domestic situation we could send many more volunteers because they have jobs to go to and family commitments. I think that the law should be looked at. I know the Americans and the British have such a law.

Senator Meighen: We have heard a lot of cries of anguish to the extent that all the good equipment, the most modern equipment, is all with the regular force and you guys get either the dregs or nothing at all. Do you have any comments on that?

parler de cas de soldats qui aient essayé d'obtenir des congés pour suivre une instruction et qui ne l'aient pas obtenu, en sorte que pour mon unité, nous n'avons pas besoin de loi.

Pour ce qui est de la question du temps, il faut tenir compte de la situation de chaque soldat, selon qu'il est marié, qu'il va à l'école ou qu'il a un emploi à temps plein. Dès que nous comprenons cela, nous pouvons établir les paramètres de réussite pour l'unité.

Au 1^{er} bataillon, nous avons recensé les principaux événements de formation auxquels nos soldats se doivent absolument de participer et, dans la plupart des cas, ils s'engagent à se libérer pour cette formation et être présents à ces événements. Nous devons être souples. Nous sommes des réservistes, autrement dit des soldats à temps partiel qui ont un emploi à temps plein et une vie familiale.

Le sénateur Meighen : Merci. Colonel Camsell?

Le lcol Camsell : Je suis d'accord avec le colonel Leonard. Nous offrons un horaire souple et nous essayons d'adapter nos heures de formation à la disponibilité des gens dans toute la mesure du possible. Nous offrons également des instructions décalées, de sorte que si quelqu'un loupe la première session, il peut toujours suivre la suivante. Ce système fonctionne bien grâce à l'équipement que nous avons, parce que nous pouvons tout à fait faire fonctionner un peloton.

Nous devons prendre acte que les membres de l'unité font passer leur carrière et leur famille avant le travail de l'unité. Un de mes officiers a pris deux ans pour passer ses examens de CGA; il n'avait pas beaucoup de temps les week-ends pour le faire. Il a atteint le niveau de formation essentiel et a pu ensuite venir les mardis et les jeudis soirs pour assumer les fonctions d'officier des opérations. Il n'était pas souvent là pour les exercices, mais c'est ainsi qu'il a contribué à l'activité de l'unité. En qualité de commandant, tout comme les autres officiers de l'unité, je me réjouis d'avoir des gens sur qui je peux compter en permanence, mais j'en ai aussi sur qui je peux moins compter, et tout cela finit par s'équilibrer.

S'agissant de protéger les emplois par le biais d'une loi, je vais détonner un peu par rapport à mes collègues. J'estime effectivement qu'il faudrait adopter une telle loi. Je vais être honnête avec vous. En 1998, pendant l'opération RÉCUPÉRATION, nous avons envoyé une compagnie combinée en Ontario. La plupart de ces soldats étaient des volontaires et nous les avons déployés à 48 heures de préavis. Je ne sais pas si, en cas de catastrophe à grande échelle au Canada nous pourrions envoyer autant de volontaires, parce que ces gens-là ont des emplois et des engagements familiaux. J'estime que nous devrions envisager d'adopter une telle loi. Je sais que les Américains et les Britanniques en ont.

Le sénateur Meighen : Beaucoup se sont plaint du fait que la totalité du matériel moderne, de l'équipement de qualité se retrouvent au sein des Forces canadiennes et que vous n'avez que des miettes pour ne pas dire rien. Qu'en pensez-vous?

LCol. Camsell: My unit has the most vehicles on the island and the equipment I have is exactly the same as the regular force equipment. I have an adequate number of radios. I have the same number of weapons, trucks, everything I need to run a platoon. I may not be able to do a company of 120 soldiers with 60 trucks, but I have enough to do what I have to do.

Senator Meighen: Are you saying that if your soldiers went to the regular force they would not come across equipment they have never seen before?

LCol. Camsell: That is correct, senator, yes.

Senator Meighen: Commander, are you in the same position?

LCdr. Harvey: The naval reserve mission crews the maritime coastal defence vessels. That ship is unique to the naval reserve and it augments our mission. It is top of the line, among the best in the world. I was very, very proud to be part of it.

We have excellent training at the unit. We have computer-based training and we are involved with some simulators and part-task trainers. We have diesel mock-up units, a top-of-the-line boathouse, a digital boat, a Zodiac, diving tenders, and we have a diving vehicle. From our point of view, the training material and equipment and support for our unit is first-rate.

Senator Meighen: Thank you. Commander Leonard?

LCol. Leonard: I believe that we have sufficient equipment to achieve the mandated training that we have been assigned and to achieve the missions that we have been given. Just as a note, for integral support with regard to a vehicle lift for my troops, I rely on 36 Service Battalion, Colonel Camsell, to provide that, but that has not changed in as many years as I have been in the forces.

With regard to the technical expertise, there is some equipment that my soldiers would have to train on if they were to deploy overseas with the regular forces. Some of the new technical equipment coming in would require that training, but that is something I am certainly sure they would be able to do.

Senator Meighen: Have any of you received any funding to help you train with first responders in the area, or do you have a liaison person to interact with first responders?

LCol. Camsell: Our LFAA has a provincial liaison officer and this person is the one that liaises with the emergency measures centre, and so on. We have a domestic task to provide based on what comes through that channel.

Senator Meighen: Have you had any interaction with first responders?

LCol. Camsell: No, sir.

Le lcol Camsell : C'est mon unité qui a le plus grand nombre de véhicules sur l'île et le matériel dont je dispose est exactement le même que celui des forces régulières. J'ai un nombre suffisant de radios. J'ai le même nombre d'armes, de camions, de tout ce dont j'ai besoin pour déployer un peloton. Je ne serais sans doute pas en mesure de mettre sur pied une compagnie de 120 soldats avec 60 camions, mais j'en ai assez pour faire ce que j'ai à faire.

Le sénateur Meighen : Êtes-vous en train de nous dire que si vos soldats se retrouvaient au sein de la force régulière, ils n'auraient pas un meilleur équipement que ce qu'ils ont actuellement?

Le lcol Camsell : C'est exact, sénateur.

Le sénateur Meighen : Commandant, êtes-vous dans la même situation?

Le captc Harvey : Les équipages des navires de la défense côtière est fourni par la réserve navale. Il s'agit de navires uniques pour la réserve navale qui augmentent nos missions. Ce sont des bâtiments de dernier cri, parmi les meilleurs au monde. J'étais très fier d'en faire partie.

Nous offrons une excellente instruction au sein de l'unité. Nous offrons une formation informatisée et nous utilisons des simulateurs et des dispositifs d'entraînement partiel. Nous avons des modèles de moteur diesel grandeur nature, un hangar à bateaux dernier cri, un bateau virtuel, un zodiac, une embarcation-support pour plongée et un véhicule de plongée. Selon nous, le matériel et l'équipement d'instruction et l'appui dont bénéficie notre unité sont de tout premier ordre.

Le sénateur Meighen : Merci. Commandant Leonard?

Le lcol Leonard : J'estime que nous avons suffisamment d'équipement pour réaliser l'instruction qui nous a été confiée et pour accomplir les missions qu'on nous donne. Soit dit en passant, pour ce qui est du soutien intégral pour le transport par véhicule, je compte sur le 36^e bataillon de service, sur le colonel Camsell, qui transporte mes hommes, mais c'est la même chose depuis longtemps, depuis que je suis dans les Forces.

Pour ce qui est de la compétence technique, mes soldats peuvent s'entraîner sur certains équipements pour se préparer à des déploiements outre-mer au sein des forces régulières. Une partie du nouvel équipement exige une formation, mais je suis sûr que c'est quelque chose que nous pourrons faire.

Le sénateur Meighen : Avez-vous reçu des fonds pour vous aider à former les primo-intervenants dans ce domaine ou avez-vous un agent de liaison qui travaille au contact des primo-intervenants?

Le lcol Camsell : Notre SAFT dispose d'un agent de liaison provincial qui assure la coordination avec le centre des mesures d'urgence et d'autres organismes. Nous avons une mission interne à remplir, selon ce qui est décrété par ce canal.

Le sénateur Meighen : Avez-vous déjà communiqué avec un primo-intervenant?

Le lcol Camsell : Non.

LCol. Leonard: The provincial liaison officer for Newfoundland and Labrador is from my unit. He attended a meeting just this past Monday with 40 different personnel from different organizations, so we are well versed with regard to EOC.

LCrd. Harvey: My people from Cabot work very closely with Commander Reddy at Canadian Forces Station St. John's. For example, Y2K was coordinated to a large part with St. John's and when the 9/11 stranded passengers arrived here, we housed over 400 of them at HMSC Cabot.

I have been involved in informal meetings with the police chief and the RCMP at White Hills. I have met with the harbour master about the emergency plan for the harbour. We have also been involved in spill training with the Coast Guard through some of the coursing there. We are involved in maritime security issues with the Coast Guard, and some of our people do their training with them. As a matter of fact, I am going to evaluate it for the naval reserve.

We are not formally a part of the first response team; we would need to be tasked out, but we are ready and involved. Y2K was an excellent example of our preparedness; all the first responders were involved in that one.

Senator Meighen: I get the impression that if you were to pick the ages of your unit, it would look like a barbell. You have the 25 and under, and then very few people, and then the 40 and over, with another bulge.

Do you know the average age of your unit, and is my description a bit unfair?

LCol. Leonard: That is a very interesting question. I guess that the majority of my soldiers are less than 25 years old and the senior leadership in my unit is perhaps older than 40, so you probably gave it a good description.

LCrd. Harvey: I would characterize it a bit differently. Our officer corps at Cabot is small, a mix of juniors and some middle-aged soldiers. Our NCM corps and our senior non-commissioned officers are older and their numbers are small; our junior ranks are younger and are very large. As a result of our successful recruiting we have more than 80 people on basic, coordinated training or distributed training. The average age is younger than I am.

LCol. Camsell: Our officer corps is quite small, with our junior officers in their twenties and the older ones in their late thirties and forties. We get a great many of our senior NCOs from the regular force and they are in their forties when they return to us.

[Translation]

Senator Meighen: A last question, Mr. Chairman. I'd like to know if Commander Harvey was welcomed as an Anglophone in Rimouski?

Le lcol Leonard : L'agent de liaison provincial pour Terre-Neuve et le Labrador vient de mon unité. Il vient de participer à une réunion, lundi, avec 40 personnes appartenant à diverses organisations et nous sommes donc très au courant de ce qui se fait dans le cas du DC Opér.

Le captc Harvey : Mes gens à Cabot travaillent en étroite collaboration avec le commandeur Reddy, à la station des Forces canadiennes de St. John's. Par exemple, le passage à l'an 2000 a été en grande partie coordonné avec St. John's et le NCSM a accueilli 400 des passagers restés bloqués chez nous le 11 septembre.

Je participe à des réunions informelles avec le chef de police et la GRC à White Hills. J'ai rencontré le capitaine du port au sujet des plans d'urgence. Nous avons également participé à des exercices de simulation de déversement avec la Garde côtière. De plus, nous participons à toutes les questions touchant à la sécurité maritime au côté de la Garde côtière et certains de nos gens suivent une formation avec ceux de la Garde côtière. D'ailleurs, je vais faire une évaluation pour la réserve navale.

Nous ne faisons pas officiellement partie des équipes de première intervention, parce qu'il faudrait d'abord qu'on nous confie cette mission, mais nous sommes prêts et nous sommes déjà intervenus. Le passage à l'an 2000 a été un excellent exemple de notre niveau de préparation, tous les primo-intervenants sont intervenus en même temps.

Le sénateur Meighen : J'ai l'impression que si vous dressiez une pyramide des âges pour votre unité, elle ressemblerait à un haltère : les 25 ans et moins d'un côté, quelques-uns au milieu et les 40 ans et plus de l'autre.

Connaissez-vous l'âge moyen de votre unité et ma description est-elle juste?

Le lcol Leonard : Question très intéressante. Je pense que la majorité de mes soldats ont moins de 25 ans et que le sous-officier supérieur de mon unité a sans doute plus de 40 ans, en sorte que votre description est probablement bonne.

Le captc Harvey : Je présenterais les choses un peu différemment. Dans notre bureau à Cabot, nous avons un petit effectif mixte de sous-officiers et de soldats d'âge moyen. Nos militaires du rang et nos sous-officiers supérieurs sont plus vieux et ils sont moins nombreux; nos sous-officiers subalternes sont jeunes et nombreux. Comme nous avons réussi dans notre recrutement, nous avons maintenant plus de 80 personnes affectées à l'instruction de base, coordonnée ou à distance. Dans la moyenne, ils sont plus jeunes que moi.

Le lcol Camsell : Notre corps d'officiers est relativement réduit, nos officiers subalternes ayant dans la vingtaine, les plus vieux ayant dans la trentaine ou la quarantaine. Beaucoup de nos sous-officiers viennent de la force régulière et, quand ils intègrent nos rangs, ils ont dans la quarantaine.

[Français]

Le sénateur Meighen : Une dernière question, monsieur le président, j'aimerais bien savoir si le commandant Harvey a été bien reçu comme anglophone à Rimouski?

LCdr Harvey: I liked my stay in Rimouski during my tenure as commanding officer. I was in charge of the Laval area and the Rimouski area. It was a beautiful experience.

[English]

Senator Meighen: Good for you. I found myself in first-year law school as an anglophone at Laval University many years ago, so I know the feeling of being somewhat unique in a given environment.

Well, good for you. I am glad to see that the language courses do succeed in some places. It obviously took with you.

Senator Atkins: I think probably everybody on this panel has been to Beaumont Hamel at one time or another.

Colonel Leonard, I think a lot of your counterparts in different reserve regiments would be very envious of your budget.

If your soldiers were to turn out in full force on a regular basis, would you have enough money to get through on your annual budget?

LCol. Leonard: Senator, no, we would not. We parade about 75 per cent to 80 per cent on a given night, and that is how our budget is allotted.

Senator Atkins: That is something we just wanted to confirm because we are hearing that everywhere we go.

LCol. Leonard: Yes, senator, I think that is a very fair statement.

Senator Atkins: Would you support the re-establishment of the COTC or UNTDs into the university programs?

LCdr. Harvey: Senator, I do not know enough about it to comment on that program. I know there is the ROTP program, but we have nothing to do with it.

Senator Atkins: Would it be an incentive if the recruits could move from the reserve units into a university program that would be somewhat subsidized by their involvement in the military?

LCdr. Harvey: Sir, we have the education reimbursement program. I do not know how familiar the committee is with this program. This pays \$2,000, up to one-half, for their university education. It is a hugely popular program. I think Cabot has 50 people who have applied for that reimbursement. That program is about to be expanded and it looks like there will be more benefits because they are looking at second degrees and that sort of thing.

I can not comment on the UNTD program.

LCol. Leonard: I think the reimbursement program that we have in place is very suitable for young, potential soldiers coming out of high school.

Lt. Cdr. Harvey : En tant que commandant à Rimouski, j'ai bien aimé mon séjour là-bas, j'étais impliqué avec la région Laval ainsi qu'avec la ville de Rimouski. Ce fut une belle expérience.

[Traduction]

Le sénateur Meighen : Tant mieux ! Je me suis retrouvé en première année à l'école de droit à l'Université Laval, il y a plusieurs années, en tant qu'anglophone, et je sais ce qu'on ressent quand on se retrouve dans ce genre de situation.

C'est fort bien pour vous. Je suis heureux de voir que les cours de langue ont donné des résultats pour certains, apparemment pour vous.

Le sénateur Atkins : Je pense que tous nos témoins ont été à Beaumont Hamel à un moment ou à un autre.

Colonel Leonard, je suis sûr qu'un grand nombre de vos homologues dans différents régiments de la réserve sont très envieux de votre budget.

Messieurs, si vos unités étaient intégrées à la force régulière, auriez-vous suffisamment d'argent avec vos budgets annuels?

Le lcol Leonard : Non, sénateur. Nous passons 75 à 80 p. 100 de nos soirées à faire des défilés et c'est à cela que notre budget est consacré.

Le sénateur Atkins : Nous voulions le confirmer, parce que c'est ce que nous entendons dire partout où nous allons.

Le lcol Leonard : Effectivement, sénateur, je crois que c'est ce qu'on peut dire.

Le sénateur Atkins : Seriez-vous d'accord avec le rétablissement du CTCU ou de la DUIN dans le cadre des programmes universitaires?

Le lcol Harvey : Sénateur, je ne connais pas suffisamment ce programme pour vous répondre. Je connais le programme PFOR, mais je n'ai rien à voir avec lui.

Le sénateur Atkins : Est-ce que ce serait intéressant si l'on pouvait déplacer les recrues des unités de la réserve à des programmes universitaires qui financeraient leur participation à la réserve?

Le captc Harvey : Monsieur, nous avons un programme de remboursement des études. Je ne sais pas dans quelle mesure le comité le connaît. Nous versons de 2 000 \$ à la moitié des frais d'inscription à l'université. C'est un programme excessivement populaire. Je pense que nous avons 50 marins, à Cabot, qui ont demandé à en bénéficier. Ce programme doit être élargi et il semble qu'il sera mieux doté, parce qu'il s'adressera désormais aux étudiants qui veulent obtenir un deuxième diplôme, par exemple.

En revanche, je ne peux pas vous parler du programme de la DUIN.

Le lcol Leonard : Je pense que le programme de remboursement que nous administrons convient tout à fait aux jeunes soldats, plein de potentiel, qui viennent du secondaire.

LCol. Camsell: I agree with Colonel Leonard. The tuition program is certainly very successful and has drawn quite a few young people into our ranks.

Senator Atkins: Do you see too much paperwork?

LCdr. Harvey: Yes, senator.

Senator Cordy: You did not even have to say, "Yes."

LCol. Leonard: My feeling on paperwork is that it is a requirement. It has to be done in order to staff specific training and exercises, so there is a requirement to do paperwork. I rely on my staff to do a lot of it, so I tend to get away from a lot of it.

Senator Atkins: Is the paperwork necessary?

LCol. Leonard: I think it is necessary, yes, to make sure that we do not miss anything with regard to training soldiers properly and looking after their safety.

The Chairman: How much of it is hard paper and how much of it is online work?

LCdr. Harvey: It is 90 per cent paper, with very little online except some of the surveys. There is a large amount of paperwork that is necessary, but not as focused. For example, we take a tremendous amount of training and work for risk management, which deals with the safety organizations and the HazMat and making sure that every bottle of Windex has papers. It is all required by legislation, but it takes a tremendous amount of work from the day staff. We have other committees and reports that are required as well.

In some ways, the administrative load is huge, not in the sense that it is not good, but it is too much for some of the naval reserve divisions, and instead of doing their training or their divisional work to get their soldiers or sailors off, they are doing a report, a survey, a questionnaire, or implementing another policy change.

That whole issue of the administrative load of NRDs is one that is very important to naval reserve divisions and headquarters. There have been a number of studies on that subject. As a matter of fact, our establishment review is looking at what we can off-load. The NPF organizations, with all the PeopleSoft experts and other people management experts take a tremendous amount of work. Our training and divisional work absolutely comes first.

The Chairman: I have often felt that having electronic files might be a solution to the problem of overwhelming paperwork. Do you agree?

Is there a program to reduce the paper burden and to catch up with the rest of the world?

Le col Camsell : Je suis d'accord avec le colonel Leonard. Le programme de remboursement des frais d'inscription donne d'excellents résultats et il a attiré beaucoup de jeunes dans nos rangs.

Le sénateur Atkins : Estimez-vous qu'il y a trop de paperasserie?

Le capt Harvey : Oui, sénateur.

Le sénateur Cordy : Vous n'aviez même pas besoin de dire oui.

Le col Leonard : J'estime que la paperasserie est nécessaire. Il faut le faire pour conduire des exercices et des formations spécifiques, si bien qu'on ne peut pas l'éviter. Je m'en remets à mon personnel qui en fait la plus grande partie et j'essaie donc de m'en tenir loin.

Le sénateur Atkins : Vous jugez la paperasserie nécessaire?

Le col Leonard : Effectivement, j'estime qu'elle est nécessaire parce qu'il faut veiller à ce qu'on ne manque de rien pour former correctement les soldats et pour veiller à leur sécurité.

Le président : Quel pourcentage de paperasserie se fait sur papier à proprement parler et quel pourcentage en ligne?

Le capt Harvey : C'est du papier à 90 p. 100 et un peu en ligne, comme pour les sondages. Nous brassons de grandes quantités de papier dont l'utilité est discutable. Par exemple, nous passons beaucoup de temps à former nos gens en gestion de risque, et à travailler sur ce plan, ce qui a trait à la sécurité de l'organisation, aux matières dangereuses et au fait que nous devons nous assurer que chaque bouteille de Windex fait l'objet d'un document. Tout cela, c'est la loi qui l'exige et ça nécessite beaucoup de travail de la part du personnel de jour. De plus, nous avons participé à des travaux de comité et fait des rapports.

D'une certaine façon, on peut dire que la charge administrative est énorme, pas parce qu'elle est mauvaise, mais parce qu'elle est disproportionnée pour certaines divisions de la réserve navale et que, plutôt que de vaquer à leur travail divisionnaire et de participer à des séances d'instruction, les soldats ou les marins doivent faire des rapports, répondre à des sondages, remplir des questionnaires ou mettre en œuvre des changements politiques.

Toute cette question de la charge administrative des divisions de la réserve navale est très importante, pour la division elle-même et pour le quartier général. Plusieurs études ont été réalisées sur le sujet. D'ailleurs, dans le cadre de l'examen que nous effectuons, nous cherchons à déterminer la part de travail administratif dont nous pouvons nous départir. Une organisation FNP exige un travail énorme avec tous les experts PeopleSoft et les autres experts en gestion du personnel qui nous mobilisent énormément. Or, nous devons accorder la priorité à notre travail divisionnaire et à la formation.

Le président : J'ai souvent pensé que les dossiers électroniques pouvaient être une solution à une paperasserie écrasante. N'êtes-vous pas d'accord?

Existe-t-il un programme pour réduire la paperasserie et pour rattraper le reste du monde sur ce plan?

LCol. Camsell: Yes, there is a program. Our unit went online five years ago. I find it a bit of a problem to have to go there pretty well twice a week to check my email, but our operating budgets and our training plans are found more and more online. We will be online complete this year. We do not have to wait for the old-style mail.

The Chairman: I would think you would not even have to go on to the base.

LCol. Camsell: Yes. A lot of operation orders are now sent through the internet with a hard copy to follow, so it gives you a heads-up that way. The good thing about IT is when you are recreating exercises and so on, you have a format and a template to follow, so that certainly has improved it to a great degree.

LCol. Leonard: I would also like to say that the distributive learning aspect of it has allowed soldiers more flexibility to attend courses, so we are making use of it.

The Chairman: It just seems to me that all the kids you are bringing in, you know, this is "easy peasey" for them. It may not be for the rest of us, but it seems to me that that is the new army and navy.

LCol. Camsell: That is correct, senator. Our logistics officers and combat service support officers take roughly six weeks of their training at home through distributed learning. With the use of a CD-Rom they read and do questionnaires, and they do an online test for which they are paid. So, time-wise, it makes it much more effective for them.

Senator Atkins: When we were in Quebec City we went to a naval reserve training facility. Do you have access to that facility?

LCdr. Harvey: Yes, we do. We sent a large number of personnel to Quebec City for training at that Fleet School Quebec as well as Borden and Halifax and a number of other agencies.

I would like to clarify. We have a tremendous amount of electronic support in the naval reserve with our Taurus management system and PeopleSoft and emails and websites and DIN access to every document you could ever imagine, but there is still a lot of filling out of paper forms and going around and writing reports and checklists and that sort of thing.

Senator Forestall: On the pay allowance side of your activity, is the national Employment Insurance program apropos? Are you involved in it? Do you deduct for unemployment purposes?

LCol. Leonard: Yes, senator, we do.

Senator Forestall: All three of you? Yes. What about Canada Pension Plan? Do you make those deductions as well?

Le lcol Camsell : Oui, il existe un programme. Notre unité est passée en ligne il y a cinq ans. Je trouve personnellement difficile de devoir rentrer au bureau pour vérifier mes courriels deux fois par semaine mais, d'un autre côté, nous avons de plus en plus accès à nos budgets et à nos plans de formation en ligne. Nous serons complètement en ligne cette année. Nous n'aurons plus à attendre les bonnes vieilles lettres.

Le président : On pourrait penser que vous n'aurez même plus à vous rendre à la base.

Le lcol Camsell : Effectivement. La plupart des ordres d'opération nous parviennent maintenant par Internet et la copie papier suit, ce qui nous permet d'avoir un préavis. Ce qu'il y a de bon avec les TI, c'est que l'on peut recréer les exercices, que l'on a un format, un gabarit à suivre et que cela améliore de beaucoup ce que nous faisons.

Le lcol Leonard : Je tiens également à dire que le volet enseignement à distance a conféré beaucoup plus de souplesse à nos soldats dans la participation au cours et nous nous en servons.

Le président : J'ai l'impression que, pour tous ces jeunes que vous attirez, tout cela est du connu. Ce n'est peut-être pas le cas pour nous tous, mais j'ai l'impression que c'est cela la nouvelle Armée et la nouvelle Marine.

Le lcol Camsell : Vous avez raison, sénateur. Nos officiers de logistique et nos officiers d'appui au combat suivent environ six semaines de formation chez eux, grâce à l'enseignement à distance. Grâce au CD-ROM, ils peuvent prendre connaissance des textes et répondre au questionnaire, après quoi ils passent un test en ligne pour lequel ils sont payés. Ainsi, ils utilisent beaucoup mieux leur temps.

Le sénateur Atkins : Quand nous étions à Québec, nous avons visité une installation de formation de la réserve navale. Avez-vous accès à cette installation?

Le capt Harvey : Oui. Nous avons envoyé un grand nombre de personnes à Québec pour suivre une formation à cette école de la flotte, de même qu'à Borden et à Halifax et dans d'autres établissements.

Je tiens à apporter une précision. Nous bénéficions d'un énorme appui électronique à la réserve navale, grâce à notre système de gestion Taurus de même qu'à PeopleSoft, à nos courriels, aux sites Internet et à notre accès au RID à tous les documents que vous pouvez imaginer, mais nous continuons de remplir beaucoup de formulaires imprimés que nous devons faire circuler de même que des rapports, des listes de vérification et autres.

Le sénateur Forestall : Pour ce qui est de l'indemnité pour vos activités, est-ce que le programme d'assurance-emploi est utile? Avez-vous quelque chose à voir avec ce programme? Effectuez-vous des déductions aux fins de l'AE?

Le lcol Leonard : Oui, sénateur.

Le sénateur Forestall : Tous les trois? Oui. Et qu'en est-il du Régime de pensions du Canada? Est-ce que vous effectuez également ce genre de déduction?

LCol. Camsell: I am uncertain about that, senator. I do not think so for class A reservists.

Senator Forestall: I suspect if you did one, you would be involved with all of those programs.

Have the reserves had any reason to visit the question of private life insurance taken out by a recruit who finds himself deployed to a live fire exercise, which might be injurious to his insurance program?

Have you had any occasion to look at that, examine it and if you have, what is the resolution?

LCdr. Harvey: Sir, we have had a number of briefings by the personnel at the station. We have a number of groups that have come from the station to see that the recruits have the right insurance and that they have the right kind of family support. We have our own local support for people that we deploy as well.

The pay side of it and the deductions, to my mind, has been absolutely excellent in the last number of years. Pay used to be a huge problem with the naval reserve and I would say that in the last five years I have had one or two issues on pay from the whole ships' company and most of it has had to do with late T4 slips or something like that. So, the pay seems to work out fantastically.

Senator Forestall: Have any of you ever had somebody draw benefits and come back and ask for even a day's work?

LCdr. Harvey: We have a number that are unemployed that do come in and they still parade and they make those claims or they have to declare that they have had these number of days and it is taken from their Employment Insurance.

Senator Forestall: They are allowed to earn a certain amount of money, are they not?

LCdr. Harvey: Yes. If they go over, they pay back. The commitment is so real that many of them do that and many volunteer for their time and they do not get paid at all. They get one-half of a day's pay and they might work for 10 hours. I am sure that this is the case elsewhere. The dedication of the reservist is absolutely incredible, despite the challenges and some of lumps and humps along the way.

Senator Forestall: Is there any way of enhancing or improving that aspect of pay allowances that might add to retention capabilities?

LCol. Leonard: Senator Forestall, I am not sure if you are familiar at all with the SISIP program for reservists. All new recruits are given a briefing during the basic training course in regards to the availability of SISIP. It is not forced upon them; it is their individual choice whether or not they would like to purchase it or get involved in the program, but it is a very good life insurance program. It is a term insurance-type program and the payments on it are very small and they offer some really good coverage.

Le icol Camsell : Je n'en suis pas certain, sénateur, mais je ne pense pas que ce soit le cas pour un réserviste de classe A.

Le sénateur Forestall : Je soupçonne que si vous le faisiez, vous participeriez à la totalité de ces programmes.

Est-ce que les réserves ont une raison de se poser des questions au sujet des assurances-vie privées à laquelle une recrue peut avoir de la difficulté à souscrire parce qu'elle va être éventuellement appelée à participer à des exercices de tir réel, ce que les compagnies n'apprécient pas?

Avez-vous eu l'occasion d'examiner cette question et, si oui, à quelle conclusion en êtes-vous venu?

Le captc Harvey : Nous avons participé à plusieurs exposés donnés par le personnel de la station. Plusieurs groupes sont venus de la station pour s'assurer que les recrues ont la bonne assurance et qu'elles disposent du bon programme de soutien familial. Nous avons nos propres programmes pour les gens que nous déployons.

J'estime que, depuis quelques années, la solde et les déductions sont excellentes. Avant, la solde était un gros problème à la réserve navale, mais je dirais qu'au cours des cinq dernières années, je n'ai eu qu'un problème ou deux de solde, pour tout le personnel du navire et il s'agissait en fait de T4 qui avaient été émis en retard ou de quelque chose du genre. Donc, les choses semblent fonctionner merveilleusement du côté de la paie.

Le sénateur Forestall : Est-ce que quelqu'un qui touchait des prestations vous a déjà demandé une journée de travail?

Le captc Harvey : Nous comptons effectivement plusieurs chômeurs qui se présentent chez nous, qui remplissent leur déclaration en indiquant le nombre de jours où ils ont été payés et ce montant est déduit de leur chèque d'assurance-emploi.

Le sénateur Forestall : Ils peuvent tout de même gagner une certaine somme, n'est-ce pas?

Le captc Harvey : Effectivement. S'ils la dépassent, ils doivent la rembourser. L'engagement de ces gens-là est tel que c'est ce que font beaucoup d'entre eux et beaucoup font même du bénévolat et ne sont même pas payés. Ils travaillent jusqu'à 10 heures mais ne sont payés que pour une demi-journée. Je suis certain que c'est le cas ailleurs. Le dévouement des réservistes est absolument incroyable, malgré tous les défis qu'ils doivent relever et les obstacles qu'ils doivent franchir.

Le sénateur Forestall : Est-ce qu'une amélioration de la rémunération vous permettrait de mieux retenir les effectifs?

Le icol Leonard : Sénateur Forestall, je ne sais pas si vous connaissez le programme RARM pour les réservistes. Pendant le cours d'instruction de base, les recrues participent à un exposé sur le RARM. Personne n'est obligé d'y adhérer, c'est à chacun de faire son choix, de participer ou pas, mais c'est un bon programme d'assurance-vie. Il s'agit d'une assurance temporaire qui coûte relativement peu et qui offre une couverture véritablement bonne.

Senator Forestall: Do you find much interest in your program?

LCol. Leonard: Yes, I would say that the majority of the senior personnel take advantage of the SISIP program. It is optional. I find that some of the new recruits do not like to get involved in it, which is unfortunate, I think.

LCol. Camsell: Senator, I am not sure if you are aware that there is a proposed pension plan for part-time reserves.

Senator Forestall: Where does it stand? When are you going to know about it?

LCol. Camsell: I have heard June 2006.

Senator Forestall: Oh, we are literally a one-year and one-half away.

LCol. Camsell: Yes.

Senator Forestall: That is good because I think that will be one of the most significant things that can happen. Thank you very much indeed.

The Chairman: Thank you, Senator Forestall. Gentlemen, thank you very much. It has been a very instructive afternoon for us. We have a real interest in the reserves and your panel has helped us significantly in getting a better understanding of the dynamics of how they function and what motivates reservists.

We value the work you are doing. Please convey to the men and women who serve with you that we are very proud of them and appreciate the work that they do.

On behalf of the committee I thank you very much for coming here and for speaking so ably on their behalf. Thank you so much. This meeting stands suspended and will continue in camera in the next room.

The committee adjourned.

ST. JOHN'S, Wednesday, February 2, 2005

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6 p.m. to examine and report on the national security policy for Canada (Town Hall Meeting).

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

[*English*]

The Chairman: Welcome, everyone. It is good to see you. On behalf of the Senate Standing Committee on National Security and Defence, I want to say that we are very pleased to be here in St. John's and to be visiting Newfoundland and Labrador. This is a city with a very proud military tradition. St. John's is the home to the Canadian Forces Station St. John's, the First Battalion, the Royal Newfoundland Regiment, to the 56 Field Engineers Squadron, to the 36 Service Battalion and the 728 Communications Squadron.

Le sénateur Forestall : Trouvez-vous que les gens sont très intéressés à votre programme?

Le lcol Leonard : Oui, je dirais que la majorité des gradés se prévaut du programme RARM. Il est facultatif. Je trouve malheureux que certaines de nos recrues ne veuillent pas y adhérer.

Le lcol Camsell : Sénateur, je ne sais pas si vous êtes au courant du régime de pension qui a été proposé pour les réserves à temps partiel.

Le sénateur Forestall : Où en est-on? Quand aurez-vous des nouvelles?

Le lcol Camsell : On m'a parlé de juin 2006.

Le sénateur Forestall : Eh bien, nous n'en sommes encore qu'à un an et demi.

Le lcol Camsell : Oui.

Le sénateur Forestall : C'est bien, parce que je crois que ce sera une excellente chose. Merci beaucoup.

Le président : Merci, sénateur Forestall. Merci beaucoup, messieurs. Cette après-midi a été très instructive pour nous tous parce que nous nous intéressons beaucoup aux réserves et que votre groupe nous a énormément aidé à mieux comprendre la façon dont fonctionnent les réservistes et ce qui les motive.

Nous apprécions le travail que vous faites. Veuillez transmettre aux hommes et aux femmes qui servent à vos côtés que nous sommes très fiers d'eux et que nous apprécions leur travail.

Au nom du comité, merci beaucoup de vous être déplacé aujourd'hui et de nous avoir tenu des propos aussi intéressants en leur nom. Merci beaucoup. Cette réunion est à présent terminée et nous allons poursuivre à huis clos dans la salle voisine.

La séance est levée.

ST. JOHN'S, le mercredi 2 février 2005

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

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

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue à tous. C'est un plaisir de vous rencontrer. Au nom du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, je tiens à dire que nous sommes très heureux d'être ici à St. John's, capitale de Terre-Neuve-et-Labrador. St. John's est fière de sa tradition militaire. La ville abrite en effet la station des Forces canadiennes de St. John's, le First Battalion, le Royal Newfoundland Regiment, le 56^e Escadron de génie, le 36^e Bataillon des services

Thousands of young men and women in this region have served in two world wars and in Korea and have continued to serve Canada in peacekeeping and peacemaking missions since.

I would like to, if I could, briefly introduce the members of the committee to you.

The folks in the back, come on up. We have some seats here and we would love to have you feeling comfortable. We will get the staff to bring in some more seats so that everybody is accommodated. But there is a couple here in the front row. There is another one in the front row here. And we will just keep moving in chairs. If we could get some on this side here, perhaps even some seats for people here. That is terrific.

Thank you so much for coming. I would like to introduce the committee, if I could, to you. On my immediate right is the distinguished senator from Nova Scotia, Michael Forestall. He served the constituents of Dartmouth for 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. While in the House of Commons, he served as the Official Opposition Defence Critic from 1966 to 1976. He is also a member of our Subcommittee on Veterans' Affairs.

On the far left of the table is Senator Norman Atkins from Ontario. He came to the Senate with 27 years of experience in the field of communications. He served as a senior adviser to Mr. Robert Stanfield, to Premier William Davis and to Prime Minister Brian Mulroney. He is also a member of our Subcommittee on Veterans Affairs.

Beside him is Senator Jane Cordy from Nova Scotia. She 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 chair of the Canada-NATO Parliamentary Association and she is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology.

On my far right, your left, of the table is Senator Tommy Banks from Alberta. He is the Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which recently released a report entitled *The One-Tonne Challenge*. He is well known to Canadians as a versatile musician and entertainer. He provided the musical direction for the ceremonies at the 1988 Winter Olympics in Calgary. He is an Officer of the Order of Canada and he has received a Juno award.

Beside him is Senator Michael Meighen. He is a lawyer by profession. He is chancellor of the University of King's College and past chair of the Stratford Festival. He has an honorary doctorate in civil law from Mount Allison University and the University of New Brunswick. Currently, he is the Chair of our Subcommittee on Veterans Affairs and he is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce.

et le 728^e Escadron des communications. Des milliers de jeunes Canadiens et Canadiennes de la région ont servi le pays en combattant dans les deux guerres mondiales et en Corée et le font encore aujourd'hui en participant à des missions de maintien de la paix.

Si vous le permettez, j'aimerais vous présenter brièvement les membres du comité.

Je voudrais d'abord inviter les gens dans le fond de la salle à s'approcher. Il y a des places libres en avant et nous aimerions que vous soyez confortables. Nous allons demander aux employés d'apporter plus de chaises pour que tout le monde puisse s'asseoir. Il y a des sièges vides ici dans la première rangée et un autre plus loin. Nous allons rajouter d'autres chaises. Si on pouvait en placer de ce côté-ci, et peut-être en apporter pour les personnes là-bas. C'est parfait.

Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui. Je voudrais vous présenter les membres du comité. Tout de suite à ma droite, se trouve le distingué sénateur Michael Forestall de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur Forestall est au service de la population de Dartmouth depuis 37 ans; il a d'abord été député avant de devenir sénateur. À la Chambre des communes, il a été porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense de 1966 à 1976. Il siège également à notre Sous-comité des anciens combattants.

La personne qui est assise au bout de la table, à ma gauche, c'est le sénateur Normand Atkins de l'Ontario. Il a travaillé pendant 27 ans dans le domaine des communications avant d'être nommé au Sénat. Il a été conseiller principal auprès de Robert Stanfield, du premier ministre de l'Ontario William Davis et du premier ministre Brian Mulroney. Il est, lui aussi, membre du Sous-comité des anciens combattants.

À ses côtés se trouve le sénateur Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse. C'est une éducatrice accomplie qui a consacré de nombreuses années au service communautaire, notamment en tant que vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission. Elle est présidente de l'Association parlementaire Canada-OTAN et membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie.

À l'extrême droite, c'est-à-dire à votre gauche, se trouve le sénateur Tommy Banks de l'Alberta. Il est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles qui a récemment publié un rapport intitulé *Le défi d'une tonne*. Il est bien connu au Canada pour ses multiples talents d'animateur et de musicien. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des jeux Olympiques d'hiver de 1988, à Calgary. Il a été nommé officier de l'Ordre du Canada et il a remporté un prix Juno.

À ses côtés, c'est le sénateur Michael Meighen. Il est avocat de profession. Il est chancelier de l'Université King's College et ancien président du Festival de Stratford. Il s'est vu décerner des doctorats honorifiques en droit civil de l'Université Mount Allison et de l'Université du Nouveau-Brunswick. Il est président de notre Sous-comité des anciens combattants et il siège au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce.

Our committee is the first Senate committee mandated to examine security and defence. The Senate asked our committee to examine the need for a national security policy. We began our review in the year 2002 and we issued three interim reports entitled, *Canadian Security and Military Preparedness*, in February, *The Defence of North American: A Canadian Responsibility*, in September, and, *An Update on Canada's Military Crisis: A Review from the Bottom Up*, in November.

In 2003, the committee published two reports, *The Myth of Security at Canada's Airports*, in January, and, *Canada's Coastlines: The longest Under-Defended Borders in the World*, in October.

In 2004, we tabled two more reports, *National Emergencies: Canada's Fragile Front Lines*, in March, and recently, *The Canadian Security Guidebook*, 2005 edition.

The committee is currently reviewing Canadian defence policy. During the next few months, the committee will hold hearings in every province and engage Canadians to determine their national interest, what they see as Canada's principal threats and how they would like the government to respond to those threats. The committee will attempt to generate debate on national security in Canada and to forge a consensus on the need and type of military Canadians want.

Our moderator this evening is Gregory Doyle. He is over here. He was born and raised and lives in St. John's. He has worked for the Health and Community Services in St. John's for nine years and also serves as chair of the Pan-Canadian Committee on Cancer Control. Welcome, Mr. Doyle, and thank you very much for your assistance this evening.

We are here tonight to hear your views. We are here to learn and we hope to come away with a better understanding of what the people in this community want for their armed services. I would ask Mr. Doyle now if he would explain the ground rules that we hope will be satisfactory for everyone during the course of the evening. Mr. Doyle, the floor is yours.

Mr. Gregory Doyle, Moderator: Thank you, Senator Kenny. Thank you, everyone, for attending this evening's meeting.

There are two microphones in the hall. If you wish to make a comment, line up in front of one of them. You will not be asking questions. You will be making a presentation that will not exceed three minutes. A clock will show your remaining time. The yellow light will go on at the 30-second mark. When the red light goes on, your time is up, and I will assure you, I will interrupt you and you will be stopped.

One member of the committee may then ask you a question to clarify your comments. That question is expected to take the senators 30 seconds to ask and, again, they will be kept to that time, and then you will have up to a minute and a half to respond.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent dont le mandat est d'examiner les questions de sécurité et de défense. Le Sénat a chargé notre comité de se pencher sur la nécessité d'une politique de sécurité nationale. Nous avons commencé notre examen en 2002 en publiant trois rapports provisoires : *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, en février, *La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne*, en septembre et *Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes : Une vue de bas en haut*, en novembre.

En 2003, le comité a publié deux rapports : *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, en janvier, et *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde*, en octobre.

En 2004, nous avons publié deux autres rapports : *Les urgences nationales : Le Canada fragile en première ligne*, en mars, et récemment *Le manuel de sécurité du Canada*, édition 2005.

Le comité procède actuellement à l'examen de la politique de défense du Canada et, au cours des prochains mois, il va tenir des audiences dans toutes les provinces et demander aux Canadiens et aux Canadiennes de déterminer ce qui est d'intérêt national pour eux, quelles sont les principales menaces qui, à leur avis, pèsent sur le Canada et comment ils voudraient que le gouvernement y réagisse. Le comité va tenter de susciter un débat sur la sécurité nationale au Canada et de dégager un consensus sur le type de forces militaires que les Canadiens veulent.

M. Gregory Doyle sera notre modérateur ce soir. Il est né et a grandi à St. John's. Il a travaillé pour les services de santé et d'action communautaire de la ville pendant neuf ans et il a également été président du Comité pancanadien sur la lutte contre le cancer. Monsieur Doyle, je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie de l'aide que vous nous apportez ce soir.

Nous sommes ici pour entendre vos points de vue. Nous voulons apprendre et nous espérons repartir avec une meilleure compréhension de ce que les habitants de cette collectivité veulent à l'égard de leurs forces armées. Je demanderais à M. Doyle d'expliquer les règles de base de cette assemblée qui, nous le souhaitons, vont convenir à tous ce soir. Monsieur Doyle, vous avez la parole.

M. Gregory Doyle, président : Merci beaucoup, sénateur Kenny. Merci à tous d'être venus à l'assemblée de ce soir.

Il y a deux microphones dans la salle. Si vous voulez prendre la parole, vous allez faire la queue devant l'un des microphones. Vous ne posez pas de question. Vous faites une déclaration qui ne devra pas dépasser trois minutes. Un cadran va vous indiquer le temps qu'il vous reste. La lumière jaune va s'allumer lorsqu'il vous reste 30 secondes. Quand la lumière rouge va s'allumer, c'est que votre temps est écoulé, et je peux vous assurer que je n'hésiterai pas à vous interrompre.

Un membre du comité pourra alors vous poser une question pour vous demander des précisions. Les sénateurs disposeront de 30 secondes pour poser leurs questions, après quoi vous aurez une minute et demie pour y répondre.

The committee requires that speakers identify themselves for the record. This is so that they can create an accurate record of the evening and follow up, if necessary, with you. Since this is a parliamentary proceeding, you will understand that an accurate record is needed. On the way into the meeting, you were given a registration card. Please make sure that you hand your card to the clerk once you arrive at the microphone. If you did not get one, there are more available in the back of the room.

This meeting is being interpreted in both official languages. Transceivers are available at the registration desk.

I will ask you one more thing: If you have a cell phone, could you please turn it off or turn it to the vibrate mode so that it will not interrupt this evening's proceedings.

The Chairman: There is one last point. There is also a questionnaire that is available to everyone and for those that would prefer not to make an oral presentation, we would be happy to receive the questionnaire. And for those that have a presentation that lasts for more than three minutes, we would be happy to receive it and the clerk of the committee will take it and we will respond to anything we do receive from people in writing. So, we are happy to get the information from you in one way or another. Having said that, if there are no questions, I would invite you to line up at the different microphones and we will commence the evening.

Mr. Geoff Peters, as an individual: My name is Geoff Peters. I live in St. John's.

Senator Kenny, members of the Senate, I want to thank you for the opportunity to offer a few thoughts on the role of the military and the Coast Guard in today's Canada. It is fitting you are here to talk with us this evening because, as you are aware, approximately 25 per cent of the personnel in the various branches of our armed services are Newfoundland and Labrador men and women. In fact, one of those young men is now our top gun, chief of Canada's national defence staff, an appointment which becomes effective this Friday.

We have also had a strong relationship with our American friends, when the Land Lease Agreement in 1940 brought four U.S. bases to the then Country of Newfoundland in the 1940's.

We know the benefits of a military presence can bring to an area. Look at Halifax for Navy, Greenwood, Air, Gagetown, Army, Summerside, Air, to name just a few in Atlantic Canada. I therefore strongly feel that our government has to assist 5 Wing Goose Bay in particular, enabling that base to operate successfully, fulfilling its role as a training area for many NATO countries. It is recognized that roles such as low-level flying have changed, but this wonderful facility can continue to be a part of Canada's military and the resulting economic benefit is crucial to that area.

Le comité exige que les intervenants s'identifient aux fins du compte rendu. On pourra ainsi compiler un compte rendu fidèle de la soirée et, au besoin, communiquer avec vous. Comme c'est une séance parlementaire, vous comprendrez qu'il est nécessaire d'établir un compte rendu fidèle. À votre arrivée, on vous a remis une carte d'inscription. N'oubliez pas de la remettre au greffier lorsque vous vous présentez au microphone. Si vous n'en avez pas, vous pouvez en obtenir une à l'arrière de la salle.

On a également prévu un service d'interprétation dans les deux langues officielles. Vous pouvez vous procurer des écouteurs au bureau d'inscription.

Je vais vous demander autre chose : Si vous avez un téléphone cellulaire, auriez-vous l'obligeance de le fermer ou de le mettre au mode de vibration de façon à ne pas interrompre les délibérations de la soirée.

Le président : J'aimerais soulever un dernier point. Des questionnaires sont à la disposition de tous les participants, y compris ceux qui préféreraient ne pas intervenir de vive voix. Vous pouvez les remplir et nous les remettre. Ceux dont l'exposé dure plus de trois minutes peuvent aussi le remettre au greffier du comité, et nous allons répondre à tout ce qui va nous être présenté par écrit. Donc, nous serons heureux de recueillir votre point de vue d'une façon ou d'une autre. Cela étant dit, s'il n'y a pas d'autres questions, je vous inviterais à vous présenter au micro et nous allons commencer la soirée.

M. Geoff Peters, à titre personnel : Mon nom est Geoff Peters. J'habite à St. John's.

Sénateur Kenny, madame et messieurs les sénateurs, je vous remercie de nous donner l'occasion de vous faire part de nos réflexions sur le rôle des forces armées et de la Garde côtière dans le Canada d'aujourd'hui. Il est tout indiqué que vous soyez ici ce soir car, comme vous le savez, environ 25 p. 100 de l'effectif des diverses branches des forces armées se composent d'hommes et de femmes de Terre-Neuve-et-Labrador. D'ailleurs l'un d'entre eux vient d'être nommé Chef d'état-major de la défense. Sa nomination prendra effet vendredi prochain.

Nous entretenons également d'excellents rapports avec nos amis américains depuis la signature d'une entente de location de terres dans le cadre de laquelle quatre bases américaines sont venues s'établir, dans les années 1940, dans ce qui était alors le pays de Terre-Neuve.

Nous sommes conscients des avantages que représente la présence militaire pour une région. Dans le Canada atlantique, il suffit de penser à Halifax, qui abrite une base navale, à Greenwood et à Summerside, qui comptent toutes deux une base aérienne et à Gagetown, où l'on trouve une base terrestre. Je crois fermement que le gouvernement doit venir en aide à la 5^e Escadre de Goose Bay de façon à permettre à cette base de fonctionner efficacement et de remplir son rôle en tant que zone d'entraînement pour de nombreux pays de l'OTAN. Il est entendu que les activités, comme les vols à basse altitude, ont changé, mais la base de Goose Bay peut continuer à faire partie forces militaires canadiennes et à produire des retombées économiques essentielles pour la région.

Canada's role as peacekeeper is second to none and we are respected for this, but in recent years, because of cutbacks, we are sending our service personnel to distant areas in very difficult areas of the world without the necessary equipment to do their job properly. I urge the respective ministers and you people in your report to lobby hard to obtain necessary funding to enable our servicemen and women anywhere in the world to be properly funded and properly clothed and equipped to do the job properly.

As a recreational sailor for 25 years, I have met with and experienced our Coast Guard on many occasions in the days when the Coast Guard was a separate department under the Department of Transport. Because of our geography, we know the value of search and rescue, lighthouse keeping, buoy maintenance and pollution control. And it is my opinion that Coast Guard should be separated from DFO and should revert to its former status or even a line department or to become part of the Department of Transport again. I think it is more effective under that department. That is my own opinion. The role of the Coast Guard will increasingly be more important as we expand our offshore oil industry and our onshore oil terminal capacity.

We have witnessed the total disregard by foreign vessels flushing their bilges in our waters. Protecting our rapidly declining fish stocks from countries that have little regard for us is a job for Coast Guard with real authority. And we demand that our national government accept the responsibility.

I am sure you senators have heard lots on this subject, so now you have the opportunity to be heard in the House of Commons in Ottawa.

As an aside, this afternoon, I rang DFO in Ottawa to find out what department the Coast Guard was under prior to becoming part of DFO. They had no answer because it was not in the computer. DFO in St. John's gave me the answer in 10 seconds.

Senator Banks: You talked about a large number of subjects. The one having to do with Goose Bay is interesting because we are going to be meeting with some people from Goose Bay tomorrow. It is also a subject that has been studied at length. You should know that Senator Rompkey is on this case like a dog with a bone.

Mr. Peters: God bless him.

Senator Banks: Yes. We say that often. Sometimes we say other things as well.

Mr. Peters: I know him well.

Senator Banks: Right, yes.

Le Canada joue un rôle de premier plan pour le maintien de la paix, ce pour quoi il est respecté. Toutefois, à cause des compressions des dernières années, nous envoyons nos militaires dans des points chauds du globe sans leur fournir le matériel nécessaire pour accomplir convenablement leur travail. J'exhorte les ministres visés, et vous les membres du comité dans votre rapport, à exercer de fortes pressions pour obtenir le financement nécessaire afin de faire en sorte que les militaires canadiens partout dans le monde soient convenablement vêtus et équipés pour faire leur travail correctement.

Comme navigateur de plaisance depuis 25 ans, j'ai rencontré la Garde côtière à de nombreuses reprises à l'époque où elle relevait du ministère des Transports. Compte tenu de notre situation géographique, nous connaissons l'importance des opérations de recherche et sauvetage, de la garde des phares, de l'entretien des bouées et de la lutte contre la pollution. Je suis d'avis que la Garde côtière ne devrait plus relever du MPO et qu'elle devrait plutôt revenir à son ancien statut, être constituée en ministère distinct ou encore faire partie du ministère des Transports comme c'était le cas auparavant. Je crois qu'elle est plus efficace au sein de ce ministère. C'est du moins ce que je pense. La Garde côtière jouera un rôle de plus en plus important au fur et à mesure qu'on développera notre industrie pétrolière extracôtière et la capacité de notre terminal pétrolier terrestre.

Nous avons été témoins du mépris total qu'affichent des bateaux étrangers en déversant leurs eaux de cale dans nos eaux. Il incombe à une Garde côtière dotée de véritables pouvoirs de protéger nos stocks de poissons — qui connaissent un déclin rapide — contre des pays qui ont très peu d'égard pour nous. Nous exigeons que le gouvernement fédéral en accepte la responsabilité.

Je suis certain qu'on vous a beaucoup parlé de cette question et maintenant vous avez la possibilité de vous faire entendre à la Chambre des communes, à Ottawa.

Soit dit en passant, cet après-midi j'ai appelé au ministère de Pêches et des Océans à Ottawa pour savoir de quel ministère relevait la Garde côtière avant de faire partie du MPO. Les employés n'ont pas pu me donner la réponse parce qu'elle ne se trouvait pas dans l'ordinateur. Or, il n'a fallu que 10 secondes aux bureaux du MPO à St. John's pour me la donner.

Le sénateur Banks : Vous avez abordé un grand nombre de sujets. Celui concernant Goose Bay est particulièrement intéressant parce que nous allons rencontrer des gens de l'endroit demain. Il s'agit également d'un sujet qui a été étudié à fond. Vous devez savoir que le sénateur Rompkey est obsédé par ce dossier comme un chien par son os.

M. Peters : Que Dieu le bénisse.

Le sénateur Banks : C'est ce qu'on dit souvent. Parfois, on dit autre chose.

M. Peters : Je le connais bien.

Le sénateur Banks : D'accord.

The situation in Goose Bay is very interesting. How long do you think we should throw money into that if the foreign folks are not coming to use that as a training facility?

Mr. Peters: In my opinion, I think if it was upgraded to a proper facility, I think the services would come back. The Germans would come back, I think, as would the British. The Americans would love to, but for a different reason, not necessary for low-level flying. There is a lot of other issues in the new world of warfare that is quite different from low-level flying. So, I think that if it was properly upgraded — I mean, you do it in other provinces. You do it in other parts of Canada. We need our share. Quite frankly, we need a military presence, a proper one, in Newfoundland and Labrador, and I think that is the area in which it should be put.

The Chairman: Thank you very much, sir.

Mr. Peters: I have a copy. Do you want it?

The Chairman: If the clerk could have it, that would be very helpful.

Mr. Harry Bown, as an individual: I am a former member of the Canadian Forces, Regular and Reserve. Thank you very much, Mr. Chair and honourable senators, for coming and obviously addressing this particular issue, which is still near and dear to my heart, even though it is in the past right now. By chance, I happened to finish Jack Granatstein's latest book, *Who Killed the Canadian Military?*, and, tragically, unfortunately — and I do wish you well. I really do wish you well, but it seems like what is evolving here is yet another chapter in that book, one that has yet to be written, because if we can look at it, and if I can use a technical term, there is a definite “negative slope” to the curve of what we might refer to as military affairs, military involvement, military interests. It does not reside here. Clearly, the honourable senators have a deep and abiding interest for these affairs, but, unfortunately, it resides with the Canadian people. And I give you this task and it is an impossible task: Change the will of the Canadian people as it relates to defence matters. And that is only since the 1950s. It is only in the past 50 years that we look at this “negative slope” of interest and promises and committees and involvements and things that have ultimately come to nothing. And the poor old folks who are left to serve, if you look at the pressures on them, I do most sincerely pity the crowd who are left just to try to carry on to do the things we have to do. We are overtasked, we are underfunded and all the things that certainly I am sure that everybody would mention about the particulars.

But there is a much bigger problem associated with this and this is to change the will of the Canadian people. We may come up with a new direction. I hope it is and I hope it will stick this time. I hope it will also mean a positive slope for military affairs in Canada.

Senator Meighen: You put your finger on the big problem and I do not know that any of us has the absolute answer. However, that being said, I could throw it back to you and say, well, you

La situation à Goose Bay est très intéressante. Selon vous, pendant combien de temps encore devrions-nous investir dans ces installations si les étrangers ne viennent pas s'y entraîner?

M. Peters : À mon avis, si les installations étaient modernisées, les militaires reviendraient; je pense aux Allemands et aux Anglais. Les Américains aimeraient en faire autant, mais pour une raison différente, pas nécessairement pour les vols à basse altitude. Il y a de nombreux enjeux dans la nouvelle façon de faire la guerre qui n'ont rien à voir avec le vol à basse altitude. Ainsi, je crois que les installations doivent être améliorées convenablement — vous le faites bien dans d'autres provinces. Vous le faites ailleurs au Canada; nous voulons donc notre part. Franchement, je crois que nous avons besoin d'une présence militaire adéquate à Terre-Neuve-et-Labrador et qu'elle devrait se trouver à Goose Bay.

Le président : Merci beaucoup, monsieur.

M. Peters : J'ai une copie de mon exposé. La voulez-vous?

Le président : Si vous pouviez la donner au greffier, ce serait bien utile.

M. Harry Bown, à titre personnel : Je suis ancien membre des Forces canadiennes, de la force régulière et de la Réserve. Je vous remercie, monsieur le président et chers sénateurs d'être venus et, évidemment, d'examiner cette question particulière qui me tient toujours à cœur, même si tout cela appartient au passé, maintenant. Par hasard, je viens de terminer la lecture du dernier livre de Jack Granatstein intitulé *Who Killed the Canadian Military?*, ce qui me conduit, tragiquement et malheureusement, à vous souhaiter bonne chance. Je suis très sincère, mais il semble que nous vivions un autre chapitre de ce livre, un qui n'a pas encore été écrit, parce que si on observe la situation, si je puis me permettre, je dirais qu'il y a assurément une perception de plus en plus négative des affaires, de la participation et des intérêts militaires. La cause de cela n'est pas ici. Les honorables sénateurs ont évidemment un intérêt vif et constant pour ces affaires, mais ce n'est malheureusement pas le cas du reste des Canadiens. Ainsi, je vous confie cette tâche, une mission quasi-impossible : changer la volonté populaire en matière de défense. Cette situation ne date que des années 1950. C'est seulement depuis 50 ans qu'on peut voir cette baisse d'intérêt, et que les promesses, les comités, les engagements et autres n'aboutissent à rien. Quand je pense aux pauvres gens qui continuent de servir, aux pressions qu'ils subissent, et quand je les vois s'efforcer, tant bien que mal, de s'acquitter de leurs fonctions, je les trouve vraiment à plaindre. Les forces armées sont surchargées de travail et sous-financées, en plus de tous les problèmes dont plusieurs pourraient vous parler.

Mais le défi principal demeure de modifier la perception des Canadiens. Nous pourrions proposer une nouvelle orientation. J'espère que c'est ce que nous ferons et qu'elle tiendra, cette fois. Je souhaite aussi qu'elle ait une incidence positive sur les affaires militaires au Canada.

Le sénateur Meighen : Vous avez mis le doigt sur le problème, mais je ne crois pas que l'un d'entre nous ait la solution absolue. Cela étant dit, je pourrais vous renvoyer la balle et vous dire que

must have one or two ideas. On the other hand, let us suppose that we are both bereft of ideas and conclude that we get the military that Canadians want.

Mr. Bown: That may be.

Senator Meighen: The solution to the problem and my way of thinking — I like your comment. This is my question to you, that many years ago, I was brought up to believe that politicians are there to lead. That seems to be a novel concept these days and most politicians are happy to follow. And while I realize and recognize that you cannot and should not be too far ahead or behind the public, nevertheless, you know, it might be worthwhile in this instance taking a small risk, given the profile has increased of our armed forces in recent years with our involvement in Afghanistan, the tragedy there, and if you look at Remembrance Day ceremonies and the like, you will see great participation.

Mr. Doyle: Senator, your question.

Senator Meighen: Perhaps the solution lies in our government taking the bull by the horns and getting out a bit in front of public opinion and doing something to restore the capability of our forces. What do you think?

Mr. Bown: Can I have a seat there as well? To the extent that there would be a sea change or that we would hope there will be a sea change in opinion, and I think there is no earthly way in this world that that would take place, but there has to be some kind of change, and this time, it has to stick, because, as I say, there were ups and downs in the past, but they all generally are heading in one direction. I would really ask the honourable senators if you could make your best efforts to make that first step that would ultimately — who knows? Who knows where it goes? But if you make that first step, it will be different from what has happened in the past. Please do something that is different from what it was in the past. That is the only thing I would ask.

Mr. Don Barter, as an individual: My name is Don Barter and I am here representing the Navy League of Canada, Newfoundland and Labrador Division. I am the former president of the league and I am here tonight because I am their grandfather. I remember when Canada has the third largest fleet in the world, but that is history. So now we are looking at money and how are going to maintain our future.

I am here to express support for and to highlight the importance of a modern and effective naval service. With the longest coastline in the world and a dependence on international trade and offshore resources, Canada is a maritime nation and we need a navy to protect our interests here and abroad. As a Newfoundlander, I had to look at our coast and we need the Navy in our area to protect our offshore resources for oil and fisheries, fighting drug smuggling, search and rescue and port security. All these things cost money, we know, but we feel that the surveillance that is given to us and that we should maintain is

vous devez bien avoir une ou deux idées sur la question. Mais admettons que nous soyons tous deux à court d'idées et que nous en arrivions à la conclusion que les Canadiens auront l'armée qu'ils veulent.

M. Bown : Ce pourrait être la solution.

Le sénateur Meighen : Oui, la solution au problème et ma façon de penser — j'aime bien votre commentaire. J'ai une question pour vous. Il y a longtemps, je croyais que la classe politique était là pour diriger. De nos jours, cela semble un nouveau concept que la plupart des politiciens se plaisent à adopter. Sachant et reconnaissant qu'on ne peut et ne doit pas être trop en avance ni en retard sur l'opinion publique, je crois que cela vaudrait peut-être la peine, dans ce cas, de courir un faible risque étant donné que notre engagement en Afghanistan, face à la tragédie là-bas, a récemment redoré l'image de nos forces armées. Et si on considère les célébrations du jour du Souvenir et d'autres cérémonies semblables, on s'aperçoit que beaucoup de Canadiens y participent.

M. Doyle : Sénateur, votre question.

Le sénateur Meighen : La solution est peut-être que notre gouvernement prenne le taureau par les cornes en essayant de changer l'opinion publique et en redonnant des moyens à notre armée. Qu'en pensez-vous?

M. Bown : Pourrais-je avoir aussi une place à cette table? Je reconnais qu'il est impossible qu'il y ait un changement radical de l'opinion publique, mais il faut quand même faire quelque chose. Et cette fois, ça doit durer parce que, comme je l'ai déjà dit, il y a eu des hauts et des bas, mais la tendance était généralement à la baisse. Je vous demanderais, honorables sénateurs, de vous efforcer de faire le premier pas, cela pourrait avoir des effets insoupçonnés. Qui sait? Mais si vous faites ce premier pas, celui-ci devra se différencier de ce qui a été décidé dans le passé. S'il vous plaît, faites quelque chose de différent. C'est tout ce que je vous demande.

M. Don Barter, à titre personnel : Je m'appelle Don Barter. Je suis ici pour représenter la Ligue navale du Canada, Division de Terre-Neuve-et-Labrador. Je suis ancien président de la Ligue et je suis ici ce soir parce que je suis un des doyens de cette ligue. Je me souviens de l'époque où le Canada disposait de la troisième flotte en importance au monde, mais cela appartient désormais à l'histoire. Ainsi, nous devons maintenant regarder à la dépense et chercher des façons de maintenir nos acquis pour l'avenir.

Je suis ici pour souligner l'importance d'une marine moderne et efficace. Le Canada a les plus longues côtes au monde et il dépend du commerce international et des ressources extracôtières; c'est donc un pays maritime qui a besoin d'une marine pour protéger ses intérêts, ici comme à l'étranger. En tant que Terre-Neuvien, j'ai eu à surveiller nos côtes : nous avons besoin de la marine dans ma région pour la protection de nos ressources extracôtières, comme les ressources halieutiques et les hydrocarbures, la lutte contre le trafic de drogues, la recherche et le sauvetage ainsi que la sécurité portuaire. Tout cela coûte cher, nous le savons, mais nous

little because of the monies they are now using. So we would like to see that expanded so that we have a continuous surveillance on our long coastline.

Now, the other thing I would like to suggest is that we should be looking at offshore patrol vessels because our fleet is getting smaller and our ships are getting older. So, again, I say to you that we need to look at the financial side of this to bring back a Navy that we can be proud of.

In the meantime, I think our whole DND should look at peacekeeping. That is what we are good at. I do not think we are a nation that can get out fighting wars, but we can certainly help people who are in distress. And in that area, I think that the Navy itself should have at least two ships in areas such as the problems we had a couple of months ago in southeast Asia, to have a ship that is manned not only by the complement of the ship, by Navy, but also by marines or soldiers so that we may be in striking distance whenever we are needed.

Having said that, it all comes down to money. I want to thank you very much for coming here. I have a much bigger report, of course, which I will give to your clerk.

The Chairman: We would be very pleased to receive it.

Senator Forrestall: My name is Chief Petty Officer Forrestall, *MRC Magnificent*, for Halifax. I guess that probably would have been in the late forties, early fifties. Jeez, the years go by. The years go by. Maintain the navy. The navy has been, of course, one of the better treated of the three branches of our services. We are embarked, as you know, on a major thrust to reconstitute a new Canadian army. Would you agree that we should continue to do what we are doing with respect to the navy, including getting on with the new fleet, the replacement program? But, surely, we could let a little bit of money slide away to the army until it is up and running again and on its feet?

Mr. Barter: Well, this may sound to you as me promoting the navy, but I am a former lieutenant-colonel of the army, so I can say that, yes, the army needs its share, and I again say in peacekeeping so that we can bring back Canada's greatness of being a nation that people look up to.

The Chairman: Thank you very much, sir, and I will take that.

Mr. James Cahill, as an individual: My name is James Cahill. I am a former naval reservist and I am also a member of the Naval Officers Association of Canada. Thank you for the opportunity to address the committee this evening. I wish to take a very few minutes to strongly advocate, once again, for our navy, a navy that can continue to ensure our national security and sovereignty at sea as well as support our sovereign policy in overseas trade. Such a navy is vital to the interests of all Canadians and despite the tendency of some people to suggest that we will continue to be

pensons que la surveillance qui nous a été confiée et que nous devons garantir est insuffisante à cause du peu de fonds dont nous disposons actuellement. Nous souhaitons donc que ceux-ci soient augmentés afin que nous puissions assurer une surveillance permanente tout le long du littoral canadien.

Je crois aussi que nous devrions nous occuper des patrouilleurs océaniques étant donné que notre flotte s'amenuise et que nos bateaux se font vieux. Donc, je le répète, nous devons regarder le côté financier de cette question pour retrouver une marine dont nous serons fiers.

Parallèlement, je pense que le MDN dans son ensemble devrait se concentrer sur le maintien de la paix; c'est notre force. Je ne pense pas que nous soyons un pays qui peut se lancer dans des guerres, mais nous pouvons assurément aider les gens en détresse. D'ailleurs, je crois que la marine devrait avoir au moins deux navires pour intervenir en cas de problèmes comme en Asie du Sud-Est il y a quelques mois; elle devrait disposer d'un bateau ayant un équipage constitué non seulement des matelots nécessaires à son fonctionnement, mais aussi de soldats, afin de répondre rapidement à tout appel à l'aide.

Ceci dit, tout est une question d'argent. Je tiens à vous remercier d'être venus. J'ai bien sûr un document beaucoup plus long que je remettrai à votre greffier.

Le président : Cela nous fera plaisir de le recevoir.

Le sénateur Forrestall : Je suis le premier maître de première classe Forrestall, du CCMRC Magnificent de Halifax. Je crois que c'était à la fin des années 1940 et au début des années 1950. Mon Dieu, comme le temps passe! Il faut s'occuper de la marine. Celle-ci est, bien sûr, une des mieux traitées parmi nos trois armées. Comme vous le savez, nous participons à la réalisation d'un grand objectif, celui de bâtir une nouvelle armée canadienne. Selon vous, devrions-nous continuer sur la même voie en ce qui concerne la marine, notamment en poursuivant le programme de remplacement de la flotte? Ce qui est certain, c'est qu'on pourrait injecter un peu d'argent dans l'armée jusqu'à ce qu'elle soit remise sur pied?

M. Barter : Eh bien, je semble peut-être prêcher pour ma paroisse, en l'occurrence, la marine, mais je suis un ancien lieutenant-colonel de l'armée, alors je dirais que oui, l'armée a besoin de renouveau en matière de maintien de la paix pour redorer le blason du Canada et faire de notre pays un modèle.

Le président : Merci beaucoup, monsieur; j'en prends bonne note.

M. James Cahill, à titre personnel : Je m'appelle James Cahill. Je suis un ancien réserviste de la marine et aussi membre de l'Association des officiers de la marine du Canada. Merci de me donner l'occasion de prendre la parole devant ce comité ce soir. J'aimerais prendre quelques minutes pour, de nouveau, plaider ardemment en faveur de notre marine, une marine capable de continuer à assurer notre sécurité nationale et notre souveraineté en mer et d'appuyer la politique souveraine du Canada en matière de commerce international. C'est essentiel à la protection des

protected under the umbrella of the United States, we must as Canadians signal our willingness to defend our interests. Otherwise, that defence, I suggest, will be taken out of our hands.

Our current navy performs a myriad of missions both at home and coastal waters as well as overseas where, in support of our foreign policy, it accomplishes a wide range of tasks under the broad mantle of crisis management, including sanctions enforcement, humanitarian aid, recognizance and observation, peacekeeping and intervention.

The challenges facing the Canadian navy today are quite different from those perceived 10 years ago. In fact, rather than a world of falling commitments, allowing for a few less costly capabilities, the navy of today must continue to do much more with considerably less, and this, of course, in a time when defence budgets are at their lowest in years. As other armed forces around the world are modernizing, Canada must follow suit or retreat into a scaled-back, less relevant force.

I believe our navy's present performance, despite its fiscal limitations, is outstanding and our sailors continue to be committed to excellence. However, they need the support of Canadians and their government in order to continue to accomplish their missions. At some point, the government and all Canadians must be persuaded that in the long run, a strong, modern navy is a bargain. Unfortunately, we have in the past sent our forces into operational areas on budgets that were not based on the operational requirements. The increased level of operations on a smaller budget usually resulted in an unacceptable level of operational tempo for our personnel, insufficient funds for capital acquisition and maintenance, and a limited focus on the future of the navy.

In conclusion, I submit that Canada needs a strong, vibrant navy, capable of being the key to this nation's sovereignty. It is not a frill. It is unique and necessary and enables Canada to remain sovereign and secure as well as make a meaningful contribution to world order. Thank you again for this opportunity.

Senator Cordy: Thank you very much and you are talking to the right person because I am from Halifax, so when you say good things about the navy, I am 100 per cent behind you. And, indeed, when I look at what the sailors in our Canadian navy are doing, it is outstanding service considering the challenges that are before them in terms of low numbers and lack of money. I guess that is my question to you. You made reference to some things in your speech, but, specifically, what do you see as being the top one or two challenges that the navy faces?

Mr. Cahill: Thank you. I think the world as we see it today is quite different from what was perceived back in 1994, for example. I think subsequent to 9/11, certainly, terrorism is one of

intérêts de tous les Canadiens. Malgré la tendance de certains à insinuer que nous continuerons d'être sous l'égide des États-Unis, comme Canadiens, nous devons manifester notre volonté de défendre nos intérêts. Sinon, tout porte à croire que cette défense nous sera retirée.

Notre marine actuelle effectue d'innombrables missions, à la fois sur nos eaux côtières et ailleurs dans le monde où, à l'appui de notre politique étrangère, elle exécute une multitude de tâches sous l'énorme responsabilité de la gestion de crises, lesquelles sont reliées notamment à l'application de sanctions, à l'aide humanitaire, à l'engagement et à l'observation ainsi qu'au maintien de la paix et à l'intervention.

Les difficultés auxquelles la marine canadienne fait face actuellement sont assez différentes de celles d'il y a 10 ans. En fait, au lieu de vivre dans un monde où l'engagement diminue, ce qui permet d'avoir un peu moins de moyens coûteux, la marine d'aujourd'hui doit continuer à faire toujours plus avec beaucoup moins, et ce, bien entendu, à une époque où les budgets de la défense sont à leur plus bas niveau. Tout comme d'autres armées sur la planète, les forces canadiennes doivent se moderniser, sinon elles risquent de voir leur puissance et leur rôle amoindris.

Je crois que la performance actuelle de notre marine, malgré ses contraintes budgétaires, est remarquable, et que nos marins continuent de viser l'excellence. Toutefois, ils ont besoin de l'appui des Canadiens et de leur gouvernement afin de pouvoir toujours accomplir leurs missions. À un moment donné, le gouvernement et tous les Canadiens doivent être convaincus qu'à long terme, on gagnera à avoir une marine forte et moderne. Malheureusement, par le passé, nous avons envoyé nos forces dans des zones d'opérations sans prévoir les budgets nécessaires pour répondre aux besoins opérationnels. L'augmentation du niveau des opérations et la diminution des budgets ont normalement eu les effets suivants : accroissement inacceptable de la cadence des opérations pour notre personnel, insuffisance de fonds pour l'achat d'équipement et la maintenance et difficulté à se concentrer sur l'avenir de la marine.

En somme, j'estime que le Canada a besoin d'une marine forte, dynamique et capable de jouer un rôle clé dans la souveraineté de ce pays. Ce n'est pas un luxe. C'est quelque chose d'irremplaçable et de nécessaire qui permet au Canada de demeurer souverain, sûr et de contribuer de manière significative au maintien de l'ordre mondial. Merci encore.

Le sénateur Cordy : Merci beaucoup. Vous vous adressez à la bonne personne parce que je viens de Halifax, donc quand vous vantez les mérites de la marine, je suis tout à fait d'accord avec vous. Vraiment, j'estime que les marins canadiens font un travail remarquable compte tenu de toutes les difficultés auxquelles ils ont fait face, notamment à cause du manque de ressources humaines et financières. Voici ma question : Dans votre exposé, vous avez fait référence à quelques problèmes, mais pourriez-vous nous citer plus précisément une ou deux difficultés majeures que la marine doit affronter?

M. Cahill : Merci. Je crois que la vision du monde d'aujourd'hui est assez différente de celle que nous avions en 1994, par exemple. Depuis le 11 septembre 2001, j'estime que le

our biggest challenges. The coastal challenges that are faced by our navy, I think, are quite significant and one of the areas I would like to see us concentrate our efforts on is ensuring that our coastlines are safe. And I think one of the ways that we can do that is ensure that any threat that may exist to our country is addressed well before it arrives at our shorelines. For that reason, I would like to see us continue to have a mid-size force that is a blue water navy quite capable of surveillance, interdiction and, if necessary, a deterrent.

Mr. Arthur Hayward, as an individual: Thank you, Mr. Chairman, members of the committee. My name is Art Hayward. From my point of view, there is really two questions concerning defence policy. One is as much a foreign affairs question as it is a defence question. What kind of missions we are going to send our armed forces on, and the other is whether we are going to provide the necessary materials and funds to maintain our armed force at such a level that it can successfully complete the missions we send it on. I have chosen to address the latter rather than the former question. I just have a couple things here, a couple of thoughts.

Right now, our armed forces are at a level of about 60,000 and that is obviously inadequate, I mean, with all the multitude of missions all around the world that we have been sending them on. I suggest that we need to increase that to between 80 and 100,000 with a special emphasis on combat armed units, artillery, armour, infantry.

The other thing I would suggest is that the defence budget be structured in such a way that a fixed percentage each year be used for the acquisition of new equipment. There is plenty we do need in the way of new equipment. We need to replace our fleet support ships, protector and preserver. We need a new airlift capacity for our air force. I mean, it only seems like recently that our C-130 transport aircraft could not perform a mission because of maintenance problems.

Finally — and this is a little different, probably a little radical — I think we should make a Reserve component a part of a Regular Force enlistment. And what I mean by that is if a person joins the Regular Forces, then their enlistment should be for a period of three years in the Regular forces and then two years with their hometown Reserve force. And this would not only beef out the Reserve forces, which are often under strength, but would provide them with certain expertise and certain training that they do not really have access to right now.

For a while now, we have been trying to do defence on the cheap here in Canada, you know? I mean, we bought second-hand submarines that do not work. I mean, it is just as well to be honest about it, you know. We bought the cheapest kind of helicopter we could to replace the Sea Kings even though the navy wanted the Cormorants. We cannot afford to do that any more because we are not just sending helicopters and ships and tanks and planes

terrorisme est certainement une des plus grandes menaces. De même, les problèmes auxquels notre marine est confrontée sur nos côtes sont, selon moi, très importants. J'aimerais bien que nous redoublions d'efforts pour assurer la sécurité de notre littoral. À mon avis, une des façons d'arriver à cet objectif est de veiller à ce que toute menace envers notre pays soit contrée avant qu'elle n'atteigne notre littoral. Pour cette raison, j'aimerais que nous continuions à avoir une force moyenne, c'est-à-dire une marine hauturière capable de surveiller, d'intercepter et, si nécessaire, d'utiliser des moyens de dissuasion.

M. Arthur Hayward, à titre personnel : Monsieur le président, membres du comité, merci. Je m'appelle Art Hayward. Selon moi, il y a deux questions à se poser au sujet de la politique de la défense. La première concerne autant les affaires étrangères que la défense. Quel genre de missions allons-nous confier à nos forces armées? La deuxième consiste à savoir si nous fournirons le matériel et les fonds nécessaires pour maintenir notre armée à un niveau où elle peut accomplir ses missions avec succès. J'ai choisi d'aborder la seconde question plutôt que la première. J'ai quelques idées.

À l'heure actuelle, l'effectif des forces armées se chiffre à environ 60 000 personnes, ce qui est, de toute évidence, insuffisant, si l'on considère la multitude de missions autour du monde auxquelles participent nos militaires. J'estime que ce chiffre devrait aller jusqu'à 80 et même 100 000, en mettant l'accent particulièrement sur les unités de combat armées, l'artillerie, les blindés et l'infanterie.

Une autre suggestion serait de structurer le budget de la défense de façon à utiliser un pourcentage fixe par année pour l'achat de nouvel équipement. Et nous avons grandement besoin de nouvel équipement. Nous devons remplacer notre flotte de bâtiments de soutien, nos dispositifs de protection et nos navires *Preserver*. En outre, nous avons besoin d'une nouvelle capacité d'emport instantané pour les forces aériennes. Il semble que tout récemment, notre avion de transport C-130 n'a pas pu effectuer une mission à cause de problèmes d'entretien.

Enfin — et cette dernière observation est un peu différente, peut-être même un peu radicale —, je crois que nous devrions prendre une partie du personnel de la Réserve et l'intégrer à celui des forces régulières. Voici ce que j'entends par là : si une personne entre dans les forces régulières, elle devrait être enrôlée pendant trois ans dans les forces régulières et ensuite passer deux ans dans la Réserve de sa ville d'origine. En plus de renforcer la Réserve, qui est souvent en sous-effectif, cette mesure permettrait aux enrôlés d'acquérir une certaine expertise et une certaine formation, deux choses auxquelles ils n'ont pas accès à l'heure actuelle.

Depuis quelque temps, nous essayons, ici au Canada, d'économiser sur la défense, voyez-vous ce que je veux dire? En effet, nous avons acheté des sous-marins d'occasion qui ne fonctionnent pas. Nous devons nous rendre à l'évidence. Pour remplacer les Sea King, nous avons acheté les hélicoptères les moins chers, même si la marine voulait des Cormorant. Nous ne pouvons nous permettre de refaire la même erreur parce que nous

over to places like Afghanistan. We are sending some of our brightest and finest young people. And while the planes are expensive, their lives are absolutely priceless.

Senator Atkins: Well, you have been reading our reports. My question is very simple: Do you think the taxpayers of Canada are prepared to pay for the kind of suggestions you are putting forward?

Mr. Hayward: Are they prepared to pay for not acting on these suggestions? Are they prepared to pay for, you know, us losing young men and young women in Afghanistan because they do not have adequate body armour or they are driving trucks that are older than they are or whatever? I think there is a perception that Canadians do not want a strong military and I not know if that is true because I do not think anyone in this room is going to come up to this microphone and say, "Senators, we need to cut military spending." I do not think that is going to happen. I do not think that is going to happen in any of the places across Canada where you go. I think people have a pride in their armed forces. We have a wonderful history, I mean, Juno Beach, Korea. I think people have a real pride in their armed forces and they would like to see our armed forces be something that we can be proud of.

Ms. Siobhan Coady, as an individual: Good evening, senators. My name is Siobhan Coady. Welcome to St. John's, Nova Scotia.

This evening, I would like to talk a bit about the future of the military. I am going to make three main points and they are: We must rebuild our peacekeeping role and reinvest in the military to ensure we maintain our strategic positioning in global affairs and ensure our sovereignty; we must ensure a "smart" military and focus on programs and policies that build innovation; and we must recognize the contributions of Newfoundland and Labrador and, indeed, all regions of the country, and invest accordingly.

U2's lead singer, Bono, recently said, "The world needs more Canada," and I could not agree with him more. Canada has been a leader in helping to establish and maintain peace throughout the world. And largely guided by the wisdom of Lester B. Pearson, who once said, "In all the long story of mankind, arms alone, however powerful, have never been sufficient to guarantee security," and peace.

Canada's role in assisting in obtaining and securing peace has been one of our greatest contribution to the world. We held a statesman's position, held it with esteem, and over time, we have somewhat faltered in maintaining this enviable position. Yes, we still lay our lives on the line. My sister, in fact, is a peacekeeper in the Middle East. But we have not given the men and women of our military our rightful support both fiscally and morally. We need to regain our position as the world's peacekeeper. We need to set this as our strategic course and ensure we uphold the values that once said "Canada."

ne faisons pas qu'envoyer des hélicoptères, des navires, des chars et des avions dans des pays comme l'Afghanistan. Nous envoyons aussi certains de nos meilleurs jeunes. C'est vrai, les avions coûtent chers, mais la vie de nos soldats n'a pas de prix.

Le sénateur Atkins : Eh bien, vous avez lu nos rapports. Ma question est très simple : pensez-vous que les contribuables canadiens soient prêts à payer pour ce que vous proposez?

M. Hayward : La question serait plutôt : sont-ils prêts à payer le prix de passer outre à ces propositions? Sont-ils prêts à assumer la perte de jeunes hommes et de jeunes femmes en Afghanistan parce que ceux-ci ont un gilet pare-balles inadéquat ou qu'ils conduisent des camions plus vieux qu'eux? Je crois qu'il y a une idée préconçue selon laquelle les Canadiens ne veulent pas d'une armée forte. Je ne sais pas si c'est vrai car je ne pense pas que quiconque dans cette salle vienne dire au micro : « Sénateurs, nous devons réduire les dépenses militaires ». Je ne crois pas que cela arrivera, ni ici ni ailleurs au Canada. Je crois que les gens sont fiers de leur armée. Nous avons une magnifique histoire, pensons à Juno Beach et à la Corée. Je crois que les gens sont réellement fiers de leurs forces armées et qu'ils voudraient que celles-ci demeurent un symbole de fierté.

Mme Siobhan Coady, à titre personnel : Bonsoir sénateurs. Je m'appelle Siobhan Coady et je vous souhaite la bienvenue à St. John's, en Nouvelle-Écosse.

Ce soir, je voudrais vous parler de l'avenir des forces armées. Voici les trois principaux points que j'aborderai : nous devons redéfinir notre rôle de gardien de la paix et réinvestir dans les forces armées afin d'assurer le maintien de notre position stratégique dans les affaires mondiales ainsi que notre souveraineté; nous devons veiller à ce que les forces armées soient « intelligentes » et mettre l'accent sur des programmes et des politiques qui favorisent l'innovation; nous devons aussi reconnaître la contribution de Terre-Neuve-et-Labrador et, bien sûr, celle de toutes les régions du pays et investir en conséquence.

Bono, le chanteur du groupe U2, a dit récemment que le monde a besoin de plus de pays comme le Canada, et je suis tout à fait d'accord avec lui. Le Canada fait œuvre de chef de file en contribuant à l'instauration et au maintien de la paix dans le monde. La sagesse de Lester B. Pearson y est aussi pour quelque chose. Il a un jour dit que dans la longue histoire de l'humanité, les armes seules, si sophistiquées soient-elles, n'ont jamais suffi à garantir la sécurité et, je me permettrai d'ajouter, la paix.

Le rôle qu'a joué le Canada dans la recherche et le maintien de la paix a été une de nos plus importantes contributions sur la scène internationale. Nous avons su jouer dans la cour des grands avec brio, mais, avec le temps, nous avons quelque peu failli à conserver notre position enviable. Oui, nous mettons encore nos vies danger. En fait, ma sœur est Casque bleu au Moyen-Orient. Mais nous n'avons pas donné aux hommes et aux femmes de nos forces armées tout le soutien financier et moral qui s'imposait. Nous devons regagner notre position de gardien de la paix dans le monde. Nous devons inscrire cet objectif dans notre orientation stratégique et défendre les valeurs qui étaient si chères au Canada.

Yes, the world needs more Canada and the military needs more resources. We need to budget adequately for military expense and provide for the men and women who ensure our safety and security and, indeed, that of the world. To ensure we are peacekeepers, we must well resource the military and it is time we as a country stop talking and start delivering on that.

While peacekeeping must remain the military's primary objective, Canada still needs to protect its sovereignty. Recent claims by Denmark to territory in the north and increased presence by other jurisdictions only prove that Canada needs to protect itself and secure its boundaries. We must ensure we have placed the resources to confirm our rightful ownership. We must have the tools, equipment, training and people to ensure we are protected.

Canada needs a "smart" military. A "smart" military ensures innovation is core to its operations and is more focused on capability rather than capacity. We do not want to have the greatest military might, but we do want to have the greatest military mind. Canada's role in NORAD, for example, shows this capacity.

Newfoundland and Labrador contribute significantly to the Canadian military. Our brothers and sisters, sons and daughters are the military's best and Newfoundland and Labrador have the highest percentage of personnel per capital in the military. Our strategic geographic location has long been recognized for its military strength, yet military spending in this province is remarkably low. The future of the military in Canada must ensure recognition of Newfoundland and Labrador's role. CFB Goose Bay, Gander and St. John's are vital, not only to the military, but to the economic well-being of the province, and should be enhanced.

Senator Banks: I would like to echo what Senator Atkins said. Newfoundlanders are remarkably well informed in respect of the thrust of the reports of this committee, and take that as a great compliment. I will make two short statements and I will ask you to comment on both of them. With respect to the island off Greenland, we are not going to solve that problem by fighting the Danes. The Danes will not declare war on us, nor we on them. Secondly, if you are going to have peacekeepers, you have to have people who are capable war-makers in order to achieve peace because if you cannot do the big thing, you cannot do the little thing. If you can only do the little thing, then you cannot do the big thing. And peacekeepers, in the sense of nice "Boy Scout" policemen do not work any more. You have to have people who are prepared to be soldiers.

Mr. Doyle: Senator, the question?

Senator Banks: What is your comment on those two points?

Ms. Coady: Two comments. One, with regard to the Danes, you are absolutely right. The north must have at least a presence from the Canadian military, from Newfoundland, too, because we have most of the people in the military, but from the Canadian military. We have to at least be able to ensure our sovereignty and

Oui, le monde a besoin de plus de pays comme le Canada, et les forces armées ont besoin de ressources supplémentaires. Nous devons établir adéquatement le budget des dépenses militaires et soutenir les hommes et les femmes qui veillent à notre sécurité et, bien sûr, à celle du monde. Pour assurer le maintien de la paix, nous devons fournir aux forces armées les ressources nécessaires, et il est temps que notre pays passe des paroles aux actes.

Bien que le maintien de la paix doive demeurer le principal objectif, le Canada doit tout de même protéger sa souveraineté. Les récentes revendications territoriales du Danemark dans le Nord et la présence accrue d'autres pays prouvent que le Canada doit se protéger et défendre ses frontières. Nous devons investir les ressources nécessaires afin de confirmer notre souveraineté. Nous devons avoir les outils, l'équipement, la formation et l'effectif requis pour assurer notre protection.

Les forces canadiennes doivent être « intelligentes », c'est-à-dire mettre l'innovation au centre de leurs opérations et se concentrer sur les moyens plutôt que sur la capacité. Nous ne voulons pas avoir la plus grande puissance militaire, mais le plus grand esprit militaire. Le rôle du Canada dans le NORAD, par exemple, est une preuve de cette capacité.

Terre-Neuve-et-Labrador a apporté une importante contribution aux forces armées canadiennes. Nos frères et nos sœurs, nos fils et nos filles sont de grands militaires, et c'est à Terre-Neuve-et-Labrador que le pourcentage de soldats dans la population est le plus élevé. Notre situation géographique stratégique a longtemps été reconnue pour son importance militaire; pourtant, les dépenses en matière de défense dans cette province sont remarquablement faibles. Pour l'avenir des forces armées au Canada, il convient de reconnaître le rôle de Terre-Neuve-et-Labrador. Les bases de Goose Bay, de Gander et de St. John's sont essentielles, et pas seulement pour les forces armées, mais aussi pour la santé économique de la province. Par conséquent, elles doivent être modernisées.

Le sénateur Banks : Je voudrais faire écho à ce que disait le sénateur Atkins. Les Terre-Neuviens sont extrêmement bien informés sur l'essentiel des rapports de ce comité, et c'est à prendre comme un compliment. Je ferai deux brèves déclarations que je vous demanderai de commenter. En ce qui concerne l'île au large du Groenland, ce n'est pas en se battant contre les Danois que nous réussirons à régler le problème. Les Danois ne nous déclareront pas la guerre, et nous à eux non plus. Par ailleurs, si l'on veut avoir des gardiens de la paix, on doit avoir des soldats capables de se battre, c'est inévitable, l'un ne va pas sans l'autre. L'idée que les gardiens de la paix doivent être de gentils policiers ne tient plus. Désormais, ce sont des soldats qui doivent être prêts à combattre.

M. Doyle : Sénateur, votre question?

Le sénateur Banks : Qu'avez-vous à dire sur ces deux déclarations?

Mme Coady : Deux choses. Premièrement, en ce qui concerne les Danois, vous avez tout à fait raison. Il doit y avoir une présence de l'armée canadienne dans le Nord, et de Terre-Neuve en particulier car c'est là que se trouve la plupart de l'effectif militaire. Nous devons au moins pouvoir assurer notre

while we are not going to solve the small island off the coast of Greenland, we do have to start recognizing that there are changes to the north and that we have to protect it. So, that is first and foremost.

Second, I talked about a “smart” military as much as I did talk about peacekeeping, and you are absolutely right. In order for us to be the peacekeepers of the world, we have to be able to protect ourselves and we have to be able to exert force when we need to. But I talked a lot about “smart” military and with regard to ensuring that we are using innovation, you know, not just ensuring that we have the capacity, but also the capability to protect ourselves.

Mr. Carl Powell, as an individual: I am a retired mining engineer and I have just a few notes here. I would like to welcome you to my province, but to many people from abroad and here, it is confusing here in name because we have been segregated into two parts, which is Newfoundland and the Labrador part. This is causing enormous tensions and it has military significance, particularly with regard to natural resources, hydroelectric power and minerals, which are probably fair targets for terrorists. But we cannot seem to do anything about it. We now have two separate political areas, we have two races of people, we have four anthems and perhaps even three flags now representing this province, and it is causing a lot of friction. I would like to go into that a little more, but you might note that the Newfoundland flag with the arrow flies ass-backwards. The arrow is supposed to point to the mast. And, you know, you can laugh, but that is us and we do not seem to realize some of the stupidity of some of the things we did.

But on security and defence, in the early 1950s, we were going into Confederation. My home town of Gander — Corner Brook, we had a visit there from Ottawa, Mr. Brooke Claxton, who was then Minister of Defence, and he said, “I notice that Newfoundland does not have one military base.” He said, “I am going to change that.” Fifty-five years later, I am still waiting. We do not have any military bases in this province. The two ones that are allegedly called bases, Goose Bay and Gander, were stations, CFSSs, and somewhere during Mulroney’s first term, they changed the “C” to a “B” and called them bases, but they are not bases.

In the Cold War, when the U.S.S.R. was sending over their Bear and Bison class bombers to penetrate the dew line in our air space, we were right under it, but the jets that scrambled to meet those threats up there were from Bagotville, Quebec. This province had nothing. We did not even have the tankers to refuel them. And we are still naked to aggression now. There is nothing in this province in any way whatsoever to defend or to go on what they call “hot pursuit.”

In 1998, there was a huge weather balloon that was released in Saskatchewan. It misbehaved. Instead of going out west, it went east. Military jets followed it, the Americans followed it and they were not allowed to touch it or shoot it, but when it got over

souveraineté, et puisque nous n’allons pas résoudre le problème de la petite île au large des côtes du Groenland, il nous faut commencer à reconnaître qu’il y a des changements dans le Nord et que nous devons le protéger. C’est primordial.

Deuxièmement, j’ai en effet parlé d’une force militaire « intelligente » autant que de maintien de la paix. Si nous voulons être des gardiens de la paix dans le monde, nous devons avoir la capacité de nous protéger et de recourir à la force, si nécessaire. Mais j’ai beaucoup parlé de force militaire « intelligente » et de l’importance de l’innovation il ne suffit pas d’avoir la capacité, il faut aussi pouvoir se défendre.

M. Carl Powell, à titre personnel : Je suis ingénieur minier à la retraite. J’aurais juste quelques mots à vous dire. Pour commencer, je vous souhaite la bienvenue dans ma province. Pour plusieurs personnes d’ici comme d’ailleurs, le nom de Terre-Neuve-et-Labrador peut porter à confusion parce qu’il y a en fait deux territoires différents : Terre-Neuve d’un côté et le Labrador de l’autre. Ceci a causé d’énormes tensions et a eu des implications sur le plan militaire, particulièrement en ce qui a trait aux ressources naturelles, à l’hydroélectricité et aux minéraux, qui constituent une cible de choix pour les terroristes. Mais on ne peut rien y faire. Nous avons maintenant deux zones politiques distinctes, deux races différentes, quatre hymnes et peut-être même trois drapeaux qui représentent cette province, ce qui cause beaucoup de frictions. Je voudrais en parler un peu plus longuement, mais vous remarquerez peut-être que le drapeau de Terre-Neuve, celui avec la flèche, est à l’envers; la flèche est censée pointer vers le mât. Vous pouvez en rire, mais nous sommes ainsi, et nous ne semblons pas réaliser combien certaines des choses que nous avons pu faire étaient stupides.

Au début des années 1950, nous entrons dans la Confédération. Au chapitre de la sécurité et de la défense, M. Brooke Claxton, qui était alors ministre fédéral de la Défense, est venu à Gander, dans ma ville natale, plus précisément à Corner Brook, et il a dit : « Je remarque que Terre-Neuve n’a pas de base militaire; je vais changer cela ». Cinquante ans plus tard, on attend toujours. Cette province n’a aucune base militaire. Les deux qui sont faussement appelées bases, à Goose Bay et Gander, étaient des stations des Forces canadiennes, et durant le premier mandat de Mulroney, on a commencé à les appeler bases, ce qu’elles ne sont pas.

Durant la guerre froide, quand l’URSS. a envoyé ses bombardiers Bear et Bison pour pénétrer les lignes de notre réseau aérien DEW, nous étions juste en dessous, mais c’est Bagotville, au Québec, qui a envoyé ses avions à réaction pour faire face à la menace. Terre-Neuve n’avait rien, pas même des postes de ravitaillement. Et aujourd’hui, nous sommes tout aussi vulnérables. On n’a absolument rien dans cette province pour se défendre ou pour entreprendre ce qu’on appelle une « poursuite active ».

En 1998, un énorme ballon-sonde météorologique a été lâché en Saskatchewan, mais il s’est écarté de sa trajectoire et plutôt que d’aller vers l’Ouest, il a dévié vers l’Est. Des avions de chasse et des Américains l’ont suivi, et ils n’ont été autorisés à l’intercepter

Newfoundland, they were allowed to shoot it down. But they did not get it down. It landed over in Finland. That was quite a threat.

In September 2001, Ottawa ordered all commercial aircraft that were flying the Atlantic, with the New York Twin Towers coming down, to land at Gander, and there were some 39 aircraft landed with 7,000 passengers. And in my opinion and in a lot of people's opinion, they were ordered into there because we were expendable for any terrorists who were on those planes. And the population of Gander during that day doubled with military and passengers. If there were any terrorists, Gander could have lost maybe 10,000 people. I resent that greatly and I think a lot of people in this province resent it greatly.

I would like to go down into different things about flags and I would like to end up on the ships of convenience, because the United States Homeland Security and Defence fears that the greatest threat to the United States and this country is a container ship with a dirty bomb. Osama Bin Laden has some ships.

Senator Meighen: Well, there were certainly a myriad of subjects you touched on, sir. The last thing you mentioned, the dirty bomb in a container, has been a source of concern to this committee for quite a while. In fact, as I am sure you have read our reports, you will note that port security is something that we take very seriously. We have written about it. And tomorrow, as a matter of fact, we are going to be talking to the authorities in the Port of St. John's about that very subject. You mentioned the absence of a Canadian military base in Newfoundland and Labrador. I think you are quite right. There does seem to be a shortfall there, but I would like you to tell me, if you could, more about Goose Bay. We have had one brief conversation about it. Do you share the view that if we spent some money in fixing it up, we would attract the foreign air forces to the use of Goose Bay? Indeed, I believe the Canadian air force uses it from time to time, but not for that NATO, low-level flight training. What do we do about Goose Bay?

Mr. Powell: Well, it is strategic in the eyes in the United States. It appears not to be strategic — and it was mentioned here a couple of times about the coastline of Canada on three oceans. It is the longest in the world. Newfoundland and Labrador is the longest coastline in Canada. And you are hearing talk from the Department of National Defence about, "We have to move our forces closer to the Pacific Coast and the Atlantic Coast to get them to the hot spots," and peacekeeping and whatever. This province is not even mentioned and look where we are. Look at the strategic importance we had in WWII and ever since then. On Goose Bay and Stephenville, I would include this to the Prime Minister: Let's get the Americans back here with the anti-missile campaigns. Let's get them back here like they were here during

ou à le descendre qu'une fois qu'il était au-dessus de Terre-Neuve. Mais ils n'ont pas réussi à l'atteindre et il s'est rendu jusqu'en Finlande. C'était toute une menace.

En septembre 2001, Ottawa a ordonné à tous les aéronefs commerciaux en vol au-dessus de l'Atlantique d'atterrir à Gander en raison de l'effondrement des tours jumelles de New York. Par conséquent, 39 avions transportant 7 000 passagers ont atterri à Gander. Selon moi et beaucoup d'autres personnes, Gander a été choisie parce que nous étions de moindre importance pour les terroristes à bord de ces avions. La population de Gander a doublé ce jour-là avec l'arrivée des militaires et des passagers. S'il y avait eu une attaque terroriste, Gander aurait pu perdre environ 10 000 personnes. J'en ai gardé un goût très amer et je pense que c'est le cas de beaucoup d'autres habitants de cette province aussi.

J'aimerais conclure par la question des bateaux battant pavillon de complaisance, parce que la United States Homeland Security and Defence craint que la plus grande menace pour les États-Unis et le Canada soit qu'une bombe sale éclate à bord d'un porte-conteneurs. Oussama ben Laden a des bateaux.

Le sénateur Meighen : Chose certaine, vous abordez toute une myriade de sujets, monsieur. La dernière chose que vous avez évoquée, l'éventualité d'une bombe sale placée dans un porte-conteneurs, inquiète notre comité depuis un certain temps. En fait, je suis certain que vous avez lu nos rapports, donc vous aurez remarqué que la sécurité portuaire est un enjeu de la plus haute importance pour nous. Nous avons écrit sur le sujet. Pour tout vous dire, pas plus tard que demain, nous allons nous entretenir avec les autorités portuaires de St. John's à ce sujet. Vous avez aussi déploré l'absence d'une base militaire canadienne à Terre-Neuve-et-Labrador. Je pense que vous avez bien raison. Il semble y avoir une lacune là, mais j'aimerais bien que vous me parliez davantage de Goose Bay, si vous le pouvez. Nous n'avons eu qu'une brève conversation à ce propos. Partagez-vous l'avis que si nous dépensions de l'argent pour restaurer cette base, nous attirerions les forces aériennes étrangères à Goose Bay? En réalité, je pense que la force aérienne du Canada l'utilise de temps à autre, mais pas pour l'entraînement sur le vol à basse altitude de l'OTAN. Que faire de Goose Bay?

M. Powell : Eh bien, c'est un endroit stratégique aux yeux des États-Unis, mais il ne semble pas l'être dans les faits, et la question de la ligne côtière du Canada en bordure de trois océans a été mentionnée ici à quelques reprises. C'est la ligne côtière la plus longue au monde. Or, c'est à Terre-Neuve-et-Labrador que se trouve la ligne côtière la plus longue du Canada. On entend constamment les représentants du ministère de la Défense nationale dire que nous devons rapprocher nos forces de la côte du Pacifique et de la côte de l'Atlantique pour qu'elles soient plus près des points chauds, qu'elles puissent assurer le maintien de la paix et tout le reste. Cette province n'est même pas mentionnée, et regardez où nous en sommes. Regardez l'importance stratégique que nous avions pendant la Seconde Guerre mondiale et celle que

the war with huge bases that brought so much wealth and culture to this province. If Canada cannot do it, let's join up with the United States in that way and let them do it.

Mr. William Callahan, as an individual: Mr. Chairman, honourable senators, I am a former commissioned officer in what used to be called the Supplementary Reserve. And during that period, I served as a staff officer for a later former colleague of yours, Jack Marshall, who then was Colonel Marshall. He was the officer in charge of the Royal Newfoundland Regiment as it existed at that time. I also spent several years working with the American forces in what used to be called the Northeast Air Command, which ranged from Thule, Greenland, which is, I think, 1,500 miles inside the Arctic Circle, down to Westover, Massachusetts. And these were times when I think Newfoundlanders felt that for the first time in a very long time, since the 1870's, in fact, they had some protection in case of invasion or other incursions.

At the end of the Second World War, the Canadian forces could not get out of here fast enough. The Americans stayed for another 20 years and, economically and otherwise, provided a tremendous benefit to this place. But that is just a little history that might be helpful when you are considering what we here have in our minds.

When Newfoundland joined Canada or, as we like to say, when Newfoundland took over Canada in 1949, Canada acquired 850,000 square miles of land and sea territory and it is shameful today that in this province, there is not a single, what we might call Regular Force organization. There is nothing to protect our ports. We have very few Regular Force people who go around trying to train reservists or others and that is about it. And I heard today the Minister of Homeland Security, because, apparently, we have co-opted that term from the Americans, say that they are thinking now about taking over the Coast Guard. Well, I wish somebody would because all winter, we have had six to eight big Coast Guard ships parked down here in the harbour —

Mr. Doyle: Mr. Callahan.

Mr. Callahan: — allegedly out of gas.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Callahan: And if that is not shameful —

The Chairman: We have a question for you. Senator Meighen.

Senator Meighen: No, I am sorry. I do not have question at the last moment, but I will pass to Senator Forrestall.

nous avons depuis lors. Au sujet de Goose Bay et de Stephenville, voici ce que je dirais au premier ministre : « Laissez les Américains revenir ici pour mener leurs campagnes antimissile. » Laissez-les revenir ici comme pendant la guerre et y installer d'énormes bases qui créeraient tellement de richesse et de culture dans cette province, comme avant. Si le Canada ne peut pas le faire, unissons nos forces à celles des États-Unis pour cela et laissons-les le faire.

M. William Callahan, à titre personnel : Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis un ancien officier commissionné de ce que l'on appelait la Réserve supplémentaire. J'ai été officier d'état-major de l'un de vos anciens collègues, Jack Marshall, qui était alors le colonel Marshall. Il était aux commandes du Royal Newfoundland Regiment qui existait à l'époque. J'ai également travaillé pendant plusieurs années au sein des forces américaines, dans ce qu'on appelait la Northeast Air Command, dont les activités s'étendaient de Westover, au Massachusetts, jusqu'à Thule, au Groenland, qui se trouve à 1 500 milles au-delà du cercle polaire, si je ne me trompe pas. Je pense que c'était l'époque où la population de Terre-Neuve avait l'impression pour la première fois depuis très longtemps, depuis les années 1870 en fait, de jouir d'une certaine protection en cas d'invasion ou autre forme d'incursion.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les Forces canadiennes ne pouvaient pas sortir d'ici assez vite. Les Américains sont restés ici encore 20 ans, ce qui a procuré d'énormes avantages économiques et autres à la région. Mais ce n'est qu'une petite parenthèse historique qui pourrait vous être utile dans votre analyse de ce que nous avons en tête.

Lorsque Terre-Neuve s'est jointe au Canada ou, comme nous nous plaisons à le dire, lorsque Terre-Neuve a repris le Canada en 1949, le Canada a acquis 850 000 milles carrés de territoire terrestre et marin. Il est honteux qu'il n'y ait aucune organisation de la Force régulière dans la province aujourd'hui. Il n'y a rien pour protéger nos ports. Nous n'avons que très peu de soldats de la Force régulière qui voyagent et essaient de former des réservistes ou d'autres personnes, c'est à peu près tout. Aujourd'hui, j'ai entendu le secrétaire de la Sécurité intérieure dire qu'étant donné que nous aurions repris ce mandat des Américains, ils envisagent maintenant de reprendre notre Garde côtière. Eh bien, j'espère que quelqu'un va le faire, parce que tout l'hiver, il y a six ou huit grands navires de la Guerre côtière qui sont restés amarrés dans le port...

M. Doyle : Monsieur Callahan.

M. Callahan : ...sous prétexte qu'ils manquaient de carburant.

Le président : Merci, monsieur.

M. Callahan : Et si ce n'est pas honteux...

Le président : Nous avons une question pour vous. Sénateur Meighen.

Le sénateur Meighen : Non, je suis désolé. Je n'ai pas de question de dernière minute, mais je vais céder la parole au sénateur Forrestall.

Senator Forrestall: Oh, you take away from me my opportunity to get a little bit more time in the defence of our coast?

The Chairman: Your 30 seconds are running, sir.

Senator Forrestall: Ready, set, go. Carry on. Just keep going in that line because I could not agree more with that simple statement: Our coasts need to be defended. Best people to defend it are perhaps the Reserves, specially trained. Who knows? There is a way of doing it. Would you keep going in the direction you were going a moment ago?

Mr. Callahan: Well, I was going to make a couple of other points, senator. One of them, when you mentioned ports, we do not even have ports police any more. We used to have Canadian ports police. They were all moved to Halifax. And the city police here feel they cannot police the port, so nobody polices our port. Nobody. And I think we have something like 2,200 navigable inlets and harbours in this province and we do not have a single vessel of any kind patrolling that coastline. I mean, when I say shameful, I mean shameful.

Senator Forrestall: Up with the Halifax Rifles —

The Chairman: Thank you very much, sir.

Senator Forrestall: — and a similar regiment here in Newfoundland.

The Chairman: You are out of order.

Mr. Callahan: Thank you.

Senator Forrestall: I am out of order.

Mr. Callahan: Thank you for listening to me.

Mr. Leonard Barron, as an individual: I am a retired engineer. Mr. Chairman and senators, I preface my remarks by two points. The first is that it takes more time to fly from St. John's to Halifax than it does to fly from Halifax to Ottawa. I want to show you this because it emphasizes the extent of the eastern borders of this country.

The second thing I would like to mention is that the Mulroney administration changed the name "stations" to the military installations in this province to "bases," but they are not bases because they do not have the resources that all the mainland bases have. They are really still just stations.

During the Cold War, the Soviet Union bombers used to test our radar defences and in order to protect us — the protection centre was Bagotville in Quebec — the fighter planes that came up from Bagotville had to refuel over Ungava because the interception route that the planes had to fly did not give them enough fuel, and in addition, there was not a fuel stop along the way until they got to Halifax.

Le sénateur Forrestall : Oh! Vous m'empêchez de prendre un peu plus de temps pour la défense de notre côte?

Le président : Vos trente secondes filent, monsieur.

Le sénateur Forrestall : Un, deux, trois, go. Allons-y. Poursuivez simplement en ce sens, parce que je ne pourrais être plus d'accord avec cette simple opinion : nos côtes doivent être défendues. Les personnes les mieux placées pour les défendre seraient peut-être les réservistes ayant reçu un entraînement spécial. Qui sait? Ce serait une solution. Est-ce que vous poursuivriez dans la même veine qu'il y a un instant?

M. Callahan : Eh bien, je voulais soulever quelques autres points, monsieur le sénateur. L'un d'entre eux nous ramène à la question des ports, que vous avez mentionnée, parce que nous n'avons même plus de police portuaire. Il y avait une police portuaire canadienne avant. Tous les policiers sont partis à Halifax. Pour sa part, la police municipale d'ici estime qu'elle ne peut pas surveiller le port, donc personne ne le fait. Personne. Je pense qu'il y a environ 2 200 passages navigables et ports dans la province, mais nous n'avons pas même un seul bateau qui effectue une patrouille le long de la côte. Lorsque je dis que c'est honteux, c'est que c'est vraiment honteux.

Le sénateur Forrestall : Pour ce qui est des Halifax Rifles...

Le président : Je vous remercie beaucoup, monsieur.

Le sénateur Forrestall : ...et d'un régiment semblable ici, à Terre-Neuve...

Le président : Vous enfrenez le règlement.

M. Callahan : Merci.

Le sénateur Forrestall : J'enfreins le règlement.

M. Callahan : Merci de m'écouter.

M. Leonard Barron, à titre personnel : Je suis un ingénieur à la retraite. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, j'aimerais commencer par souligner deux choses. La première, c'est que le vol de St. John's à Halifax est plus long que le vol de Halifax à Ottawa. Je tiens à vous le mentionner, parce que cela illustre l'étendue des frontières dans l'est de notre pays.

La deuxième chose que je veux mentionner, c'est que l'administration Mulroney a rebaptisé « bases » ce qu'on appelait des « stations » pour désigner les installations militaires dans cette province, mais il ne s'agit pas de bases, parce qu'elles ne sont pas dotées des mêmes ressources que toutes les bases situées sur le continent. En réalité, ce ne sont encore que des stations.

Pendant la Guerre froide, les bombardiers de l'Union soviétique testaient nos défenses radar, et pour nous protéger, les chasseurs envoyés de Bagotville — parce que le centre de protection était situé à Bagotville, au Québec — devaient refaire le plein au-dessus de l'Ungava, parce que l'itinéraire d'interception que les avions devaient emprunter étaient trop long pour qu'ils puissent se rendre à destination sans refaire le plein, et en plus, il n'y avait aucune étape d'avitaillement en chemin avant qu'ils n'atteignent Halifax.

So, presently, the European forces are going to evacuate or withdraw from Goose Bay and my recommendation to you is that you consider Goose Bay as a base and you recommend it as a base so that the Government of Canada will put the resources there that should be put.

An examination of the map of eastern Canada will show you the location of Bagotville versus Goose Bay. If you are going to defend the eastern borders of Canada, they will be more effectively defended by having a base at Goose Bay. And we never know what the future holds because you cannot predict the future beyond three years and sometimes even then, you can be off.

I would also remind you that during the last war, there were at least two convoys lost due to enemy action in this area. In addition to that, there was one automatic weather station located in an uninhabited stretch of the coast. It is essential that we have that sort of...

Senator Cordy: Thank you very much, Mr. Barron. As was said earlier, Senator Rompkey is keeping the idea of Labrador alive and well. I sit with him in the Atlantic caucus and I sit with him in the national caucus. I also sit with him in the Senate, so I certainly hear a lot about it. He is a strong advocate for Labrador.

You spoke about Goose Bay and said just turn it into a base so that it will be better funded. I look at the people of Newfoundland and Labrador having 25 per cent of the military. But other than just changing the name of Goose Bay to a base, how can we start to make it more viable and an essential part of the military bases of Canada?

Mr. Barron: What you would do is you would put fighter planes in Goose Bay, you would put in the maintenance people that are required to support it and you would put in the staff there that is required. And you would establish a centre there just like in the old days in Canada when they had, first of all, Fort York and then later on, they had Fort Garry and then Fort Edmonton and Fort Calgary and I do not know if Victoria was a fort or not, but it was certainly the centre for Hudson's Bay and that is what started British Columbia. But there is only 28,000 people in Labrador and they cannot get sources that they require except under great expense. So, therefore, if we did have a base there, we have the makings of a city. And with the makings of a city, the services that people today require would come there. And this would not be just for the sake of giving the Labrador people a city. It is mainly because it will be more efficient and more effective defence of Canada. That is to be emphasized and the second thing comes naturally.

Mr. Andy Vavasour, as an individual: Good evening, Senator Kenny. Good evening to the ladies and gentlemen here of the panel and here witnessing tonight. My interest here is not as a military personnel, but as a parent of my daughter, who is a pilot in the Canadian Armed Forces. She served overseas in Bosnia for two services and her husband is also a captain in the Canadian army. Now, while I am here because of them, I am not representing their views. I have not discussed this with them, so these are purely my views as a Canadian citizen.

Actuellement, les forces européennes s'appêtent donc à évacuer Goose Bay ou à s'en retirer, et je vous recommanderais d'envisager Goose Bay pour l'emplacement d'une base et j'insiste sur le mot « base », afin que le gouvernement du Canada y investisse les ressources qu'il faut.

Un simple coup d'oeil sur la carte de l'Est du Canada et vous verrez où se trouve Bagotville par rapport à Goose Bay. Si vous voulez défendre les frontières de l'Est du Canada, vous le ferez de façon beaucoup plus efficace en établissant une base à Goose Bay. On ne sait jamais ce que l'avenir nous réserve, parce qu'on ne peut pas prévoir l'avenir au-delà de trois ans et même là, on peut se tromper.

Je vous rappelle aussi qu'au cours de la dernière guerre, au moins deux convois ont été perdus en raison d'interventions ennemies dans cette zone. De plus, il y avait une station météorologique automatique située dans une zone inhabitée de la côte. Il est essentiel que nous ayons une quelconque forme...

Le sénateur Cordy : Je vous remercie beaucoup, monsieur Barron. Comme nous l'avons déjà dit, le sénateur Rompkey garde bien vivante l'idée du Labrador. Je siège avec lui au caucus de l'Atlantique ainsi qu'au caucus national. Je siège aussi à ses côtés au Sénat, donc il est bien clair que j'en entends beaucoup parler. Il est un ardent défenseur du Labrador.

Vous avez parlé de Goose Bay et avez dit qu'il suffisait d'en faire une base pour que son financement augmente. Si on le faisait, 25 p. 100 du personnel militaire pourrait être affecté à Terre-Neuve-et-Labrador. Mais outre le fait de convertir Goose Bay en base, par où pouvons-nous commencer pour en faire une partie plus viable et essentielle des bases militaires du Canada?

M. Barron : Il faudrait mettre des chasseurs à Goose Bay et y affecter le personnel nécessaire pour la maintenance et tout le reste. Il faudrait établir un centre là-bas comme dans l'ancien temps, lorsqu'il y avait au Canada Fort York, en premier lieu, puis un peu plus tard, Fort Garry et ensuite Fort Edmonton, puis Fort Calgary et je ne sais pas si Victoria était un fort ou pas, mais c'était certainement le centre de la Baie d'Hudson et c'est ce qui a donné naissance à la Colombie-Britannique. Cependant, il n'y a que 28 000 personnes au Labrador et elles n'arrivent pas à obtenir les ressources dont elles ont besoin, sauf à grand frais. S'il y avait une base là-bas, nous aurions le fondement d'une ville. Avec l'établissement d'une ville, les gens auraient accès aux services dont ils ont besoin aujourd'hui. Ce ne serait pas seulement pour donner une ville aux gens du Labrador. Ce serait principalement pour défendre le Canada de façon plus efficace. Il faut bien le souligner, et le reste vient naturellement.

M. Andy Vavasour, à titre personnel : Bonsoir, sénateur Kenny. Bonsoir mesdames et messieurs les membres du comité et les témoins de ce soir. Je ne suis pas ici en tant que membre des forces armées, mais en tant que père d'une fille qui est pilote au sein des Forces armées canadiennes. Elle a été déployée outre-mer, en Bosnie, à deux reprises, et son mari est capitaine dans l'armée canadienne. Bien que je sois ici à cause d'eux, je ne représente pas leur point de vue. Je n'en ai pas discuté avec eux, donc mon opinion est purement celle d'un citoyen canadien.

I have one overall observation and that is that we have to increase our funding to the Armed Forces by at least doubling the current allocation. Now, I realize that is a challenge, but that is a challenge to which we have to rise.

I understand that tonight, we are here to speak about the Coast Guard as well as the Canadian Armed Forces, but I think that although the Coast Guard provides a very necessary service, it is not supplied with the equipment or trained to fulfill the role that that name implies. I think the Coast Guard should not have a responsibility to ensure Canadian sovereignty around our coasts, whether that is the east coast, west coast or our north coast. The government should recognize that and rename it with a label that more closely describes its role, perhaps “Canadian Coastal Services.” I think we are fobbing off to the Canadians by saying we have a Coast Guard and they are not tasked with that role. We have an armed forces. Coast guarding should be turned over to the Canadian navy and it should be properly equipped to live up to that role.

Perhaps ice breaking should go to the navy as well so that they would have the fleet and the equipment to carry that out, and it would also provide training opportunities and keep the people who are in the navy at sea and training. The Canadian navy should strengthen its presence in northern boundaries to ensure that Canada retains its sovereignty there. The navy should be tasked out of Newfoundland as well as Nova Scotia to enforce fisheries protection and the environment rules enforcement, such as pollution control regulation, that with proper capturing and assigning, we might be able to get revenue out of the proper fining of these people.

The army should keep its role better defined, whether it is a peacekeeper or peace enforcing. I think we need to understand what equipment we should focus on. I do not think we can have tanks and artillery and a large land-based personnel. I think we should either go with tanks or go with land-based infantry. I think we cannot spend all the money on all those things.

Our air force needs lift capabilities —

Mr. Doyle: Your time is about up.

Mr. Vavasour: Thank you.

Senator Atkins: First of all, I have over the years seen many surveys and when you ask the question to Canadians, “What do you think is the most important issue facing Canadians today?,” it does not matter what year in the last 30 years, health and education and the economy rank very high. The military is hardly on the scale. I think Canadians, if they are serious about enforcing support for the military, will have to start telling people that that is really what they want. Having said that, my question to you is, would you like to have a conventional military or would you like a niche type of military?

J’ai une observation générale à faire, c’est-à-dire que nous devons augmenter le financement des Forces armées du double, au moins. Cela dit, je comprends que ce n’est pas facile, mais c’est un défi que nous devons relever.

Je comprends que nous sommes ici ce soir pour parler de la Garde côtière de même que des Forces armées canadiennes, mais je crois que même si la Garde côtière offre un service très nécessaire, elle ne dispose ni de l’équipement ni de l’entraînement requis pour jouer le rôle que son nom sous-entend. Je pense que la Garde côtière ne devrait pas avoir la responsabilité d’assurer la souveraineté canadienne autour de nos côtes, qu’il s’agisse de la côte est, de la côte ouest ou de la côte nord. Le gouvernement devrait le reconnaître et lui trouver un autre nom qui décrirait mieux son rôle, comme « Services côtiers canadiens ». On se joue des Canadiens en leur disant que nous avons une Garde côtière, alors que ce n’est pas le rôle qui lui est confié. Nous avons des forces armées. La Garde côtière devrait relever de la Marine canadienne et s’assortir des ressources nécessaires pour la réalisation de son mandat.

Peut-être les brise-glaces devraient-ils relever de la Marine aussi, de sorte qu’elle ait la flotte et l’équipement nécessaires pour s’acquitter de cette tâche, et cela lui permettrait aussi d’offrir de la formation et de garder les officiers de marine en mer et en formation. La Marine canadienne devrait renforcer sa présence dans les limites nordiques afin que le Canada garde sa souveraineté dans le Nord. La Marine devrait assurer la protection des pêches et l’application des règles environnementales, dont celles sur la lutte antipollution, à partir de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse. Grâce à une bonne affectation des ressources et à des mesures efficaces pour prendre les contrevenants et leur imposer des sanctions, nous pourrions sans doute en retirer de bons revenus.

L’armée devrait mieux définir son rôle, qu’il s’agisse du maintien de la paix ou de l’imposition de la paix. Je pense qu’il nous faut bien déterminer quel type d’équipement nous voulons privilégier. Je ne pense pas que nous pouvons avoir des chars, toute une artillerie et un grand bassin de personnel à terre. Je pense que nous devons choisir entre les chars et l’infanterie terrestre. Nous ne pouvons pas dépenser tout notre argent sur toutes ces choses.

Notre force aérienne a besoin de capacités de levage...

M. Doyle : Votre temps est pratiquement écoulé.

M. Vavasour : Merci.

Le sénateur Atkins : D’abord, j’ai vu beaucoup de sondages au fil des ans, et lorsque l’on demande aux Canadiens « Quel est selon vous l’enjeu le plus important pour les Canadiens aujourd’hui? », peu importe l’année où on leur pose la question, la santé, l’éducation et l’économie se classent tout en haut de la liste depuis 30 ans. L’armée ne revêt pas la même importance pour eux. Je pense que si les Canadiens veulent sérieusement qu’on augmente le soutien aux forces armées, ils devront commencer à dire que c’est ce qu’ils veulent vraiment. Cela dit, voici la question que je vous pose : opteriez-vous pour une armée classique ou pour une armée de créneau?

Mr. Vavasour: Personally, I think we cannot afford a full, conventional military, air force, army and navy. I think we have to beef up our navy and provide proper protection. I think we have to beef up our air force, perhaps reduce fighter-type aircraft and go with more rotary-winged aircraft so that we are not involved with costly interbase maintenance. And I think we also have to look at the army and, say, maybe go to strike-type forces that will peace-enforce, and also people who are bi-trained to ensure peacekeeping as well. No, sir, I do not think we can afford tanks and artillery as well as body armour and rocket-propelled grenades and that sort of thing. And I think that is where we should be focusing.

I also do not think we should be supporting the American missile defence system because if we put money into that, we are throwing money down the drain because you cannot guard against a ballistic missile with another ballistic missile. You cannot shoot a bullet with a bullet.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Vavasour: I am really glad I said that. I agree with Siobhan Coady. We need to have a “smart” army.

Mr. Jay Fitzsimmons, as an individual: I am just a private citizen. Thank you for coming here today. I hope you keep an open mind to this idea. The two major roles for Canada’s military in the future will likely be peacekeeping abroad and terrorism prevention at home. I propose an idea that will aid both efforts simultaneously. UN peacekeeping missions are fraught with many dangers. An underlying factor that increases danger is the discrepancy in training, structure and attitudes toward the mission between contributing nations’ military personnel. I propose that Canada create the world’s first UN peacekeeping training centre. It would train UN peacekeeping personnel from around the world in peacekeeping-specific tasks. In-class and in-field training at the centre would include negotiation, construction of basic community facilities, VIP protection, surveillance and case studies of difficult lose/lose decisions faced by peacekeepers in past missions. Instructors would be top-notch peacekeeping veterans from all over the world. Graduates from this school would be much better prepared to contribute to peacekeeping than they are now. The Blue Berets would be a more awesome force and command the respect essential to their missions.

Canada is one of the few countries in the world that could successfully run such a training centre. We have the infrastructure, political stability, bases and land and reputation to do it.

M. Vavasour : Personnellement, je pense que nous ne pouvons pas nous offrir des forces armées classiques et complètes comprenant à la fois des forces aériennes, une armée et une marine. Je pense que nous devons renforcer notre marine et offrir une meilleure protection. Je pense aussi que nous devons renforcer notre force aérienne, et peut-être réduire notre nombre de chasseurs et opter davantage pour des aéronefs à voilure tournante afin d’éviter toute la maintenance interbases coûteuse. Enfin, je pense que nous devons nous occuper de l’armée et peut-être opter pour des forces de frappe axées sur l’imposition de la paix et former nos gens sur les opérations de maintien de la paix aussi. Non, monsieur, nous ne pouvons pas nous permettre des chars et de l’artillerie en plus de tout l’éventail de vêtements de protection balistique, de grenades propulsées par fusée et ainsi de suite. Voilà sur quoi nous devrions mettre l’accent à mon avis.

Je ne pense pas non plus que nous devrions appuyer le bouclier antimissile américain, parce que si nous y investissons de l’argent, nous allons le gaspiller, puisqu’on ne peut pas se protéger contre les missiles balistiques au moyen d’autres missiles balistiques. On ne peut pas faire exploser une balle avec une autre balle.

Le président : Merci, monsieur.

M. Vavasour : Je suis très content de l’avoir dit. Je suis d’accord avec Siobhan Coady : nous avons besoin d’une armée « intelligente ».

M. Jay Fitzsimmons, à titre personnel : Je suis un simple citoyen. Je vous remercie d’être ici aujourd’hui. J’espère que vous garderez l’esprit ouvert à ce sujet. Les deux principaux rôles des Forces armées canadiennes dans l’avenir seront probablement le maintien de la paix à l’étranger et la prévention du terrorisme ici. Je propose une solution qui contribuerait en même temps à ces deux efforts. Les missions de maintien de la paix de l’ONU comportent beaucoup de danger. Ce danger se trouve accru par les différences entre les différents États participant à la mission sur les plans de la formation, de la structure et des attitudes envers la mission. Je propose que le Canada crée le premier centre de formation mondial sur le maintien de la paix pour l’ONU. Ce centre formerait les Casques bleus de l’ONU du monde entier sur les tâches propres au maintien de la paix. Il offrirait de la formation théorique et sur le terrain, notamment sur la négociation, la construction d’installations communautaires de base, la protection des dignitaires, la surveillance et diverses décisions difficiles et désavantageuses qu’ont dû prendre des Casques bleus dans des missions précédentes. Les instructeurs seraient des anciens Casques bleus aguerris venus de partout dans le monde. Les diplômés de cette école seraient beaucoup mieux préparés pour contribuer au maintien de la paix que maintenant. Les Casques bleus constitueraient une force beaucoup plus remarquable et ils inspireraient le respect essentiel à leurs missions.

Le Canada est l’un des rares pays au monde capables d’assurer le bon fonctionnement d’un tel centre de formation. Nous pouvons compter sur l’infrastructure, la stabilité politique, les bases et les terrains, et la réputation nécessaire pour ce faire.

The start-up and operation of this training centre would require funds, much of which would be provided by Canada, but these funds should not come primarily from our military budget. The Canadian Government currently spends taxpayers' dollars on attracting foreign business investment, on encouraging domestic and foreign tourism, on branding the Maple Leaf and on initiatives to mould our national identity. The UN training centre would contribute to all of these causes and should thus draw funds from these government sources. If we believe in the image of Canada we so eagerly espouse, then this centre must be a national priority.

The training centre would obviously contribute to peacekeeping abroad, but it would also indirectly contribute to terrorism prevention at home. Hatred is the foundation of terrorism. If citizens of the world were to like Canada, they would not try to strike us. The maple leaf would represent a shining beacon of peace and integrity to those citizens aided by Canadian-trained peacekeepers. And add to that the good words that will spread about Canada from those international personnel who are trained here. The UN training centre would prevent hatred of Canada and thus help prevent terrorism here.

I conclude with a quote from the Nobel prize acceptance speech of Lester Pearson, after whom this centre should be named, in which he laments the lack of support for peace: "We prepare for war like precocious giants and for peace like retarded pygmies."

Senator Banks: That is a very thoughtful suggestion, as have all the ones that have been made tonight. Happily, I can tell you that to some degree, that already is in place. There already is a certain amount of training done in that respect by Canada in Canada for other countries. I will pose a question to you: The expertise of peacekeepers from various countries has not been the biggest problem. The biggest problem has been in those kinds of missions the clarity of the terms of engagement. And the best example of that is Mr. Dallaire, who could have saved hundreds of thousands of lives if he had had the right kind of orders to follow, the right kind of permission. How would you solve the problem of agreement among the nation as to what the terms of engagement ought to be, which is the biggest problem on the field on the day?

Mr. Fitzsimmons: That is the biggest problem, but Roméo Dallaire also did have a lot of Bangladeshi troops who were improperly trained, who had orders from the Bangladesh Government not to engage in certain activities. The training was a problem. That is why he had to rely on the Belgian force, which should not have been there in the first place because it was perhaps a conflict of interest. I think that the discrepancies of training really do contribute. Canada is fortunate in that it is a

La mise en place et l'exploitation de ce centre de formation exigeraient une certaine mise de fonds, dont la plus grande partie proviendrait du Canada, mais les sommes requises ne devraient pas être puisées majoritairement dans notre budget militaire. Le gouvernement canadien utilise actuellement des deniers publics pour attirer des investisseurs étrangers, faire la promotion du pays auprès des touristes canadiens et étrangers, mettre en valeur la feuille d'érable comme image de marque et appuyer des initiatives visant à façonner notre identité nationale. Le centre de formation des Nations Unies apporterait une contribution à tous ces égards et devrait donc être financé à même les fonds provenant de ces sources gouvernementales. Si nous croyons vraiment en l'image du Canada que nous voulons mettre en valeur avec tant d'enthousiasme, alors ce centre doit devenir une priorité nationale.

Il est bien certain que le centre de formation favorisera le maintien de la paix à l'étranger, mais il contribuera aussi indirectement à la prévention du terrorisme au Canada. La haine est à la base du terrorisme. Si les citoyens du reste du monde en viennent à apprécier le Canada, ils ne le prendront pas pour cible. La feuille d'érable constituerait un signal de paix et d'intégrité bien visible pour tous les citoyens bénéficiant de l'aide de gardiens de la paix formés au Canada. Il faut ajouter à cela les bons commentaires au sujet du Canada que feront circuler les effectifs étrangers qui seront formés ici. Le centre de formation des Nations Unies préviendra la haine à l'endroit du Canada, ce qui contribuera à prévenir le terrorisme au pays.

En guise de conclusion, je voudrais vous citer un commentaire de Lester B. Pearson, qui devrait donner son nom à ce centre, qui se plaignait du manque de soutien pour la paix dans son allocution pour l'acceptation du Prix Nobel : « Nous nous préparons à la guerre comme des géants précoces et à la paix comme des pygmées retardés. »

Le sénateur Banks : Il s'agit là d'une suggestion pertinente, comme toutes celles que nous avons entendues ce soir. Par bonheur, je peux vous dire que cela existe déjà, dans une certaine mesure. Nous offrons déjà au Canada certains programmes de formation à cet égard pour d'autres pays. J'aurais une question pour vous. L'expertise des gardiens de la paix des différents pays n'est pas le principal problème auquel nous sommes confrontés. Le problème majeur avec ce genre de missions réside dans le manque de clarté des règles d'engagement. Il n'y a pas de meilleur exemple que le cas de M. Dallaire, qui aurait pu sauver des centaines de milliers de vie si on lui avait donné des autorisations et des ordres mieux adaptés à la situation. Quelles solutions proposeriez-vous pour aider les pays à parvenir à s'entendre sur la nature des règles d'engagement, le principal problème qui affecte actuellement ce genre de missions?

M. Fitzsimmons : C'est effectivement le problème le plus grave, mais Roméo Dallaire avait sous ses ordres beaucoup de soldats du Bangladesh qui n'avaient pas la formation requise et qui avaient reçu l'ordre de leur gouvernement de ne pas participer à certains types d'activités. La formation posait donc aussi problème. C'est pour cette raison que nous avons dû faire appel aux forces belges, qui n'auraient pas dû être là au départ parce qu'il pouvait y avoir conflit d'intérêts. Je crois que les lacunes au

well-trained force and we do contribute to training other foreign forces to some degree, but not to the magnitude that would be necessary not to truly bring peace to these conflicts in my opinion.

Ms. Bettina Ford, as an individual: Good evening. I am a municipal councillor with the Town of Gander. On behalf of our mayor, Claude Elliott, we are really pleased to have the opportunity to speak with you tonight. I understand that Lieutenant-Colonel MacAleese was a witness to your committee earlier today to talk about the capabilities of 9 Wing Gander, which we certainly want to reinforce.

What I wanted to talk about was our perspective on Canada's military as municipal leaders in a military community. While the Canadian military, without a doubt, is among the world's most treasured peacekeepers, the issue of defence has to be taken more seriously. With the relative global peace since World War II, Canada has become complacent in defending our borders. However, with recent political events and the ever-increasing threat of terrorism, Canada's military should refocus its efforts in protecting our borders.

Of course, our northern and southern borders are relatively well protected. However, the west and east coasts are quite exposed and the military needs to increase their surveillance and defence of these. Newfoundland and Labrador's geographic position makes this province the ideal location for the first point of defence, both air and sea, on the eastern coast. In Gander, for example, NAV CANADA's air traffic control centre monitors all transatlantic traffic and the radar capabilities at 9 Wing Gander monitor air space. However, the protection of these two facilities is limited at best.

Both the surveillance of our air space, of which the vast majority of aircraft coming into North America from Europe go through, and the protection of that air space could be carried out from Gander where the infrastructure currently exists. Infrastructure includes a \$200 million air field at Gander International Airport, the NAV Canada Centre, military radar and 770 Communications Research Squadron. The significance of Gander International Airport supporting military flights cannot be overstated. That support includes the landings of some 1,100 military aircraft in 2004. What we have in Gander is a civilian airport operated by a local authority of dedicated volunteer board members providing support to NATO aircraft. And this should rightly be the responsibility of the Canadian Government, who made the commitment to NATO forces. We are happy to have the military aircraft and we certainly welcome

chapters of the formation contribute to aggravating the situation. Le Canada a la chance de pouvoir compter sur des effectifs bien formés et de pouvoir contribuer à la formation des forces étrangères dans une certaine mesure, mais pas suffisamment, selon moi, pour assurer vraiment le maintien de la paix dans ces situations de conflit.

Mme Bettina Ford, à titre personnel : Bonsoir. Je suis conseillère municipale de la ville de Gander. Je me réjouis de pouvoir vous adresser la parole au nom de notre maire, M. Claude Elliott. Le lieutenant-colonel MacAleese a comparu devant votre comité plus tôt dans la journée pour vous parler des capacités de la 9^e Escadre de Gander; il est bien évident que nous l'appuyons en ce sens.

J'aimerais vous présenter le point de vue des instances municipales d'une collectivité militaire quant à la situation des forces armées canadiennes. Bien qu'il ne fasse aucun doute que les militaires canadiens figurent parmi les gardiens de la paix les plus estimés au monde, la question de la défense du pays doit être considérée de manière plus sérieuse. Dans un contexte de paix mondiale relative depuis la Seconde Guerre mondiale, le Canada a relâché de plus en plus sa vigilance quant à la défense de ses frontières. Compte tenu des événements politiques récents et de la menace croissante du terrorisme, les forces militaires canadiennes doivent cependant réorienter leurs efforts afin d'assurer une meilleure protection de nos frontières.

Comme il se doit, nos frontières nord et sud sont relativement bien protégées. Toutefois, les côtes est et ouest sont plutôt exposées et les forces canadiennes doivent intensifier leur surveillance et leur défense de ces côtes. La situation géographique de Terre-Neuve-et-Labrador fait de cette province l'emplacement idéal pour agir comme premier point de défense, tant aérienne que maritime, sur la côte est. À Gander, par exemple, le centre de contrôle de la circulation aérienne de NAV CANADA suit tous les vols transatlantiques et les installations radar de la 9^e Escadre de Gander assurent la surveillance de l'espace aérien.

Ces deux installations ne bénéficient cependant que d'une protection plutôt restreinte. Tant la surveillance de notre espace aérien, que traversent la vaste majorité des aéronefs provenant de l'Europe en direction de l'Amérique du Nord, que la protection de cet espace peuvent être assurées à partir de Gander où l'infrastructure nécessaire existe déjà. Cette infrastructure comprend l'Aéroport international de Gander, une aérogare de 200 millions de dollars, le centre de NAV CANADA, un radar militaire et le 770^e Escadron de recherche en communications. On ne saurait trop insister sur l'importance de l'Aéroport international de Gander pour les vols militaires. Ainsi, quelque 1 100 avions militaires y ont atterri en 2004. Nous avons donc à Gander un aéroport civil opéré par une autorité locale elle-même administrée par des bénévoles qui offre du soutien aux avions de l'OTAN. C'est une responsabilité qui devrait normalement relever

them, but considering the widespread use of Gander International Airport by the military, there is certainly a requirement for stronger protection of it.

I am running out of time, so I will say we are very pleased to be home to 103 Search and Rescue. We are very proud of the men and women who serve there. It can certainly be improved by the addition of another Cormorant helicopter and by providing a fixed-wing aircraft based out of 9 Wing Gander to support the squadron. 9 Wing Gander has a net financial impact of \$10 million annually to the economy of Gander and we are extremely proud of the men and women who do call Gander their home.

Senator Meighen: I wonder, Ms. Ford, if you could just elaborate on what you meant by “protection” of Gander Airport. Do you mean military protection or do you mean higher payments by the military for the use of it or what?

Ms. Ford: I think both of those, sir, would be relevant, certainly in the case of Gander International Airport Authority providing so much support to NATO military aircraft, 1,100 last year. There were 1,400 NATO aircraft landing in the lead-up to the response of the Iraq crisis. So, given that airports are no longer Transport Canada airports and operated by local authority, I think compensation to local airport authorities would be very appropriate for the support they provide to military aircraft.

In terms of protection, the different types of communications infrastructure that I talked about that exist through NAV CANDAD and through the 770 Communications Squadron, we really feel that there is an opportunity and a real need to increase military presence and protection of those assets that we have in our community.

Ms. Tracy Glynn, as an individual: I am a graduate student at Memorial University of Newfoundland and from the Memorial University Society for Corporate, Environmental and Social Responsibility and from the recently formed St. John’s Working Group to Oppose Missile Defence.

Missile defence is an initiative of the U.S. to dominate military operations in space. And here, I refer you to such documents as “*Vision for 20/20*” and the more recent, “*Counterspace Operations 2004*.” These documents advocate for an American master of space program. The U.S. is pressuring Canada to participate in missile defence, but our opposition is decisive. Ipsos-Reid Poll, 2004, showed 69 per cent of Canadians are opposed to missile defence, while all of the polls conducted have also shown a majority in opposition.

du gouvernement canadien qui a pris des engagements en ce sens envers l’OTAN. Nous nous réjouissons de recevoir ces avions militaires qui sont certes les bienvenus chez nous mais, compte tenu de l’utilisation considérable de l’Aéroport international de Gander par les forces militaires, il faudrait certes en assurer une meilleure protection.

Comme il me reste peu de temps, je peux vous dire en terminant que nous sommes très heureux d’accueillir le 103^e Escadron de recherche et sauvetage. Nous sommes extrêmement fiers des hommes et des femmes qui en font partie. Il est bien certain que leur travail pourrait être facilité par l’ajout d’un hélicoptère Cormoran et d’un aéronef à voilure fixe qui pourrait appuyer leurs interventions à partir de la 9^e Escadre de Gander. Cette 9^e Escadre a des retombées nettes de 10 millions de dollars par année pour l’économie de Gander et nous sommes très fiers des hommes et des femmes qui ont élu domicile à Gander pour en faire partie.

Le sénateur Meighen : Je me demandais, madame Ford, s’il vous serait possible de préciser ce que vous entendez exactement par « protection » de l’aéroport de Gander. Parlez-vous de protection militaire ou d’un accroissement des sommes versées par les forces militaires pour l’utiliser, ou s’agit-il d’autre chose?

Mme Ford : Je crois que ces deux solutions seraient envisageables compte tenu des nombreux avions militaires de l’OTAN, 1 100 l’an dernier, qui ont utilisé l’Aéroport international de Gander. Un total de 1 400 avions de l’OTAN ont atterri dans le cadre des préparatifs pour la crise en Irak. Alors, étant donné que les aéroports ne relèvent plus de Transports Canada, mais sont administrés par des autorités locales, j’estime qu’il serait tout à fait approprié d’indemniser ces autorités pour les services qu’elles offrent aux aéronefs militaires.

Pour ce qui est de la protection, et des différents types d’infrastructures de communication dont je vous ai parlé relativement à NAV CANADA et au 770^e Escadron de recherche en communications, nous croyons vraiment qu’il est possible et réellement nécessaire d’accroître la présence militaire et d’améliorer la protection de ces actifs que l’on retrouve dans notre collectivité.

Mme Tracy Glynn, à titre personnel : Je suis étudiante au deuxième cycle à l’Université Memorial de Terre-Neuve, membre de la Society for Corporate, Environmental and Social Responsibility, et du groupe de travail récemment mis sur pied à St. John pour lutter contre la défense antimissile.

La défense antimissile est une initiative mise de l’avant pour les États-Unis dans le but de contrôler les opérations militaires dans l’espace. À ce titre, je peux vous inviter à consulter des documents comme « *Vision for 20/20* » et le plus récent « *Counterspace Opérations 2004* ». Ces deux documents préconisent une stratégie de prise de contrôle de l’espace par les Américains. Les États-Unis font pression sur le Canada pour que nous participions à la défense antimissile, mais il est primordial que nous nous y opposions. Un sondage Ipsos-Reid mené en 2004 révélait que 69 p. 100 des Canadiens sont opposés à la défense antimissile; tous les sondages effectués ont également indiqué une majorité d’opposants.

Our elected officials should represent our views, the NDP, Bloc, the Quebec Liberal Caucus, Alberta Liberal Party, B.C. Liberal Youth Wing and the Brandon Liberal Young Wing have all passed resolutions against missile defence.

Missile defence violates our international legal obligations and the spirit of disarmament and arms control policies. In 2002, Canada signed the Hague Code of Conduct against this ballistic missile proliferation. Ballistic missile defence by its very nature would lead to missile proliferation. Both Canada and the U.S. have ratified the Outer Space Treaty in 1967. Article 4 of the treaty clearly states that the parties will not place in orbit around the Earth any nuclear weapons or any weapons of mass destruction. Components of missile defence are weapons of mass destruction, like the Hypervelocity Rod Bundles and the Near-Field Infrared Experiment.

Canada and the U.S. have also signed the nuclear non-proliferation treaty, which commits us to nuclear disarmament, though the U.S. is now making overtures to withdraw from it. Article 4 commits nuclear states to good faith negotiations leading to disarmament. Missile defence is not a good faith gesture.

The latest strategic master plan of the U.S. Air Force Command exclusively connects America's new nuclear posture with its missile defence program in its pursuit of global first-strike capability. Forty retired U.S. army generals have voiced their disapproval and concerns of missile defence. Physicians for Global Survival argue that missile defence acts a disincentive for countries to dismantle their nuclear weapons.

Canada has reaffirmed its opposition to the weaponization of space in UN resolutions every year. Thus we need to stay true to this position by rejecting missile defence, knowing that it is part of a broader American plan to dominate space through its weaponization.

The very prestigious American Physical Society, the Canadian Association of Physicists, the Union of Concerned Scientists, the American Federation of Scientists and the Royal Society of Canada Scholars have all said missile defence is unworkable. The Department of National Defence's internal report accessed through the Freedom of Information Act recognizes that missile defence could lead to an arms race, missile proliferation and the weaponization of space. Thus, Canada participating in a missile defence program would run counter to DND's mission of contributing to peace and international security.

Nos représentants élus sont là pour défendre nos points de vue. Le NPD, le Bloc, le caucus libéral du Québec, le Parti libéral de l'Alberta, l'aile jeunesse du Parti libéral de la Colombie-Britannique et l'aile jeunesse du Parti libéral de Brandon ont tous adopté des résolutions contre la défense antimissile.

La défense antimissile va à l'encontre de nos obligations légales internationales et ne respecte pas l'esprit des politiques de contrôle des armes et de désarmement. En 2002, le Canada a signé le Code de conduite de La Haye contre la prolifération de ce type de missiles balistiques. Par sa nature même, la défense antimissile balistique entraînerait une prolifération des missiles. Le Canada et les États-Unis ont tous deux ratifié le Traité sur l'espace extra-atmosphérique en 1967. L'article 4 de ce Traité stipule clairement que les parties ne mettront en orbite autour de la Terre aucune arme nucléaire ni aucune arme de destruction massive. Les mécanismes de défense antimissile sont des armes de destruction massive, comme les grappes de barres hypersoniques et le satellite de démonstration NFIRE.

Le Canada et les États-Unis ont également signé le Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, ce qui nous engage à procéder à un désarmement nucléaire, malgré que les États-Unis commencent à envisager un retrait à ce chapitre. L'article 4 exige des puissances nucléaires qu'elles engagent des négociations de bonne foi menant au désarmement. La défense antimissile n'est pas un geste témoignant de la bonne foi.

Le plus récent plan stratégique du commandement des Forces aériennes des États-Unis établit un lien direct exclusif entre la nouvelle situation américaine sur l'échiquier nucléaire et son programme de défense antimissile dans le cadre de ses efforts pour s'assurer une capacité de première frappe à l'échelle mondiale. Quarante généraux à la retraite de l'armée américaine ont exprimé leur désapprobation et leurs préoccupations relativement à la défense antimissile. L'organisme Médecins pour la survie mondiale soutient que la défense antimissile dissuade les pays de procéder au démantèlement de leur arsenal nucléaire.

Dans les résolutions adoptées par les Nations Unies au fil des ans, le Canada a toujours affirmé son opposition à l'armement de l'espace. Nous devons donc donner suite à cette prise de position en rejetant la défense antimissile, sachant que celle-ci s'inscrit dans un vaste plan des États-Unis pour prendre le contrôle de l'espace grâce à son armement.

La très prestigieuse American Physical Society, l'Association canadienne des physiciens et des physiciennes, l'Union of Concerned Scientists, l'American Federation of Scientists et la Société royale du Canada ont tous jugé irréalisable la défense antimissile. Dans un rapport interne que nous avons pu consulter en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, le ministère de la Défense nationale reconnaît que la défense antimissile pourrait mener à une course aux armements, à la prolifération des missiles et à l'armement de l'espace. La participation du Canada au programme de défense antimissile irait donc à l'encontre de la mission du ministère de la Défense nationale qui consiste à contribuer à la paix et à la sécurité internationale.

Senator Forrestall: May I ask whether you do not think perhaps that what you are advocating is too late, that we do not have much of a choice about this? If we want to defend ourselves and not leave our defence to the discretion of others, we must act and participate? Would you comment on that, that, essentially, it may be too late.

Ms. Glynn: I do not think it is too late at all. I think we are a sovereign country and we have our own decision to make and I do not think we should be pressured into it by the United States. There is no good reason why we should participate. It is a waste of taxpayers' dollars. And I think Canada is already making strides in defence. I think true defence comes from justice and disarmament and not through making more weapons and creating more wars.

Mr. Kevin Hutchings, as an individual: Good evening. I am with the Royal Newfoundland Regiment as a volunteer and I would emphasize as a volunteer. I would like to make a couple of observations and also perhaps pose a couple of questions. In response to a point made by Senator Banks, I would tell you that of 2RCR, which is based in Gaagetown, 16 per cent of them are Newfoundlanders and Labradorians, yet we only make up one and a half per cent of the population of Canada. And that has been the traditional way of Newfoundlanders and Labradorians in the military.

The other point that was raised about peacekeeping, we must have peace before we can keep the peace, so does Canada become peacekeepers or peacemakers? Recently, it has been announced, an increase in numbers for both the Regular Force and primary force with regard to numbers. Tied into that is the rotation that we hear about from the Princess Patricia's, the Van Doos, the RCRs where six-month postings happen every 12 months, and that puts tremendous strain on families, upon the military. It is stretched to the limit and I think it is pretty well conceded that the Canadian military is at its limit, if not breaking.

There has been a recent publication out of RCMI entitled Rust Out, and it applies to all sections of the military, be it army, navy or air force. We look at the transport that the army has. It is aged. If it were our vehicles that we were driving every other day or driving to work, we would have traded them long ago.

For the navy, well, we have cutting edge with regards to our frigates. They are time-dated. It is time to get on with it and to have new frigates, be whatever they are, on the drawing boards.

As for the air force, as late as a couple of weeks ago, we saw the hesitation with DART going to Sri Lanka. We saw that for all the reasons that we read about in the press, DART was many weeks late going because the Canadian air force could not transport them. We had to go to somebody else to transport them. It would

Le sénateur Forrestall : Mais ne croyez-vous pas qu'il est peut-être trop tard pour agir comme vous le souhaiteriez, que nous n'avons peut-être plus beaucoup le choix? Si nous voulons assumer notre propre défense et ne pas la laisser à la discrétion des autres, nous devons passer à l'action et participer. Pouvez-vous nous dire si vous croyez qu'il est effectivement trop tard?

Mme Glynn : Je crois qu'il n'est pas du tout trop tard. J'estime que nous sommes un pays souverain et que nous devons prendre nous-mêmes nos propres décisions sans être soumis à des pressions exercées par les États-Unis. Il n'existe aucune bonne raison pour justifier notre participation. C'est un gaspillage de fonds publics. Je pense que le Canada réalise déjà des progrès en matière de défense. Selon moi, la véritable défense vient davantage de la justice et du désarmement que de l'accroissement du nombre d'armes et du déclenchement de nouvelles guerres.

M. Kevin Hutchings, à titre personnel : Bonsoir. Je suis membre du Royal Newfoundland Regiment à titre volontaire et j'insiste sur cette précision. J'aimerais vous présenter quelques observations et peut-être poser quelques questions. Pour répondre à un point soulevé par le sénateur Banks, je pourrais vous dire que le deuxième bataillon du Régiment royal canadien, qui est basé à Gaagetown, compte 16 p. cent de Terre-Neuviens et Labradoriens, alors que nous constituons à peine 1,5 p. cent de la population canadienne. D'ailleurs, Terre-Neuve-et-Labrador a toujours été aussi bien représenté au sein de nos forces militaires.

Il a également été question du maintien de la paix. Comme il faut que la paix soit effectivement instaurée si on veut pouvoir la maintenir, est-ce que le Canada devient un gardien de la paix ou un artisan de la paix? On annonçait tout récemment une augmentation des exigences quantitatives tant pour les forces régulières que pour la force primaire. Ces exigences s'ajoutent à la formule de rotation dont nous avons entendu parler pour l'infanterie légère du Princess Patricia's, le 22^e Régiment et le Régiment royal du Canada qui prévoit des affectations de six mois à tous les 12 mois, ce qui est très difficile pour les familles et les militaires eux-mêmes. Je pense qu'il est assez généralement reconnu que les forces militaires canadiennes sont utilisées au maximum de leur capacité, à la limite de la rupture.

Un rapport intitulé Rust Out a été publié récemment par le RCMI; il s'applique à tous les secteurs de nos forces militaires, que ce soit l'armée, la marine ou les forces aériennes. En examinant les moyens de transport à la disposition de notre armée, on constate qu'ils sont désuets. S'il s'agissait des véhicules que nous conduisons pour nos loisirs ou pour aller travailler, nous les aurions changés depuis longtemps.

Pour ce qui est de la marine, nous devons nous rendre compte que nos frégates ne vont pas durer éternellement. Il est temps de commencer à songer à la conception de nouvelles frégates, quelle qu'en soit la forme.

Quant aux forces aériennes, nous avons pu constater, il y a quelques semaines à peine, les difficultés causées par l'envoi de l'équipe de secours DART au Sri Lanka. Pour toutes les raisons évoquées dans la presse, l'équipe DART est arrivée avec plusieurs semaines de retard parce que les forces aériennes canadiennes

take us, like, 24 air lifts with the two C-130s that we have in order to get them to Sri Lanka. We all saw the pictures in today's *Globe and Mail* of *Chicoutimi* coming back in and the navy heavy lift a vessel. We have no heavy lift for anything.

Is the Government of Canada prepared to commit the dollars that it takes to bring our military to what our politicians, our leaders, expect it to be? The other question is, would we be as complacent about our military defence if we were not next door to the greatest military power in the world?

The Chairman: Thank you, sir. We will take the last two questions as being rhetorical.

Mr. Hutchings: Yes.

Senator Cordy: I would like to say how much our committee is in agreement with all of the things that you said. Certainly, coming from a military town, I know that the military has been stretched to its limits, and I know that the men and the women in our military have gone above and beyond the call of duty because resources and the personnel — you have talked about rotation — have just been so stretched. One of the things that I would like to go back to is your comment about peacekeepers. “Peacemakers” is what you said and I agree with you, but how do we get that definition of peacekeepers or that picture of what a peacekeeper is to the Canadian public, because many people in the Canadian public think that a peacekeeper simply walks down the street of a peaceful community, not a war-torn community. We see pictures on TV of them giving candy to children and that type of thing.

Mr. Hutchings: I am not quite sure what the answer to that question is because we could sit and talk about it all night long. However, I would respond this way. Probably, our greatest curse and our greatest blessing is that Canada has not experienced a war on its soil since the War of 1812-1814. Our citizens do not know what war means and what war can wreak upon our population. If we could get the message of what war does to our country, to our society, perhaps they would have a better understanding of what soldiers do — when I say “soldiers,” I mean it as all-encompassing — what Armed Forces personnel do and what they are trained to do and truly what freedom means.

Mr. James MacLean, as an individual: I am representing the coordinating committee of the St. John's Campaign Against the War.

Mr. Chairman, honourable senators, we have a recommendation to your committee on the matter of collaboration between Canadian Armed Forces and foreign armed forces. This is our recommendation: The Senate Committee on Defence and Security should call on the Government of Canada to end immediately all

n'étaient pas en mesure de la transporter. Nous avons dû faire appel à quelqu'un d'autre pour effectuer ce transport. Avec les deux C-130 à notre disposition, il aurait fallu faire 24 voyages pour emmener ces troupes au Sri Lanka. Dans le *Globe and Mail* de ce matin, nous avons tous vu les photos du *Chicoutimi* qui rentrait au pays sur un navire de transport de charges lourdes. Nous n'avons aucun navire du genre.

Le gouvernement du Canada est-il prêt à investir les sommes nécessaires pour que nos forces militaires soient à la hauteur des attentes de nos politiciens et de nos dirigeants? On peut aussi se demander si nous ferions montre d'un tel manque de vigilance à l'égard de notre défense si nous n'étions pas les voisins de la plus importante puissance militaire de la planète.

Le président : Merci, monsieur. Nous considérerons que vos deux dernières questions ont un caractère purement théorique.

M. Hutchings : D'accord.

Le sénateur Cordy : J'aimerais vous dire que notre comité est tout à fait d'accord avec l'ensemble des points que vous avez soulevés. Étant moi-même originaire d'une ville militaire, je suis bien sûr pleinement conscient que nos forces armées ont été poussées à la limite de leurs capacités et que nos militaires ont fait beaucoup plus que leur devoir en raison de ce manque criant de ressources et de personnel — vous avez parlé de la formule de rotation. J'aimerais notamment revenir à votre commentaire au sujet des gardiens de la paix. Vous dites qu'on devrait parler d'artisans de la paix et je suis d'accord avec vous. Je me demande toutefois comment nous pouvons communiquer cette définition ou cette image de gardiens de la paix à la population canadienne parce que bien des Canadiens croient que le rôle d'un gardien de la paix se limite à arpenter les rues d'une communauté paisible, plutôt que celles d'une communauté ravagée par la guerre. À la télévision, nous pouvons en voir qui distribuent des bonbons aux enfants ou qui font des trucs du genre.

M. Hutchings : Je ne sais pas exactement quelle est la réponse, car c'est une question dont nous pourrions débattre pendant toute la nuit. Je vais tout de même vous proposer une piste de réflexion. Le Canada n'a pas connu de guerre sur son territoire depuis celle de 1812-1814; c'est probablement à la fois notre plus grande chance et notre pire déveine. Nos citoyens ne savent pas ce que signifie vraiment une guerre et ne sont pas conscients des torts qu'elle peut causer à une population. Si nous parvenions à bien leur faire saisir les répercussions de la guerre sur notre pays, sur notre société, peut-être les Canadiens pourraient-ils mieux comprendre ce que nos soldats — quand je dis soldats, j'englobe tout le personnel militaire — ce que le personnel des forces armées réalise grâce à la formation acquise et ce que signifie vraiment la liberté.

M. James MacLean, à titre personnel : Je représente le comité de coordination de la Campaign Against the War de St. John.

Monsieur le président, honorables sénateurs, nous avons une recommandation à faire à votre comité concernant la coopération entre les forces armées canadiennes et les forces étrangères. Voici donc notre recommandation. Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense devrait demander au

forms of military collaboration in any formal or informal military with any foreign states that possess weapons of mass destruction and/or illegally attack or invade, with or without occupation, any other countries; and/or maintain policies and practices that lead to the torture of prisoners in occupied countries and in other foreign countries contrary to the Geneva conventions; and/or carry out aerial bombardment of civilian neighbourhoods in occupied countries and/or establish concentration camps for prisoners of war in foreign countries in contravention of the Geneva Convention; and/or are not signatories to the Treaty of Ottawa on land mines and/or do not recognize the jurisdiction of the International Criminal Court for War Crimes. Thank you.

Senator Atkins: Are you putting this resolution forward to this committee?

Mr. MacLean: That is right.

Senator Atkins: You cannot name anything that the Canadian military have done that would violate any of those recommendations.

Mr. MacLean: Perhaps, Senator Atkins, you misunderstood the thrust of our presentation. It was not that Canadians are directly involved in such things, although I will say parenthetically that Canadian senior officers were involved in Fort Lauderdale in 2002, planning the illegal March invasion of Iraq. A small number of Canadian troops participated in that invasion, piloting helicopters, for example, and ferrying troops. However, to come back to your main point, what our recommendation is that you call on the Government of Canada to end immediately all forms of military collaboration in any formal or informal military alliance of any state that carries out those practices.

Senator Atkins: Well, that is an interesting proposition.

Mr. MacLean: I hope you will follow up on it.

Mr. Leonard Squires, as an individual: I am here on behalf of my wife, Claudette. As you can see, I drew the short straw, so you are not getting the better half.

You asked a question in your handout that you were studying our military size, capabilities, equipment and the role the military should play in the future, so here are our thoughts on the organizational part. The Department of National Defence, to some degree, may be reorganized, especially in light of the new Department of Security. I am not sure of the exact name. I think Anne McLellan is heading that up. In addition, maybe the Chief of Staff for the military should be a separate identity from the bureaucracy of government, established by either protocol or some constitutional order, that the Commander in Chief of the Canadian Armed Forces be the Prime Minister; no disrespect to the Governor General, but, sirs, the Governor General, by his or her very nature, lacks the authority to deploy armed troops. Re-establish existing provincial militias into a federal national guard.

gouvernement du Canada de mettre fin immédiatement à toute forme de coopération militaire, officielle ou officieuse, avec tout État étranger qui possède des armes de destruction massive et/ou qui attaque ou envahit illégalement, avec ou sans occupation, tout autre pays; et/ou qui maintient des politiques et des pratiques qui mènent à la torture de prisonniers dans les pays occupés et dans tout autre pays étranger à l'encontre de la Convention de Genève; et/ou qui effectue des bombardements aériens dans des zones civiles dans les pays occupés et/ou qui établit des camps de concentration pour les prisonniers de guerre dans des pays étrangers contrairement à la Convention de Genève; et/ou qui n'a pas signé le Traité d'Ottawa sur les mines terrestres et/ou qui ne reconnaît pas la compétence de la Cour pénale internationale pour les crimes de guerre. Merci.

Le sénateur Atkins : Présentez-vous cette résolution au comité?

M. MacLean : Oui.

Le sénateur Atkins : Vous ne pouvez pas dire exactement ce que les militaires canadiens ont fait qui serait à l'encontre de l'une ou l'autre de ces recommandations.

M. MacLean : Sénateur Atkins, vous avez peut-être mal compris l'objectif principal de notre présentation. Ce n'est pas que les Canadiens participent directement à ces choses, bien que je puisse dire entre parenthèses que des officiers supérieurs canadiens étaient à Fort Lauderdale en 2002 et ont participé à la planification de l'invasion illégale de l'Irak en mars. Un petit nombre de militaires canadiens ont participé à cette invasion, ont piloté des hélicoptères, par exemple, et ont transporté des troupes. Toutefois, pour revenir à ce que vous dites, ce que nous recommandons, c'est de presser le gouvernement du Canada de mettre fin immédiatement à toute forme de collaboration militaire dans le cadre de toute alliance militaire formelle ou informelle conclue avec un État qui s'adonne à ces pratiques.

Le sénateur Atkins : C'est une proposition intéressante.

M. MacLean : J'espère que vous en assurerez le suivi.

M. Leonard Squires, à titre personnel : Je suis ici au nom de mon épouse, Claudette. Comme vous pouvez le voir, c'est moi qui ai tiré la courte paille, alors vous n'aurez pas la meilleure part.

Dans le document que vous avez distribué, vous nous invitez à participer à votre étude sur la taille, les capacités et l'équipement de nos forces militaires et le rôle qu'elles devraient jouer à l'avenir. Voici donc nos réflexions sur l'organisation des forces. Le ministère de la Défense nationale pourrait, dans une certaine mesure, être restructuré en tenant compte notamment du nouveau ministère de la Sécurité. Je ne suis pas certain du nom de ce ministère, mais je crois que c'est Anne McLellan qui le dirige. De plus, le chef d'état-major de la Défense devrait être une entité distincte de la bureaucratie gouvernementale et devrait être désigné en vertu d'un protocole ou d'un décret constitutionnel; le commandant en chef des Forces armées canadiennes devrait être le Premier ministre. Sans vouloir manquer de respect pour la gouverneure générale, de par sa nature, elle n'a pas l'autorité nécessaire pour déployer des troupes armées. Il faut réintégrer des milices provinciales dans la garde nationale fédérale.

On the military size, capabilities and equipment, as a nation, we must always keep uppermost in our mind that our sovereignty and our first duty is to protect the welfare of our citizens. We are of the opinion that to some degree, our Armed Forces are so thinly stretched in deployment as peacekeepers around the world that it could have a detrimental effect to any threat to Canada. In addition, it is our considered opinion that the rotation in these deployments is multitasked and weighs heavily on the capabilities to respond, either foreign or domestic.

Accordingly, there must be a plan put in place to organization and to put in effect a policy of protecting this nation and its citizens from any instability. Recent examples of instability that require the military to act include civil insurrection, such as the FLQ and the damage they did and that is still with us, internal disputes, the golf course and the native land dispute, 9/11, the destruction of the fishery by pirate fleets and self-professed conservationists, natural disasters, such as the ice storms in Quebec and Ontario, flooding in Badger. The numerical strength, the training to respond capably and the necessary tools of operation are the purview of the military leaders.

These leaders must temper all of these requirements in the context of the ability of the citizens to support the cost. A point in case was the purchase of a second-hand sub that leaves us with the impression that if it came from China, we certainly could call it "Chinese junk." Recently, the DART team deployed to Southeast Asia, but it took the bureaucracy of the DND over a month to book the necessary passage on a super Russian jet. How can anyone accept the —

Mr. Doyle: Mr. Squires, your time.

Mr. Chairman: Thank you, sir.

Senator Banks: Mr. Squires, I personally agree with your idea about separating the command structure from the bureaucracy. That is not a position of the committee yet, but I agree with you. You should also know and be happy with the fact that this committee has recommended that because of the stretching that you talked about, that the Canadian military had to pull itself back, regroup, retrain and all those things, to which the experts all said, "Pooh, pooh, we cannot possibly do that," and then they did it.

I am going to ask you a rude question and it almost rhetorical, but I would like to hear what you have to say about it. What you are talking about would cost a great deal of money to do properly. Do we take it from health care or do we take it from transfers from the federal coffers to the provinces or do we raise taxes? Just have you thought about that aspect of it?

Mr. Squires: Yes.

Senator Banks: It is a rude question and I apologize for that.

Mr. Squires: And not being a politician and not having to worry about getting elected, I can answer it. We do not take it from anything. I said in my preamble there that it would be based

Pour ce qui est de la taille, des capacités et de l'équipement des forces militaires, nous devons toujours garder à l'esprit que notre souveraineté, notre premier devoir consiste à protéger le bien-être de nos citoyens. Nous sommes d'avis que, dans une certaine mesure, la surutilisation de nos forces armées dans des rôles de maintien de la paix partout dans le monde pourrait compromettre la sécurité du Canada. De plus, nous estimons que la rotation dans ces déploiements exige une certaine polyvalence et pèse lourdement sur les capacités d'intervention, tant à l'étranger qu'au pays.

Par conséquent, il faut mettre en place un plan d'organisation et adopter une politique qui permettra de protéger le pays et ses citoyens contre toute instabilité. Nous avons de récents exemples d'instabilité qui ont exigé une intervention militaire : l'insurrection civile, comme le FLQ, qui a causé des dommages et qui existe toujours, les querelles internes, les revendications territoriales des Autochtones concernant un terrain de golf, les événements du 11 septembre, la destruction des pêches par des navires pirates et ceux qui se disent protecteurs de l'environnement, les catastrophes naturelles, comme les tempêtes de verglas du Québec et de l'Ontario, les inondations de Badger. La force numérique, l'entraînement en vue d'une intervention efficace et les outils nécessaires aux opérations sont la responsabilité des dirigeants militaires.

Ces dirigeants doivent composer avec toutes ces exigences en tenant compte de la capacité des citoyens de supporter les coûts. Prenons l'exemple du sous-marin usagé que nous avons acheté; on pourrait le qualifier de « pacotille chinoise » s'il provenait de la Chine. Récemment, l'équipe DART a été déployée en Asie du Sud-Est, mais les bureaucrates du MDN ont pris plus d'un mois pour réserver son embarquement à bord d'un super jet russe. Comment peut-on accepter...

M. Doyle : Monsieur Squires, votre temps est écoulé.

Le président : Merci, monsieur.

Le sénateur Banks : Monsieur Squires, j'adhère personnellement à l'idée de séparer la structure de commandement de la bureaucratie. Le comité n'a pas encore adopté cette position, mais je suis d'accord avec vous. Vous serez heureux également de savoir que le comité a recommandé, en raison de la surutilisation dont vous parlez, que les Forces canadiennes se replient, se regroupent, reprennent leur entraînement et tout; les experts ont tous dit « Nous ne pouvons pas faire cela », puis c'est ce qu'ils ont fait.

La question que je vais vous poser est épineuse et presque rhétorique, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Ce serait très coûteux de faire correctement ce que vous dites. Où prendrons-nous cet argent? Dans le budget des soins de santé, dans le coffre des transferts fédéraux aux provinces, ou bien allons-nous augmenter les impôts? Avez-vous réfléchi à cette question?

M. Squires : Oui.

Le sénateur Banks : C'est une question brutale et je m'en excuse.

M. Squires : Comme je ne suis pas politicien et que je n'ai pas à me soucier d'une éventuelle élection, je peux y répondre. Nous n'avons pas à prendre l'argent d'ailleurs. J'ai dit dans ma

on the citizens to be able to absorb the cost. We have to have the right structure so that we can marry up both needs. We cannot have a nation undefended, especially in this current world that we live in. Even though I was not given time at the end, my ending statement in this preamble read something like this and maybe this would answer your question. We need health care. That is uppermost in everybody's mind. We need infrastructure in this country to support this. We have the biggest migration from foreign countries than any other country in the world based on our per capital population. Soon, someone said that more babies born in Canada will be of foreign people than actually Canadians who were born here. That is just a fact I read recently from Stats Canada.

But, sir, to answer your question and to put it into some perspective with regard to the military, and that is the question we are addressing here this evening, I guess because the world has not really learned, because man's inhumanity man to man continues, it is necessary to have an armed forces. Unfortunately, the old axiom carries remarkably true: "If you want peace, prepare for war."

The Chairman: We will take your notes, if you would like, sir. We would be happy to receive them.

Mr. Squires: Thank you.

Mr. Jon Summers, as an individual: I have sat here this evening and listened to a lot of excellent presentations. A gamut of information has been passed on to you ladies and gentlemen. Just a couple of points that I would like to make to emphasize some of the presentations that have already been made. When we talk about the Canadian military, we are not talking about ships, we are not talking about planes, we are not talking about tanks. We are talking about people. When the (inaudible) Report did the wonderful job and talked about quality of life for service personnel, quality of life today is 80,000 people in the military, not 60. We are losing a very valuable asset because they are being overtaxed with what is expected of them. We talk about, "Will Canadians pay for increased military?" Well, Canada has to decide what it wants to do with the military. You know, we have more people deployed overseas today than we did when we did have 80,000 people in the military. It stands to reason that if we cut back the military, we have to cut back the commitment as well.

Naval Reserve, I will speak on that for one minute and 30 seconds. Twenty-four Naval Reserve divisions in Canada, a great asset. Operational roles have increased drastically over these past few years with the MCDV deployments. An admiral job done by the Naval Reserves. The only problem is the benefits have not kept pace with the operational tasking and some of these people as well are being shortchanged at the end of the day.

With the overall perspective of what you are doing with the military, let us look internally at what we have now and fix that first before we expand on it.

présentation qu'il faut tenir compte de la capacité des citoyens d'absorber les coûts. Nous devons nous doter d'une bonne structure de manière à rallier les besoins. Nous ne pouvons laisser le pays sans défense, surtout dans le monde dans lequel nous vivons actuellement. Je n'ai pas eu le temps de terminer, mais je finissais ma déclaration en disant à peu près ceci, et ça répond peut-être à votre question. Nous avons besoin de soins de santé. C'est une priorité pour tout le monde. Il nous faut l'infrastructure nécessaire. Par ailleurs, le Canada enregistre le taux d'immigration le plus élevé du monde, par habitant. Quelqu'un a dit que les enfants nés au Canada de parents étrangers seront bientôt plus nombreux que les enfants nés de Canadiens d'origine. C'est ce que j'ai lu récemment dans un document de Statistique Canada.

Toutefois, pour répondre à votre question en la plaçant dans le contexte militaire, et c'est la question que nous abordons ici ce soir, je crois qu'il est nécessaire d'avoir des forces armées, parce que le monde n'a pas vraiment tiré de leçons et que l'homme continue de manquer d'humanité. Malheureusement, le vieil adage est encore bien vrai : « Si vous voulez la paix, préparez-vous à la guerre. »

Le président : Nous prendrons vos notes, si vous voulez, monsieur. Nous serions heureux de les avoir.

M. Squires : Merci.

M. Jon Summers, à titre personnel : S J'ai assisté ce soir à d'excellentes présentations. Beaucoup de renseignements vous ont été communiqués, mesdames et messieurs. J'aimerais faire valoir certains points pour souligner quelques-unes des présentations qui ont déjà été faites. Lorsque nous parlons des forces militaires canadiennes, nous ne parlons pas de navires, ni d'avions, ni de chars d'assaut. Nous parlons d'êtres humains. L'excellent rapport (inaudible) a abordé la question de la qualité de vie du personnel en service; or, la qualité de vie aujourd'hui, c'est d'avoir 80 000 militaires, et non 60. Nous perdons une ressource très précieuse parce que les attentes sont trop grandes. On se demande si les Canadiens sont prêts à payer pour une hausse de l'effectif militaire. Eh bien, le Canada doit décider ce qu'il veut faire avec les forces armées. Les militaires déployés à l'étranger sont plus nombreux aujourd'hui qu'à l'époque où nous comptions un effectif de 80 000 personnes. Si nous réduisons notre effectif, il est logique de réduire les engagements également.

Je vais vous parler de la Réserve navale pendant une minute et demie. La réserve navale compte 24 divisions au Canada, ce qui constitue une excellente ressource. Les rôles opérationnels ont augmenté radicalement au cours des dernières années avec le déploiement des NDC. Un travail admirable fait par les réserves navales. Le seul problème, c'est que les avantages n'ont pas augmenté au même rythme que les tâches opérationnelles, et certaines personnes en font les frais.

Dans la perspective globale de ce que vous faites avec les militaires, regardons d'abord ce que nous avons maintenant et réglons cette question avant de poursuivre la discussion.

Senator Meighen: I am interested because of your expertise probably with respect to the reserves. If you had \$100 to spend on Canadian Forces, generally speaking, what proportion would you put in the reserves and what proportion would you put in the Regular Force, given their present lack of a state of health?

Mr. Summers: Just to spend the \$100?

Senator Meighen: Yes. Would you put 90 into the Regulars and 10 into the Reserves or the reverse or how would you split it?

Mr. Summers: No, I would probably go 40/60, 60 Reg. Force and 40 Reserve, but I would be very careful where I put that \$40 in the Naval Reserve because there are some shortfalls here that need to be addressed.

Senator Meighen: And would you put in where?

Mr. Summers: I would look at increased benefits for the Reserves as a whole. And I am speaking at the military end of it. Just a point: When these sailors, soldiers and airmen go on a Class B contract, which is a contract do some work with the military, they have full benefits up until that contract ends, but the day that that contract ends, that is when everything ceases. So, if a guy gets injured during that contract, he is cut loose at the end of it, and this is not fair.

Senator Meighen: Yes, and it might help retention, too.

Mr. Summers: Most definitely.

Mr. Fraser Ellis, as an individual: I not a military man. I will just go right on as fast as I can. The time is clicking. I speak to you from the perspective of one born between the two world wars. I recall when Canadian troops arrived at Lester's Field in St. John's and constructed tar paper-lined buildings on concrete pylons. I was about 11 years old. I recall when the U.S. army arrived in St. John's in late 1940 and constructed what later became Pepperrall Army Base. The difference between an 11-year-old boy and what I saw was like night and day. On parade through St. John's in those days, at memorial services, I noticed distinct differences in such things as uniform comfort between the two countries. American army personnel seemed to have dress uniforms as well a battle equipment, while the Canadians dressed in distinctly khaki, serge battle outfits complete with hobnail boots sliding all over the streets. American troops wore rubber-soled boots and heels, so no sound from them, but much better, I understand, later on in the war.

These impressions always stayed with me. Why, I wondered, are these troops so different in uniform and general appearance? Canadian forces live in tar paper barracks while the American forces at Pepperrall Army Base are living in a modern, well-constructed and apparently very comfortable quarters.

Le sénateur Meighen : La chose m'intéresse, en raison de votre expertise concernant les réserves. Si vous aviez 100 dollars à investir dans les Forces canadiennes, quelle proportion irait à la force de réserve et quelle proportion irait à la force régulière, compte tenu du piètre état dans lequel elles se trouvent à l'heure actuelle?

M. Summers : Comment dépenser les 100 dollars?

Le sénateur Meighen : Oui. Donneriez-vous 90 dollars à la force régulière et 10 dollars à la force de réserve, ou l'inverse? Comment répartiriez-vous cet argent?

M. Summers : Je donnerais probablement 60 dollars à la force régulière et 40 dollars à la réserve, mais je choiserais avec grand soin là où ces 40 dollars sont injectés dans la réserve navale, parce qu'il y a des lacunes ici qu'il faut corriger.

Le sénateur Meighen : Où investiriez-vous cette somme?

M. Summers : Je chercherais des avantages accrus pour l'ensemble des réservistes. Je parle de la fin des affectations militaires. Petite précision : lorsque ces marins, ces soldats et ces aviateurs s'engagent dans un contrat de classe B, qui vise un certain travail avec les forces militaires, ils reçoivent tous les avantages jusqu'à la fin de ce contrat; or, le jour où ce contrat arrive à échéance, ils n'ont plus rien. Si une personne est blessée durant le contrat, elle est laissée à elle-même à la fin du contrat, et ce n'est pas juste.

Le sénateur Meighen : Oui, et ces avantages pourraient favoriser le maintien des effectifs également.

M. Summers : Certainement.

M. Fraser Ellis, à titre personnel : Je ne suis pas un militaire. Je vais aller droit au but aussi rapidement que possible. Le temps passe. Je suis né entre les deux guerres mondiales. Je me souviens lorsque les troupes canadiennes sont arrivées à Lester Field, à St. John's, et qu'elles ont construit des bâtiments en papier goudronné sur des poutres de béton. J'avais environ 11 ans. Je me rappelle lorsque l'armée américaine est arrivée à St. John's à la fin des années 40 et a construit ce qui est devenu la base militaire de Fort Pepperrell. Pour un garçon de 11 ans, c'était comme le jour et la nuit. Lorsqu'il y avait des défilés dans St. John's, lors des services de commémoration, je remarquais des différences évidentes notamment dans les uniformes que portaient les soldats des deux pays. Les Américains semblaient avoir des tenues de cérémonie ainsi que de l'équipement de combat, tandis que les Canadiens portaient leurs habits de combat distinctifs en serge kaki et des bottes cloutées qui les faisaient glisser dans la rue. Les soldats américains portaient des bottes à semelles de caoutchouc et ne faisaient donc aucun bruit, mais c'était encore mieux plus tard, à la guerre.

Ces impressions sont toujours restées. Pourquoi, me demandais-je, ces soldats ont-ils une apparence générale et des uniformes si différents? Les militaires canadiens vivent dans des casernes de papier goudronné tandis que les Américains de la base de Fort Pepperrell vivent dans des logements modernes, bien construits et apparemment très confortables.

The answer to this question always eluded me until at age 19, the Cold War was heating up in Korea and Europe and the U.S. Airforce pulled Pepperrall, Harmon, Goose Bay out of moth balls and converted them to air force bases. Thus began the Northeast Air Command, one of the many air command structures situated by the Americans strategically around the world. I was told at that time by an American officer that the budget for this structure, Northeast Air Command, was greater than the entire Canadian military budget. Whether true or false, I do not know, but the Americans sure had the hardware.

I also observed while working for the air force what I believe made the difference. U.S. forces appeared to be removed from partisan domestic politics. The Secretary of Defence, whether Democratic or Republican administrations, ensured budgetary constraints were never a reason for not supplying those asked to go in harm's way with the latest and most effective equipment to engage in combat, whether on foot or in the air or on the sea.

Probably more than anything else, I saw and heard of very little meddling by politicians. The notion of military cuts to fulfill a social agenda never entered into decisions once a commitment was made to do something. In my humble opinion, this country must decide whether to defend its own territory and help the U.S. when called upon or become like Sweden or Switzerland — neutral.

Senator Forrestall: Thank you for giving me the question with your last sentence. How would you have it: Should Canada defend itself or should rely on our neighbour?

Mr. Ellis: Any country that calls itself a country must be prepared to defend itself.

Senator Forrestall: Every country who wants to be called a country?

Mr. Ellis: Every country on the planet. I believe in walking softly, but carry a big stick.

Senator Forrestall: You and I are about the same age, I think.

Mr. Ellis: I hope we are of the same mind.

The Chairman: Thank you, sir.

Senator Forrestall: That is as good a note as any to end on, chair.

The Chairman: Unfortunately, we have another questioner, so we are not going to end just now.

Senator Forrestall: Oh, I am sorry.

Mr. Kas Talabany, as an individual: I am a structural, professional engineer. I live in St. John's, Newfoundland. I had quite a few points to bring up, but most of my points were already brought up by a few people before me, so I am going to be as brief as I possibly can and not exceed my limit. We have lost about 60,000 soldiers in World War I and about 40,000 in World War II. If for nothing else, we owe it to them to have a strong military. Power corrupts; so does weakness. We somehow lately have

La réponse à cette question m'a toujours échappé jusqu'à l'âge de 19 ans, lorsque les tensions se sont accrues en Corée et en Europe et que la US Air Force a converti Pepperrell, Harmon et Goose Bay en bases aériennes. C'est ainsi qu'a vu le jour le Northeast Air Command, une des nombreuses structures de commandement aérien que les Américains ont mises en place dans des endroits stratégiques partout dans le monde. Un officier américain m'a dit à cette époque que le budget consacré à cette structure, le Northeast Air Command, était supérieur à l'ensemble du budget des Forces canadiennes. Vrai ou faux, je ne sais pas, mais les Américains avaient le matériel.

J'ai vu également, lorsque je travaillais pour la force aérienne, ce qui, je crois, faisait la différence. Les forces américaines étaient à l'abri de la politique partisane. Le secrétaire de la défense, qu'il soit du parti démocrate ou républicain, faisait en sorte que, malgré les contraintes budgétaires, ceux qui allaient s'exposer au danger, que ce soit sur terre, dans les airs ou sur mer, recevaient l'équipement de combat le plus moderne et le plus efficace.

Plus que tout autre chose, j'ai eu connaissance de très peu d'ingérence de la part des politiciens. L'idée de réduire les budgets militaires pour remplir un mandat social n'entraîne jamais dans les prises de décision une fois qu'on s'était engagé à faire quelque chose. À mon humble avis, le Canada doit décider s'il veut défendre son propre territoire et prêter main-forte aux États-Unis lorsqu'on lui demande, ou s'il veut devenir un pays neutre, comme la Suède ou la Suisse.

Le sénateur Forrestall : Merci de me donner la question avec votre dernière phrase. Qu'en pensez-vous : le Canada devrait-il se défendre ou devrait-il se fier à son voisin?

M. Ellis : N'importe quel État qui dit être un pays doit être prêt à se défendre.

Le sénateur Forrestall : N'importe quel État qui veut être appelé « pays »?

M. Ellis : N'importe quel pays de la planète. Je crois qu'il faut marcher à pas feutrés, mais être capable de frapper fort.

Le sénateur Forrestall : Vous et moi sommes à peu près du même âge, je crois.

M. Ellis : J'espère que nous sommes du même avis.

Le président : Merci, monsieur.

Le sénateur Forrestall : Nous terminons sur une bonne note, monsieur le président.

Le président : Malheureusement, nous avons un autre intervenant, alors nous n'allons pas terminer maintenant.

Le sénateur Forrestall : Oh, je suis désolé.

M. Kas Talabany, à titre personnel : Je suis ingénieur de structures et je demeure à St. John's, Terre-Neuve. J'avais quelques points à soulever, mais la plupart l'ont déjà été par d'autres intervenants avant moi, alors je serai aussi bref que possible et je ne dépasserai pas mon temps d'intervention. Nous avons perdu environ 60 000 soldats au cours de la Première Guerre mondiale et environ 40 000 autres durant la Seconde. Nous leur devons, à tout le moins, d'avoir une force militaire

become a moralizing do-gooder in the world. We are the world's moral superpower. A man without a stick can be bitten by a sheep. That is a Hindu proverb, by the way. Can we really be sovereign if we cannot defend our borders?

Our place as an influential middle power is taken over by the likes of Australia and Norway. We have a free ride on U.S.A. We have taken a free ride on them and we try to advise them. Our influential will go much further with them if you cooperate with them. We must take part in the missile defence program because they will do it whether we want to do it or we do not and we will be in a much better position to advise, to influence, to take part in negotiations if we actually contribute our part in that program.

I am trying to skip a few points because other people already have mentioned it. The United States will defend North America whether we like it or not. If for no other reason, they have Alaska just right across the Canadian border. So, based on that and just based on common sense — they share the same values we have. We share the same values with United States.

Now, as to the size of the military, this was brought up a little while ago. I am going to —

Mr. Doyle: Sir, your time.

The Chairman: Senator Cordy has a question and I bet she asks you about the size of the military.

Senator Cordy: I was not going to, but I can if you would like to. I guess I would like to talk about our alliance with the United States and in the defence of North America. You used the word "free ride" on the back of the United States. We have certainly shown our sovereignty. We did not go to Iraq just because the United States was going. How should we work together? And you mentioned ballistic missiles, but how should we work together with the United States for the protection of North America because, in fact, the world is becoming a very small place.

Mr. Talabany: Exactly. Well, two things: number one, how should we cooperate, just my opinion, of course, and where does the money come from? I am going to mention both, if you do not mind. You mentioned both of them. Number one, the United States is a superpower and they can easily protect North America and they intend to do it whether we like it or not. We should negotiate with them and try to find out how can we fit into that program? We do not have to have a full, conventional force or everything. We just say to them, "Okay, you have these ground forces, you have your navy, you have your air force. How can we cooperate? What can we do to supplement that in concert with what you have, such that we will have one united force defending North America?"

Now, where does the Canadian money from? And I am going to say a few things to you with permission here. It could be a little bit blunt. Please bear with me. We have contributed \$500,000 million to the tsunami relief. Of course, it is a disaster and we feel very bad about it, but we are only 20, 30 million

solide. Le pouvoir corrompt; la faiblesse aussi. Nous sommes devenus des bien-pensants moralisateurs. Nous sommes la superpuissance morale du monde. Un mouton peut mordre un homme sans bâton. C'est un proverbe hindou. Le Canada peut-il vraiment être souverain s'il ne peut défendre ses frontières?

Ce sont des pays comme l'Australie et la Norvège qui prennent notre place en tant que puissance moyenne d'influence. Nous profitons des États-Unis. Nous avons profité d'eux et nous essayons de leur donner notre avis. Nous aurons beaucoup plus de poids si nous collaborons avec eux. Nous devons participer au programme de défense anti-missile parce que les Américains iront de l'avant qu'on le veuille ou non, et nous serons mieux placés pour donner notre avis, influencer les décisions, participer aux négociations si nous faisons notre part dans ce programme.

J'essaie de sauter quelques points que d'autres personnes ont déjà abordés. Les États-Unis défendront l'Amérique du Nord qu'on le veuille ou non. Ils ont l'Alaska qui est de l'autre côté de notre frontière. Pour cette raison et par simple bon sens... ils ont les mêmes valeurs que nous. Nous partageons les valeurs des États-Unis.

Concernant la taille des forces militaires, cette question a été soulevée précédemment. Je vais...

M. Doyle : Monsieur, votre temps est écoulé.

Le président : Le sénateur Cordy a une question et je gage qu'elle va vous questionner sur la taille des forces militaires.

Le sénateur Cordy : Non, mais je peux le faire si vous le voulez. J'aimerais plutôt parler de notre alliance avec les États-Unis, notamment dans la défense de l'Amérique du Nord. Vous avez dit que nous profitons des États-Unis. Nous avons certainement affiché notre souveraineté. Nous ne sommes pas allés en Irak simplement parce que les États-Unis s'y engageaient. Comment devrions-nous travailler ensemble? Vous avez parlé aussi des missiles balistiques, mais comment devrions-nous travailler avec les États-Unis pour protéger l'Amérique du Nord parce que, en fait, le monde devient très petit?

M. Talabany : C'est juste. Il y a deux choses : comment devrions-nous collaborer, selon moi évidemment, et d'où vient l'argent. Je vais parler de ces deux aspects, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Vous avez parlé de ces deux choses. D'abord, les États-Unis constituent une superpuissance et peuvent facilement protéger l'Amérique du Nord et ils ont l'intention de le faire, qu'on le veuille ou non. Nous devrions négocier avec eux et essayer de voir comment nous pouvons participer à ce programme. Il n'est pas nécessaire d'avoir une pleine force conventionnelle et tout. Nous pouvons simplement leur dire « D'accord, vous avez votre force terrestre, votre marine et votre force aérienne. Comment pouvons-nous coopérer? Comment pouvons-nous compléter ce que vous avez déjà, pour que nous ayons une force unie pour défendre l'Amérique du Nord? »

D'où viendra l'argent du Canada? Je vais vous dire certaines choses, avec votre permission. Mes propos seront peut-être un peu crus. Je vous prie de m'en excuser. Nous avons versé 500 000 millions de dollars pour les victimes du Tsunami. Bien sûr, c'est une catastrophe et nous en sommes très attristés, mais

people here. We have contributed more than United States, we have contributed more than Germany. I mean, that comes out to be approximately \$20 for every Canadian who lives in Canada. Now, we have to contribute, but we have a \$500 billion deficit, so we should do these things in concert with what we can, not just, excuse the word, get involved in this spending orgy —

Mr. Doyle: Sorry, your time.

Mr. Talabany: — excuse the word.

Mr. Doyle: Thank you.

Mr. Talabany: Two other point what I can see we can say —

Mr. Doyle: Your time.

Mr. Chairman: Thank you very much, sir. We will take your notes, though. We would be pleased to go through them.

It is time for me to make a couple of comments and to thank some people who have been very helpful with us tonight. First of all, Mr. Doyle, our moderator, we greatly appreciate your assistance, sir. We would also like to extend our thanks to Senator Joan Cook and to Margaret Warren, who worked very hard over the past few weeks, to spread the word about the town hall meeting, and I am sure that between them, they contacted many people here to let them know that we were coming.

Speaking on behalf of the committee, and after we have done a few town hall meetings on this subject, I can tell you from our point of view, tonight was a marvellous night. We saw an engaged citizenry who had very interesting and constructive views that are of great assistance to the committee. Someone once said that the sign of intelligence is someone who agrees with you. Well, I have to tell you that you are a very bright audience because many of the things we heard really do have resonance with us, and even if we seemed a little harsh on the three-minute button, we did it so we could work through and hear as many people as we could. But what we did hear, and we have made notes and we will have a transcript of tonight, has been really very constructive and very helpful and it has come forward in a tone that is very positive.

On behalf of the committee, thank you so much for coming and sharing your views. These things are so important to all of us, and I did not hear anyone tonight who did not have a thoughtful comment to make.

The committee adjourned.

ST. JOHN'S, Thursday, February 3, 2005

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

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

nous ne sommes que 20, 30 millions de personnes ici. Notre contribution est supérieure à celle des États-Unis, à celle de l'Allemagne. Elle correspond à environ 20 dollars par Canadien au Canada. Nous devons contribuer, mais nous avons aussi un déficit de 500 milliards de dollars, alors nous devrions agir selon nos possibilités, et non seulement nous engager dans —excusez l'expression — cette orgie de dépenses...

M. Doyle : Je suis désolé, votre temps est écoulé.

M. Talabany : ...excusez l'expression.

M. Doyle : Merci.

M. Talabany : Deux autres aspects que je peux voir...

M. Doyle : Votre temps est écoulé.

Le président : Merci beaucoup, monsieur. Nous prendrons vos notes. Nous serons heureux de les examiner.

Il est temps de faire quelques commentaires et de remercier certaines personnes qui nous ont été très utiles ce soir. D'abord, M. Doyle, notre modérateur, votre aide est très appréciée, monsieur. Nous désirons également remercier le sénateur Joan Cook et Margaret Warren, qui ont travaillé très fort au cours des dernières semaines pour promouvoir notre assemblée publique, et je suis certain qu'elles ont communiqué avec un grand nombre de personnes ici pour les informer de notre venue.

Nous avons déjà tenu quelques assemblées publiques sur le sujet et je peux vous dire, au nom du comité, que la réunion de ce soir était excellente. Nous avons vu des citoyens engagés qui avaient des points de vue très intéressants, constructifs et très utiles pour le comité. Il semble que ce soit un signe d'intelligence quand quelqu'un est d'accord avec vous. Eh bien, je dois vous dire que vous êtes un auditoire très brillant parce que bon nombre de choses que nous avons entendues trouvent un écho parmi nous et si nous avons été un peu stricts à propos des trois minutes d'intervention, c'est que nous voulions entendre le plus grand nombre possible de personnes. Les propos que nous avons entendus, que nous avons notés et qui seront transcrits ce soir ont été très constructifs et très utiles et ont été exprimés sur un ton très positif.

Au nom du comité, je vous remercie d'être venus et d'avoir partagé vos opinions. Ces choses sont très importantes pour nous tous, et tous les intervenants de ce soir avaient un commentaire sérieux à faire.

La séance est levée.

ST. JOHN'S, le jeudi 3 février 2005

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 8 heures pour se pencher et faire rapport sur la politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

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

[English]

The Chairman: Good morning, ladies and gentlemen. Welcome to the meeting of the Senate Standing Committee on National Security and Defence. We are very pleased to be in St. John's again today. It is a city with a proud military tradition. St. John's is the home to Canadian Forces Station St. John's, 1 Battalion Royal Newfoundland Regiment, 56 Field Engineer Squadron, 36 Service Battalion, and 728 Communication Squadron. Thousands of young men and women from this region served in two world wars in Korea, and have continued to serve in peacekeeping and peacemaking missions ever since.

I would briefly introduce the members of the committee to you. On my immediate right is the distinguished Senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. He has served the constituents of Dartmouth for the last 37 years, first as their member of the House of Commons, then as their senator. While in the House of Commons, he served as the official opposition defence critic from 1966-76. He is also a member of our Subcommittee on Veterans Affairs.

Beside him is Senator Michael Meighen. Senator Meighen is a lawyer, and is Chancellor of the University of King's College, and past Chair of the Stratford Festival. He has honorary doctorates in Civil Law from Mount Allison University and the University of New Brunswick. He is currently Chair of the Subcommittee on Veterans Affairs, and he is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce.

Beside him is Senator Tommy Banks from Alberta. He is the Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which recently released a report entitled the "One-Tonne Challenge." He is well known to Canadians as a versatile musician and entertainer. He provided musical direction for the ceremonies of the 1988 Olympic Winter Games. He is an officer of the Order of Canada, and he has received a Juno Award.

On my left, your right, is Senator Jane Cordy from Nova Scotia. She is an accomplished educator with an extensive record in community involvement, including serving as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission. She is Chair of the Canadian NATO Parliamentary Association, and she is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology.

At the end of the table is Senator Norman Atkins from Ontario. He came to the Senate with 27 years of experience in the field of communications. He has served as senior advisor to Mr. Robert Stanfield, Premier William Davis of Ontario, and Prime Minister Brian Mulroney. He also is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs.

I will not go through the history of the committee's work. I will proceed directly to introducing the members of the panel.

[Traduction]

Le président : Mesdames et messieurs, bonjour. Merci de participer à la réunion du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. C'est avec plaisir que nous nous retrouvons aujourd'hui à St. John's. Cette ville peut être fière de sa tradition militaire. Nous y retrouvons la Station des Forces canadiennes St. John's, le 1^{er} Bataillon du Royal Newfoundland Regiment, le 56^e Escadron de génie, le 36^e Bataillon des services et le 728^e Escadron des communications. Des milliers de jeunes hommes et de jeunes femmes de la région ont servi dans l'armée pendant les deux guerres mondiales et la guerre de Corée, et d'autres, depuis, dans les missions de rétablissement et de maintien de la paix.

Je vais rapidement vous présenter les membres du Comité. À ma droite, l'éminent Michael Forrestall, sénateur de la Nouvelle-Écosse. Il représente la circonscription de Dartmouth depuis 37 ans, d'abord à titre de député à la Chambre des communes, puis à titre de sénateur. À la Chambre des communes, il a été porte-parole de l'opposition pour la défense, de 1966 à 1976. Il est aussi membre de notre Sous-comité des Affaires des anciens combattants.

À ses côtés se trouve le sénateur Michael Meighen. En plus d'être avocat, le sénateur Meighen est chancelier de l'Université de King's College; il a aussi été président du festival de Stratford. Il détient des doctorats honorifiques en droit civil de l'Université Mount Allison et de l'Université du Nouveau-Brunswick. À l'heure actuelle, il est président du Sous-comité des anciens combattants et membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce.

À ses côtés, le sénateur Tommy Banks de l'Alberta. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui vient de déposer son rapport intitulé « *Le défi d'une tonne* ». C'est un musicien polyvalent et un animateur bien connu des Canadiens. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux Olympiques d'hiver de 1988. Il est officier de l'Ordre du Canada et lauréat d'un prix Juno.

À ma gauche, c'est-à-dire à votre droite, le sénateur Jane Cordy de la Nouvelle-Écosse. C'est une éducatrice accomplie qui a de nombreuses réalisations à son actif dans la collectivité; elle a entre autres été vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission. Elle est présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie.

Au bout de la table se trouve le sénateur Norman Atkins de l'Ontario. Il a accumulé 27 années d'expérience dans le domaine des communications avant d'être nommé sénateur. Il a été le conseiller principal de Robert Stanfield, du premier ministre William Davis de l'Ontario et du premier ministre Brian Mulroney. Il est un autre membre de notre Sous-comité des anciens combattants.

Je ne ferai pas l'historique des travaux du comité. Je vais tout de suite présenter les membres du comité d'expert.

We have before us Mr. Trevor Taylor, Minister of Fisheries and Aquaculture of Newfoundland and Labrador since November of 2003. He has been extensively involved in the fishery at various levels over the years, and has served in the House of Assembly since January 2001. Mr. Taylor, I understand, has political responsibilities for Labrador.

Mr. John Hickey was elected as the member of the Newfoundland and Labrador House of Assembly for the Lake Melville District in October 2003. Previous to that, he has served in various capacities with the Town Council of Happy Valley-Goose Bay, most recently as its mayor. We have Mr. Leo Abbas who is currently the mayor of Happy Valley-Goose Bay.

Gentlemen, we are very pleased to have the opportunity to have you before us. We understand that there is a very serious issue facing the community. We look forward to hearing what you have to tell us. Minister, the floor is yours.

The Honourable Trevor Taylor, Minister of Fisheries and Aquaculture and Minister Responsible for Labrador, Government of Newfoundland and Labrador: Thank you, senators and good morning. Welcome to Newfoundland and Labrador and welcome to St. John's. This morning I will go over briefly a lengthy presentation, but in the interest of time I will not read all of it. If you have not been provided with a copy, we will provide one shortly.

The Chairman: I would be happy to take any written material that you have, and we will go through it in some detail.

Mr. Taylor: I think we have a number of copies here, and we will provide it at your convenience.

The presentation today will focus on three areas: an overview of military presence in Newfoundland and Labrador; the three military establishments in the province, and associated issues; and recommendations for your consideration. You will note that I will pay particular attention to the future viability of the foreign military training program at 5 Wing Goose Bay. Feel free to tell me if I am talking too fast.

The Chairman: You are doing fine so far.

Mr. Taylor: Okay, I have that problem.

As I said, I am not going through all this, but a brief history about the strategic location of Newfoundland and Labrador: Since September 11, 2001 the world's focus has been on threats of global terrorism and new and emerging warfare techniques, as well as the changing security environment. Many governments around the world have undertaken to assess their capabilities, both at home and abroad, to respond appropriately to this new era of security and defence requirements. Given our strategic location globally, it is no surprise that so many international flights were diverted to the province's airports on September 11, 2001.

Je vous présente M. Trevor Taylor, ministre des Pêches et de l'Aquaculture de Terre-Neuve-et-Labrador depuis novembre 2003. Il s'intéresse de très près et depuis longtemps au secteur de pêche, à plusieurs titres, et fait partie de la Chambre d'assemblée depuis janvier 2001. Si j'ai bien compris, M. Taylor assume des responsabilités politiques pour le Labrador.

M. John Hickey a été élu à la Chambre d'assemblée de Terre-Neuve-et-Labrador en octobre 2003. Il représente le district de lac Melville. Auparavant, il a occupé plusieurs postes au conseil municipal de Happy Valley-Goose Bay, dont il était récemment le maire. Le maire actuel, M. Leo Abbas, est aussi présent.

Messieurs, nous sommes très heureux de vous accueillir parmi nous. Nous savons que la collectivité est aux prises avec un grave problème. Nous avons hâte d'entendre ce que vous avez à nous dire. Monsieur le ministre, je vous donne la parole.

L'honorable Trevor Taylor, ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsable du Labrador, gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador : Merci. Messieurs les sénateurs et madame le sénateur, bonjour. Bienvenue à Terre-Neuve-et-Labrador, bienvenue à St. John's. Ce matin, je vais passer brièvement en revue un long exposé; le temps me contraint à ne pas le lire en entier. Si vous n'avez pas encore de copie, vous allez en recevoir une bientôt.

Le président : Si vous avez d'autres documents, j'aimerais bien qu'on me les remette; nous allons les examiner attentivement.

M. Taylor : Je crois que nous avons ici un certain nombre de copies; nous vous en remettons à votre convenance.

Mon exposé d'aujourd'hui portera sur trois points : un aperçu de la présence militaire à Terre-Neuve-et-Labrador; les trois établissements militaires de la province et les questions connexes; des recommandations à soumettre à votre considération. Vous remarquerez que j'insiste particulièrement sur la viabilité future du programme d'entraînement des militaires étrangers de la 5^e Escadre de Goose Bay. N'hésitez pas à m'interrompre si je parle trop vite.

Le président : Tout va bien jusqu'ici.

M. Taylor : D'accord. C'est un de mes problèmes.

Comme je viens de le dire, je ne lirai pas tout ceci. Je vais quand même brosser un court aperçu de la situation stratégique de Terre-Neuve-et-Labrador : depuis le 11 septembre 2001, toute l'attention se porte sur les menaces de terrorisme mondial et les nouvelles techniques de guerre, ainsi que sur l'évolution du contexte de sécurité. Un bon nombre de gouvernements ont entrepris de faire l'évaluation de leurs capacités, chez eux et à l'étranger, pour répondre de façon appropriée aux nouvelles exigences en matière de sécurité et de défense qu'impose notre époque. Compte tenu de notre situation géographique stratégique, par rapport au reste du monde, on ne doit pas se surprendre du nombre élevé de vols internationaux qui ont été redirigés vers les aéroports de notre province, le 11 septembre 2001.

We have had a long history of military presence, as the senator alluded to in his opening remarks, going back to the 16th century certainly. We have hosted the United States Air Force for several decades during the 1900s at four prominent locations: Goose Bay, Fort Pepperrell in St. John's, Stephenville, and Argentia. Most recently, for the past couple of decades, 5 Wing Goose Bay has had an extensive foreign military presence, including the British, Dutch, Italian, and German air forces who have maintained permanent detachments in support of foreign military training programs.

The Canadian military has also recognized the strategic location of this province as demonstrated through its commitment to NORAD at Goose Bay, the DEW Line/Pine Tree Line radar sites located here, as well as the fact that the Department of National Defence established 5th Wing Goose Bay as a Canadian Forces Base when the United States Air Force no longer required Goose Bay as a location.

Very briefly, to put it into context, Newfoundland and Labrador's participation in the Canadian military, as the senator alluded to in his opening remarks: Newfoundlanders and Labradorians comprise approximately 8 per cent of the Canadian Forces Regular Force. This is astounding given that the province has only 1.6 per cent of the Canadian population. Newfoundlanders and Labradorians also comprise approximately 9.1 per cent of the national cadet population, approximately 20 per cent of the navy, and approximately 3.1 per cent of reservists. We think it is important to reiterate that here this morning. You probably know it anyway, but when you stack it up against the actual deployment of Canadian Forces personnel and the expenditure by the Department of National Defence in the province of Newfoundland and Labrador, certainly there is a stark discrepancy between the amount we actually contribute to the Canadian armed forces, and the presence of Canadian armed forces personnel and the expenditures here in this province.

In fiscal year 2003-04, the Department of National Defence records indicate that there were 600 regular force, 122 civilian, and 1,022 reservist personnel stationed here with a net expenditure of \$128 million. This equates to a \$250 per capita expenditure. Only two other provinces in Canada, Saskatchewan and Prince Edward Island, are lower. The military presence in Newfoundland and Labrador has been dwindling for some time, with serious attrition beginning with the negative impact of the 1996 program review conducted by the Government of Canada. For example, in 1996-97 there were 267 regular force personnel stationed at 5 Wing, whereas in 2003-04 there were 94.

Similarly, in the case of 9 Wing Gander, regular force personnel declined from approximately 187 to 134, while the number of civilian personnel employed at the base has dropped dramatically from 97 to 29 over the same period.

La présence militaire a une longue histoire dans notre pays, comme le sénateur l'a mentionné dans son mot d'ouverture. Elle remonte certainement au XVI^e siècle. Nous avons accueilli l'Air Force des États-Unis pendant plusieurs décennies du XX^e siècle dans quatre établissements bien en vue : Goose Bay, Fort Pepperrell à St. John's, Stephenville, et Argentia. Plus près de nous, depuis une vingtaine d'années, la 5^e Escadre Goose Bay accueille une forte présence militaire étrangère. Les forces aériennes britanniques, hollandaises, italiennes et allemandes y maintiennent des détachements permanents pour soutenir les programmes de formation militaire étrangère.

Les Forces canadiennes reconnaissent aussi la situation stratégique de la province comme le prouve leur engagement envers le NORAD, à Goose Bay, l'installation des radars des réseaux DEW et Pine Tree et le fait que le ministère de la Défense nationale a créé la 5^e Escadre Goose Bay, qui est une base des Forces canadiennes, lorsque l'Air Force des États-Unis n'a plus eu besoin du site.

Pour vous mettre en contexte, je vais décrire très brièvement la participation de Terre-Neuve-et-Labrador aux Forces canadiennes, à laquelle le sénateur a fait allusion dans son mot d'ouverture. Les Forces régulières comptent environ 8 p. 100 de gens de Terre-Neuve-et-Labrador. C'est renversant : la province ne représente que 1,6 p. 100 de la population canadienne. Les gens de Terre-Neuve-et-Labrador comptent aussi pour environ 9,1 p. 100 de la population nationale des élèves-officiers, environ 20 p. 100 des Forces maritimes et environ 3,1 p. 100 de la Force de réserve. Je crois qu'il est important de le rappeler, ce matin. Vous le savez déjà sans doute, mais quand on établit une comparaison avec le déploiement du personnel des Forces canadiennes et les dépenses consacrées par le ministère de la Défense nationale à la province de Terre-Neuve-et-Labrador, on constate un grand déséquilibre entre notre contribution aux Forces canadiennes, d'une part, et la présence du personnel des Forces canadiennes et les dépenses qui visent la province, d'autre part.

Pour l'exercice 2003-2004, les dossiers du ministère de la Défense nationale font état de 600 soldats de la force régulière, de 122 civils et de 1 022 réservistes stationnés chez nous; cela représente des dépenses nettes de 128 millions de dollars, soit 250 \$ par habitant. Deux autres provinces canadiennes seulement, la Saskatchewan et l'Île-du-Prince-Édouard, obtiennent des résultats inférieurs. La présence militaire à Terre-Neuve-et-Labrador diminue depuis quelque temps; l'examen des programmes réalisé en 1996 par le gouvernement du Canada a eu des répercussions négatives et a déclenché une nette réduction des effectifs. En 1996-1997, par exemple, 267 personnes faisaient partie du personnel de la force régulière de la 5^e Escadre; en 2003-2004, on n'en comptait plus que 94.

Il s'est passé la même chose à la 9^e Escadre Gander : le personnel de la force régulière est passé d'environ 187 personnes à 134, et le personnel civil de la base a diminué de façon abrupte, toujours pendant la même période, passant de 97 à 29 employés.

Throughout the presentation, and throughout our discussion here today, we would like to focus on four categories of corporate priorities for defence that the Department of National Defence has established: adapt to the evolving security environment and enhance strategic relationships; transform and modernize the Canadian Forces; develop and support a professional, effective and sustainable defence team; and maximize effectiveness in the management of resources.

I will refer to the following three specific objectives outlined by the Department of National Defence under its priorities during the remainder of this presentation: the promotion of key international defence and security relationships; a focus on strategic planning efforts on the required capabilities; and enhancement of the capability to operate effectively in joint, inter-agency, and multi-national environments. We think there is an opportunity to accomplish much of this in this province.

I will touch briefly on Canadian Forces Station St. John's and 9 Wing/CFB Gander. From my own personal experience — and it is a very limited experience, I will be the first to admit — one of the most impressive advancements for Canadian Forces Station St. John's is the growth of the Naval Engineering School detachment at the Marine Institute. Since 2000, the detachment has more than doubled its size to approximately 200 officers training at the institute. Graduate naval officers from this program are among the most highly trained in the world. Partnerships with local educational facilities can undoubtedly prove beneficial and highly successful. The Marine Institute estimates that the economic impact of this particular program is in excess of \$14 million annually. This specific example certainly speaks to the Department of National Defence's priority of developing and supporting a professional, effective and sustainable defence team. Again, a personal observation, in advance of the recommendation: it is really quite surprising that the biggest Canadian military presence in this province is at the Marine Institute with 200 personnel. Given, as I said, our contribution by our men and women to the ranks of the Canadian armed forces, it speaks volumes that the Canadian Forces' largest contingent in the province is actually up on the hill here going to school, and that we really do not have, outside of 9 Wing, much in the way of an operational contingent of the Canadian Forces in this province.

Our recommendation, flowing from that, is that the Department of National Defence continue to pursue, develop, and enhance partnerships with educational facilities in Newfoundland and Labrador in accordance with the Department of National Defence priority of developing and supporting a professional, effective and sustainable defence team. Successful models, such as the Naval Engineering School detachment at the Marine Institute, should be reviewed for their best practices.

Tout au long de mon exposé et des débats que nous aurons aujourd'hui, j'aimerais que nous nous attachions aux quatre catégories de priorités ministérielles que la Défense nationale a définies : s'adapter à un contexte de sécurité en évolution et renforcer les relations stratégiques; transformer et moderniser les Forces canadiennes; mettre en place et appuyer une Équipe de la Défense professionnelle, efficace et viable; maximiser l'efficacité de la gestion des ressources.

À partir de maintenant, je vais traiter des trois objectifs spécifiques définis par le ministère de la Défense nationale au regard de ses priorités : promouvoir d'autres relations clés en matière de défense et de sécurité, à l'échelle internationale; centrer sa planification stratégique sur les capacités requises; améliorer sa capacité d'intervenir efficacement dans des contextes interarmées, interorganismes et multinationaux. Nous croyons qu'une bonne partie de ses engagements pourraient se réaliser ici, dans notre province.

Je vais dire un mot sur la Station des Forces canadiennes St. John's et sur la 9^e Escadre/BFC Gander. Selon mon expérience personnelle — et j'avoue tout de suite qu'elle est très limitée —, l'événement le plus prometteur, en ce qui concerne la Station des Forces canadiennes de St. John's a trait à la croissance du détachement de l'École de génie naval du Marine Institute. Depuis 2000, la taille du détachement a plus que doublé. Il compte environ 200 officiers en formation à l'institut. Les officiers de marine qui ont suivi ce programme et obtenu leur diplôme ont reçu l'une des meilleures formations du monde. Il ne fait aucun doute dans mon esprit que des partenariats avec les établissements d'enseignement locaux seraient profitables et donneraient d'excellents résultats. Le Marine Institute estime que les répercussions économiques de ce programme particulier dépassent les 14 millions de dollars par année. Cet exemple reflète bien la priorité du ministère de la Défense nationale qui vise à mettre en place et à appuyer une Équipe de la Défense professionnelle, efficace et viable. Je ferai aussi remarquer à titre personnel, avant de présenter ma recommandation, qu'il est assez surprenant de constater que la présence militaire canadienne, dans notre province, se concentre surtout au Marine Institute, où se retrouvent 200 personnes. Compte tenu de ce que j'ai déjà dit sur la proportion des habitants de Terre-Neuve-et-Labrador parmi les rangs des Forces canadiennes, il est très révélateur que le plus important contingent des Forces canadiennes de la province soit en fait ici pour étudier et que nous ne disposions pas réellement, exception faite de la 9^e Escadre, d'un contingent opérationnel digne de ce nom dans notre province.

C'est pourquoi nous recommandons que le ministère de la Défense nationale continue d'établir et de rechercher de nouveaux partenariats avec les établissements d'enseignement de Terre-Neuve-et-Labrador, conformément à la priorité du ministère de la Défense nationale qui consiste à mettre en place et à appuyer une Équipe de la Défense professionnelle, efficace et viable. Il devrait examiner les modèles qui donnent les meilleurs résultats, notamment le détachement de l'École de génie naval du Marine Institute, pour en dégager des pratiques exemplaires.

Just for the record, and I will not go into this very far, as it relates to Canadian Forces Base Gander, and 9 Wing in particular, there have been rumblings over the past number of years about a possible move of 103 Search and Rescue Squadron from Gander. It is the position and view of the Government of Newfoundland and Labrador that it should not happen. We believe that Gander has served 103 Search and Rescue Squadron well, and 103 Search and Rescue Squadron has been able to carry out its duties quite well from CFB Gander. We think that the presence of 103 SAR Squadron in Gander should be preserved for the long term.

At the risk of being shot by somebody from St. John's, because that is where it has been rumoured to go from time to time, there is a substantial presence of privately operated helicopters in St. John's right now, obviously, in support of the offshore oil industry. From that perspective alone, having helicopters that are capable of responding to emergencies in the offshore area and the fishing industry stationed in two locations would be, I think, advantageous to all of us. Operationally, it would make much more sense. For those reasons, we think that 103 squadron should remain in Gander. In the event that Gander cannot respond, St. John's would have some ability to respond from the private sector whereas if both were stationed in St. John's, both 103 squadron along with the private capabilities would maybe erode our ability to respond in the case of an emergency. I will just leave my comments on 9 Wing there.

The most pressing concern for the Government of Newfoundland and Labrador, and certainly from MHA Hickey's and Mayor Abbas' constituents, is the future of 5 Wing Goose Bay.

The Foreign Military Training program at Goose Bay, which has operated under a 10-year Memorandum of Understanding (1996-06), is one of the largest economic generators in the Labrador region. In 2002-03, the Foreign Military Training program generated approximately 1,655 person-years of employment, contributed \$85.95 million to the provincial GDP and generated \$36.55 million in provincial government revenues.

This agreement is scheduled to expire in early 2006. There are currently no training partners scheduled to train at 5 Wing beyond 2005. This is a significant issue that is of grave concern to the Government of Newfoundland and Labrador and to the community of Happy Valley-Goose Bay. It has also captured the attention of Premier Danny Williams, Prime Minister Paul Martin, and the Minister of National Defence, the Honourable Bill Graham. The Prime Minister and Premier have indicated publicly their commitment to the future viability of Foreign Military Training at 5 Wing. The community has also established a concerned citizens' organization, the Goose Bay Citizens' Coalition, which has met with both First Ministers.

Aux fins du compte-rendu, j'aimerais aussi parler, en passant seulement parce que cela concerne la Base des Forces canadiennes Gander et en particulier la 9^e Escadre, de des rumeurs qui circulent depuis quelques années au sujet du déménagement possible du 103^e Escadron de recherche et de sauvetage, actuellement installé à Gander. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador maintient et est convaincu que ce déménagement ne devrait pas se faire. Nous croyons que Gander a bien servi le 103^e Escadron de recherche et de sauvetage, et que celui-ci a pu sans problème effectuer son travail à partir de la BFC Gander. Nous croyons que le 103 Esc SAR de Gander devrait maintenir sa présence ici encore longtemps.

Au risque de me faire tirer dessus par quelqu'un de St. John's, parce que c'est dans cette ville que le déménagement devrait se faire, si l'on en croit les rumeurs épisodiques, j'aimerais rappeler qu'il y a présentement à St. John's une forte présence d'hélicoptères exploités par le secteur privé pour soutenir l'industrie pétrolière extra-côtière, évidemment. Sachant cela, je crois qu'il serait avantageux pour toutes les parties d'avoir, stationnés en deux endroits, des hélicoptères capables d'intervenir en cas d'urgence dans la zone extracôtière et pour aider l'industrie de la pêche. Sur le plan opérationnel, cela serait beaucoup plus logique. Pour ces motifs, je crois qu'il faudrait que le 103^e Escadron reste à Gander. Si jamais Gander n'était pas en mesure d'intervenir, St. John's pourrait prendre le relais, en s'appuyant sur le secteur privé; par contre, si les deux structures d'intervention étaient à St. John's, celle du 103^e Escadron et celle du secteur privé, notre capacité d'intervention en cas d'urgence pourrait être diminuée. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment à propos de la 9^e Escadre.

Mais ce qui préoccupe le plus le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et certainement les électeurs du député Hickey et du maire Abbas, à l'heure actuelle, c'est l'avenir de la 5^e Escadre Goose Bay.

Le programme d'entraînement des forces militaires étrangères de Goose Bay, exécuté en vertu d'un protocole d'entente de 10 ans (1996-2006), est l'un des principaux moteurs économiques de la région du Labrador. En 2002-2003, il a créé l'équivalent de 1 655 emplois à temps plein environ, fourni 85,95 millions de dollars au PIB de la province et généré 36,55 millions de dollars en recettes provinciales.

L'entente devrait arriver à échéance au début de 2006. Aucun partenaire de formation n'est désigné pour prendre la relève à la 5^e Escadre après 2005. C'est un problème important, qui préoccupe beaucoup le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et la collectivité de Happy Valley-Goose Bay. Il a aussi attiré l'attention du premier ministre de la province, Danny Williams, du premier ministre Paul Martin et du ministre de la Défense nationale, l'honorable Bill Graham. Les premiers ministres fédéral et provincial ont dit publiquement qu'ils s'engageraient à défendre la viabilité future de l'entraînement des militaires étrangers à la 5^e Escadre. De plus, la collectivité a mis sur pied un organisme de citoyens concernés, la Goose Bay Citizens' Coalition, qui a déjà rencontré les deux premiers ministres.

Prior to 2004, the Department of National Defence allocated approximately \$35 million to \$40 million annually to the operation and maintenance of 5 Wing, including the Canadian Forces component. The Government of Canada, however, recoups significant corporate and personal income tax and other economic benefits as a result, directly and indirectly, from the economic spinoffs of this program which return to the Consolidated Revenue Fund of Canada, not DND's budget. For example, the Department of National Defence Estimated Expenditures by Electoral District and Province indicate that as much as \$65 million was recouped as revenue from this program as recently as fiscal year 2000-01.

Although 5 Wing serves as a NORAD CF-18 forward deployment base, military officials have indicated that CFB Goose Bay is not an operational requirement for the Canadian Forces. From a strictly military perspective, the \$35 million to \$40 million annual allocation in DND's budget for Goose Bay is, therefore, an expenditure which does not advance from Canadian Forces operational needs. We believe that is the crux of the problem, quite frankly. The Canadian Forces hierarchy, we believe, view CFB Goose Bay as a drain on their revenues. It is not an operational requirement, therefore they have no real attachment to the base. It is there to support Foreign Military Training. I would imagine, without taking the liberty of speaking on their behalf and putting words in their mouth, that causes problems. We can understand why DND would think that way. Looking at it from the perspective of the Government of Newfoundland and Labrador, and we believe the Government of Canada should look at it from this perspective also, this \$35 million to \$40 million investment, expenditure, whatever way you want to look at it, by the Department of National Defence generates significant foreign dollars and foreign dollar expenditures in the province, in the country, and locally in Happy Valley-Goose Bay. It does a great deal, and has done a great deal, towards supporting Canada's foreign military commitments as part of NATO. We think that it should be pursued from that perspective.

I will run over our recommendations quickly in the interest of time, as I know that MHA Hickey and Mayor Abbas will want to have a few comments.

Our recommendations, senators, is that 5 Wing Goose Bay be used further in achieving Canadian forces and NATO objectives of interoperability and integration through the following.

First, the Department of National Defence should be provided with adequate financial resources to ensure the future viability of a foreign military flight training program over a period of time, for example three years, to allow the Department of National Defence to "grow the business" at CFB Goose Bay.

Avant 2004, le ministère de la Défense nationale affectait de 35 à 40 millions de dollars chaque année, environ, à l'exploitation et à l'entretien de la 5^e Escadre, y compris la composante des Forces canadiennes. Toutefois, le gouvernement du Canada récupère directement ou indirectement des sommes importantes — impôt sur le revenu des particuliers et des entreprises, autres retombées économiques — qui découlent de l'effet de multiplication de ce programme; ces sommes sont versées au Trésor, pas au budget du MDN. Par exemple, selon l'Estimation des dépenses du MDN par circonscription électorale et par province, dès l'exercice 2000-2001, le programme a permis de récupérer jusqu'à 65 millions de dollars en recettes.

Même si la 5^e Escadre sert de base pour le déploiement des CF-18 du NORAD, des porte-parole de l'armée ont indiqué que la BFC Goose Bay ne fait pas partie des besoins opérationnels des Forces canadiennes. Du point de vue strictement militaire, donc, l'affectation de 35 à 40 millions de dollars sur le budget annuel du MDN pour Goose Bay ne constitue pas une dépense réellement utile au regard des besoins opérationnels des Forces canadiennes. Pour être franc, c'est à mon avis le nœud du problème. Nous croyons que la direction des Forces canadiennes considère que la BFC de Goose Bay comme une perte sur le plan financier. Elle ne répond à aucun besoin opérationnel, c'est pourquoi les Forces n'y sont pas réellement attachées. Sa raison d'être est le programme d'entraînement des forces militaires étrangères. Je ne veux surtout pas que vous pensiez que je parle en leur nom, mais je crois que c'est là le problème. Nous pouvons comprendre que le MDN réagisse ainsi. Mais si nous envisageons la situation sous l'angle du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, et nous croyons que le gouvernement fédéral devrait l'envisager sous cet angle, lui aussi, cette somme de 35 à 40 millions de dollars, qui constitue un investissement ou une dépense, selon le point de vue, qui provient du ministère de la Défense nationale, amène quand même beaucoup d'argent étranger au pays, et il se dépense dans la province, dans le pays, et ici, à Happy Valley-Goose Bay. Ce programme fait beaucoup, et a beaucoup fait pour aider le Canada à respecter ses engagements relatifs aux forces militaires étrangères conclus dans le cadre de l'OTAN. Nous croyons que l'on devrait étudier la question dans cette optique.

Je vais rapidement passer nos en revue recommandations, parce que le temps est limité et que je sais que le député provincial, M. Hickey et le maire Abbas voudront faire quelques commentaires.

Madame le sénateur, messieurs les sénateurs, nous recommandons que la 5^e Escadre Goose Bay continue de servir les Forces canadiennes en les aidant à réaliser leurs objectifs et ceux de l'OTAN en matière d'interopérabilité et d'intégration; voici les moyens que nous proposons.

En premier lieu, que le ministère de la Défense nationale reçoive des ressources financières adéquates pour garantir la viabilité du programme d'entraînement au vol des militaires étrangers, par exemple pour trois ans, de façon que le ministère puisse « faire mousser ses affaires » à la BFC Goose Bay.

Second, the Department of National Defence should implement additional training activities at 5 Wing to meet the evolving training needs of the Canadian Forces and international forces. We recognize that in the post-Cold-War era, the need for low-level flight training has diminished substantially. We recognize that there is a need for a changing and evolving training package at 5 Wing. We believe that the Department of National Defence needs to move down the road towards providing those training opportunities and requirements for our foreign military partners so that when they come to Goose Bay they can have, as our colleague here says, the complete sandbox to play in. They can have all the toys in the sandbox, as they say.

The Department of National Defence should also conduct a dedicated marketing effort for 5 Wing Goose Bay. Currently, Foreign Military Training and the marketing associated with that is done generically, from the Canadian forces perspective, and we believe there should be dedicated resources and personnel to 5 Wing Goose Bay. If the future of 5 Wing Goose Bay is tied to Foreign Military Training, then the resources to make that a possibility or reality need to be dedicated to it.

Finally, where appropriate, the Canadian Forces should conduct training activities in conjunction with the training partners present at 5 Wing. One comment made by foreign military personnel is that one of the things they find striking is that the Canadian Forces do not use Goose Bay, while they are trying to market it as a foreign military destination. While there is no commitment beyond 2005, by foreign military air forces to train at 5 Wing, it is not because of the venue. As we understand it, there is a great deal of satisfaction with 5 Wing Goose Bay by European air forces. With European air forces they find it is a great venue. It is a phenomenal facility. There is a great deal of air space available, and tremendous training opportunities. However, the associated resources and the dedication of resources by the Government of Canada through the Department of National Defence, in our view, is not being provided in order to secure the future of 5 Wing, and to secure the future of Foreign Military Training there.

I am going to stop right there and turn it over, if it is okay with you senator, to Mayor Hickey.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Hickey, you have the floor.

Mr. John Hickey, MHA, Lake Melville, House of Assembly of Newfoundland and Labrador: Thank you very much, Mr. Minister.

Mr. Chairman, Senators, first of all let me bring greetings, as we say in Labrador, from the Big Land. I am very happy to have this opportunity this morning to talk about probably the one of the most pressing issues that we face in the community of Happy Valley-Goose Bay, which is 5 Wing Goose Bay. It is the economic engine of my riding, which is the great district of Lake Melville. It is a file that I have been involved with since 1985 when I first cut

Ensuite, il devrait offrir à la 5^e Escadre d'autres activités de formation pour répondre aux nouveaux besoins des Forces canadiennes et des forces internationales. Nous reconnaissons que les besoins en entraînement au vol à basse altitude ont grandement diminué en cette période d'après-Guerre froide. Nous reconnaissons que les programmes d'entraînement évoluent, à la 5^e Escadre. Nous croyons que le ministère de la Défense nationale doit faire un pas de plus en répondant aux exigences de formation et en offrant des débouchés à nos partenaires militaires étrangers qui, lorsqu'ils viendront à Goose Bay, y trouveront, comme on dit, la panoplie complète des jeux avec tous leurs accessoires.

Le ministère de la Défense nationale devrait aussi entreprendre une campagne de promotion ciblée pour la 5^e Escadre Goose Bay. À l'heure actuelle, toute la promotion qui concerne le programme d'entraînement des militaires étrangers se fait de façon générale, selon le modèle des Forces canadiennes, mais nous croyons qu'il faudrait affecter des ressources financières et humaines spécifiques pour la 5^e Escadre Goose Bay. Si l'avenir de cette installation est lié à la formation de militaires étrangers, si c'est ce que nous voulons, il faudra en fournir les moyens.

Enfin, lorsque cela est possible, les Forces canadiennes devraient organiser l'entraînement avec les partenaires de l'entraînement qui se trouvent à la 5^e Escadre. Un militaire étranger a déjà mentionné qu'il avait été frappé par le fait que les Forces canadiennes n'utilisent pas Goose Bay, même si elles en font la promotion auprès des militaires étrangers. Même si aucune des forces aériennes militaires étrangères ne s'est engagée à s'entraîner à la 5^e Escadre au-delà de 2005, ce n'est pas en raison de sa situation géographique. Si nous avons bien compris, les forces aériennes de l'Europe apprécient beaucoup la 5^e Escadre Goose Bay. Pour elles, c'est un endroit extraordinaire, et les installations sont fantastiques. Il y a beaucoup d'espace aérien mis à leur disposition, et d'excitantes possibilités d'entraînement. Malgré tout, le gouvernement du Canada ne fournit pas, par le truchement du ministère de la Défense nationale, les ressources nécessaires et, à mon avis, ne fait pas preuve de la volonté nécessaire pour garantir l'avenir de la 5^e Escadre et, par voie de conséquence, du programme d'entraînement des militaires étrangers à cet endroit.

Je m'arrête ici et, si vous êtes d'accord, monsieur le sénateur, je vais laisser la parole au maire Hickey.

Le président : Merci, monsieur Taylor. Vous avez la parole, monsieur Hickey.

M. John Hickey, député à la Chambre d'assemblée, lac Melville, Chambre d'assemblée de Terre-Neuve-et-Labrador : Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur le président, madame le sénateur, messieurs les sénateurs, laissez-moi d'abord vous souhaiter la bienvenue dans ce que nous appelons au Labrador les « grandes terres ». Je suis très heureux d'avoir l'occasion de parler, ce matin, de ce qui est probablement l'un des problèmes les plus pressants de la collectivité de Happy Valley-Goose Bay, c'est-à-dire la 5^e Escadre Goose Bay. C'est le moteur économique de ma circonscription, le grand district

my teeth as a young municipal politician and became involved with the town of Happy Valley-Goose Bay. As you alluded to earlier, before I took this job, I was the mayor.

Mr. Chairman, senators, over the years we have seen many changes to the base at Goose Bay. Before we get into that, and my good friend Mayor Abbas will certainly talk about some of this in great detail because he too knows the file very well, I want to talk in general for a few minutes about Labrador. Labrador is 295,000 square kilometres. Just to give you a sense of the size of that piece of property in this country, we can fit the provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and the island portion of Newfoundland inside the land mass of Labrador. It is a very big piece of property.

Inside that property we have a billion-dollar asset at 5 Wing Goose Bay. It has a runway of 11,500 feet and an alternate runway of 9,500 feet. It was certainly the main staging area during the Second World War, used by the Americans to resupply troops and refuel airplanes in the war effort.

When I first started on this file in 1985, we used to have 1,200 civilians working at the base. Today, we are fighting for our lives to keep 350 employed.

As we went through the history of the base, we saw the Americans leave. Why did they leave? It was very simple. Our government, the Canadian government drove them out because they drove the cost of the base up. Even though the Americans gave us the facility, we basically drove them out because of the cost. That was very sad for the community of Happy Valley-Goose Bay when the United States Air Force left.

Then the Canadian government did not know what to do with the base so they turned it over to Public Works Canada. In 1985, there was an idea to make Goose Bay a NATO training centre. At that time there were talks of offering the infrastructure at Goose Bay to NATO as part of a commitment by Canada to work with our allies and to provide space for training.

The beauty about Labrador and the beauty about 5 Wing Goose Bay is we have what we call the freedom to fly; 137,000 square kilometres of air space. The country of Britain can be set inside the airspace that these allied forces use to do low-level, medium-level and high-level flying. It is very strategically located. I want to make this point because this is something that raises our passion, no question. When we saw the devastation of September 11, Goose Bay was identified as the first line of defence. F-18 fighter jets were flown to Goose Bay and put on the tarmac, hot and ready to go. It was the first line of defence to look after the northeast quadrant of North America. Again, our location was strategic. Today, even though we have

de lac Melville. C'est un dossier qui me tient à cœur depuis 1985, dans ma jeunesse, quand j'ai commencé à me faire les dents en politique municipale et que je me suis intéressé à la municipalité de Happy Valley-Goose Bay, dont j'ai été le maire, comme vous l'avez dit un peu plus tôt, avant d'occuper mon présent poste.

Monsieur le président, madame le sénateur, messieurs les sénateurs, la base de Goose Bay a subi de nombreuses transformations au fil des ans. Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, puisque mon bon ami, le maire Abbas, aura certainement envie d'en parler plus en détail, connaissant très bien le dossier, je vais prendre quelques minutes pour vous faire un exposé général sur le Labrador. Le Labrador couvre 295 000 kilomètres carrés. Pour vous donner une idée de la taille de ce territoire du Canada, sachez qu'il peut contenir les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que l'île de Terre-Neuve. C'est vraiment un très grand territoire.

Sur ce territoire sont érigées les installations de la 5^e Escadre Goose Bay, qui ont coûté des milliards de dollars. On y trouve une piste de 11 500 pieds de longueur et une piste secondaire de 9 500 pieds. C'était sans aucun doute la principale zone d'étape, pendant la Seconde Guerre mondiale, et les Américains s'en sont servi pour réapprovisionner leurs troupes et ravitailler en carburant leurs avions.

Au moment où j'ai pris connaissance du dossier, en 1985, 1 200 civils travaillaient à la base. Aujourd'hui, nous nous battons de toutes nos forces pour conserver 350 emplois.

Nous avons fait l'historique de la base, et nous savons que les Américains l'ont délaissée. Pourquoi sont-ils partis? La réponse est claire. C'est notre gouvernement, le gouvernement du Canada, qui les a amenés à partir : il a entraîné une hausse des coûts pour la base. Même si ces installations nous ont été données par les Américains, nous les en avons chassés, à cause des coûts. Le départ des forces aériennes américaines a causé beaucoup de tristesse dans la collectivité de Happy Valley-Goose Bay.

Par la suite, comme le gouvernement canadien ne savait pas quoi faire avec cette base, il l'a confiée à Travaux publics Canada. On a proposé, en 1985, de faire de Goose Bay un centre d'entraînement de l'OTAN. À cette époque, on a discuté de la possibilité d'offrir l'infrastructure de Goose Bay à l'OTAN puisque le Canada s'était engagé à collaborer avec nos alliés et à fournir des espaces d'entraînement.

Ce qui fait la beauté du Labrador et de la 5^e Escadre Goose Bay, c'est que nous y avons toute liberté de vol — nous disposons de 137 000 kilomètres carrés d'espace aérien. On pourrait faire entrer la Grande-Bretagne au complet dans cet espace aérien, que les forces alliées utilisent pour les vols à basse, moyenne et haute altitude. Sa situation géographique est très stratégique. J'insiste là-dessus, parce que cette question soulève à coup sûr les passions. Devant le désastre, le 11 septembre, la base de Goose Bay a été désignée première ligne de défense. On a envoyé sur la piste de la base des chasseurs F-18, tout prêts à servir. C'était la première ligne de défense mise sur pied pour le quadrant nord-est de l'Amérique du Nord. Encore un fois, notre situation était

commitments from the Prime Minister and the Minister of National Defence, we do not see those commitments coming through on the ground at Goose Bay.

Over the years as I have dealt with this file, I have had so many meetings. I remember as the mayor of the community, and Mayor Abbas will talk about this, I am sure, in his address to you, how I, as the mayor, had to host many generals from Germany, Holland, Britain and Italy. As we promoted our community to them and opened our community with open arms, the question came back: We are flying here, but why is it that your country, your Department of National Defence, and your fighter aircraft are not training here with us? When you are trying to sell your community to those particular people, it is hard to answer that question, because there is really no rationale. We want to play a role in NATO and NORAD, but when we want to play a role in overseas conflicts and be on the world stage with the rest of the world as we take on some of our peacemaking and peacekeeping operations, we are going to have to do that with our allies. Interoperational capability between air forces and militaries is something that is very important. We see this as a prime opportunity to train with our allies for those interoperational capabilities. That is what makes Labrador and 5 Wing Goose Bay unique.

I want to say also that, as we move down the road, we see many opportunities. There is opportunity for great success here, both for our country, Canada, and for our province to participate, in particular for Labrador and 5 Wing Goose Bay to provide many opportunities in training.

This winter I just finished a flight with the British where I spent a day doing low-level flying in a Hercules aircraft, dropping supplies to special forces that were training in Labrador this winter. As we speak, we have 20 highly trained special forces from Germany that are in Labrador doing training on the ground as we speak. The interest is there. I think in the 20 years Germany was in Goose Bay, we saw 80,000 troops pass through the base to do training. We saw a significant amount of allied expenditure, new money coming into the Government of Canada, somewhere in the vicinity of \$100 million. Goose Bay, senators, was a moneymaker, not a moneytaker.

I want to impress upon you this morning that we see, certainly, the reports out of your committee and other discussions that we are going to have with the federal government in the future as an opportunity to review the role of 5 Wing Goose Bay, of the town of Happy Valley-Goose Bay. The Province of Newfoundland and Labrador, under the leadership of Premier Danny Williams, is committed to supporting missile defence, and the role that Canada will play in that. We believe that in Goose Bay, certainly, there is another opportunity for us to play a key role as we move down the road to further secure our country and, indeed, to play a role in securing what we call the northeast quadrant of North America.

stratégique. Aujourd'hui, malgré les engagements pris par le premier ministre et le ministre de la Défense nationale, rien de concret ne semble se produire à Goose Bay.

Cela fait des années que je m'occupe de ce dossier, et j'ai rencontré une foule de personnes à son sujet. Je me rappelle, lorsque j'étais maire de cette collectivité, — et le maire Abbas vous en parlera sûrement lorsqu'il aura la parole, je me rappelle qu'en tant que maire, j'ai reçu nombre de généraux allemands, hollandais, britanniques ou italiens. Nous faisons pour eux l'éloge de notre collectivité, et nous les avons accueillis à bras ouverts. Une question revenait pourtant : nous volons ici, mais pourquoi votre pays, votre ministère de la Défense nationale, vos avions chasseurs, ne s'entraînent-ils pas à nos côtés? Quand on essaie de « vendre » sa collectivité à un groupe de personnes précis, il n'est pas facile de répondre à cette question — il n'y a vraiment aucune justification. Nous voulons jouer un rôle au sein de l'OTAN et du NORAD; mais si nous voulons jouer un rôle dans les conflits à l'étranger et sur la scène internationale, avec les autres pays, en participant par exemple à des opérations de rétablissement ou de maintien de la paix, nous devons le faire avec nos alliés. L'interopérationalité des forces aériennes et militaires est quelque chose de très important. C'est à notre avis une excellente occasion de nous entraîner avec nos alliés pour mettre au point cette interopérationalité. De ce point de vue, le Labrador et la 5^e Escadre Goose Bay sont uniques.

J'aimerais ajouter que, plus nous avançons, plus les occasions se multiplient. Notre pays, le Canada, et notre province peuvent réaliser de grandes choses, en particulier le Labrador et la 5^e Escadre Goose Bay, en offrant plus de possibilités d'entraînement.

J'ai participé à un vol, cet hiver, avec les Britanniques. Nous avons passé la journée dans un avion Hercules qui volait à basse altitude pour larguer des fournitures aux forces spéciales qui passaient l'hiver au Labrador pour s'entraîner. Au moment où on se parle, 20 forces d'élite spécialisées, venant d'Allemagne, effectuent un entraînement au sol au Labrador. L'intérêt est manifeste. L'Allemagne utilise Goose Bay depuis 20 ans; je crois que 80 000 soldats s'y sont entraînés. Les alliés ont beaucoup dépensé et ont fourni de l'argent frais au gouvernement du Canada, aux alentours de 100 millions de dollars. Madame le sénateur, messieurs les sénateurs, Goose Bay ne fait pas perdre de l'argent, il permet d'en gagner.

J'aimerais vous faire comprendre, ce matin, que nous considérons les rapports que votre comité produira et les discussions que nous poursuivrons avec le gouvernement fédéral comme une occasion de revoir le rôle de la 5^e Escadre Goose Bay et de la ville de Happy Valley-Goose Bay. La province de Terre-Neuve-et-Labrador, derrière son premier ministre, Danny Williams, s'est engagée à soutenir la défense antimissiles et le rôle que jouera le Canada dans ce dossier. Nous croyons que Goose Bay peut, sans aucun doute, fournir d'autres occasions de jouer un rôle clé, à l'avenir, pour renforcer la sécurité de notre pays et, je dirais même plus, celle de ce que nous appelons le quadrant nord-est de l'Amérique du Nord.

I will not go on much more. I think you can get the drift from my comments as to how we feel about this very important issue. I am certainly interested in engaging some questions and answers as we move on this discussion this morning. I would like to introduce and turn over to my good friend and colleague, Mayor Leo Abbas from the town of Happy Valley-Goose Bay.

The Chairman: Thank you Mr. Hickey. Mr. Abbas you have the floor.

Mr. Leo Abbas, Mayor, Town of Happy Valley-Goose Bay, Labrador: Thank you. Mr. Chairman and senators, I am glad to be here this morning. It is a file that we have been working on for the past week and a half because we were not made aware that these meetings were taking place here in our province.

I want to thank Mr. Taylor and MHA Hickey for providing me with the opportunity to sit here with the province this morning and express some views from the community of Happy Valley-Goose Bay.

I will express another disappointment that you are not getting the opportunity to come and see the facilities at 5 Wing Goose Bay. I encourage you to try to get to 5 Wing to see what is there, because no matter what we say here at this table, unless you can visualize it, you cannot imagine what is there.

I want to key in on a few points here; potential commitment and marketing. From a community's perspective we see all kinds of potential for military training in Happy Valley-Goose Bay at 5 Wing Goose Bay, not only for our foreign allied friends, but also for our Canadian defence, the DND department as well.

This summer I had the opportunity to participate in a lessons-learned tour with 14 other members of our community. We travelled to five different areas in the country: Portage la Prairie, Manitoba; Moose Jaw, Saskatchewan; Summerside, Prince Edward Island; Chatham, New Brunswick; and Cornwallis, Nova Scotia. For me, it was an eye-opener. When we flew from Moose Jaw to Portage la Prairie, we were told to have a look out the right side of plane and we would see the base at Portage la Prairie. I could not believe what I was seeing. To put it in perspective for you, and the only way I could describe it to the community members at home, if you can imagine a business envelop, Portage la Prairie would be the postage stamp and 5 Wing Goose Bay would be the remainder of that envelope.

We have a huge facility there. The infrastructure at 5 Wing Goose Bay is not like other Canadian bases. We were told in Chatham to get rid of our infrastructure; we are not talking that type of infrastructure. The infrastructure at 5 Wing Goose Bay was put there by the Americans. The infrastructure is still top-quality facilities. We have hangars, and as MHA Hickey alluded to, we have a runway that can handle anything that flies in the air. We have a training space, a Practice Target Area, PTA. Other sectors in our country do not even know it is there. We have F-18s training out of Bagotville. They have no PTA. We were fortunate this summer, through the province and through DND, to get an F-18 into Goose Bay to do some supersonic

Je m'arrête ici. Je crois que mes commentaires font ressortir assez clairement nos sentiments, dans ce dossier très important. Je serais prêt à répondre à vos questions, un peu plus tard ce matin. J'aimerais maintenant vous présenter mon collègue et ami, le maire Leo Abbas, qui représente la ville de Happy Valley-Goose Bay.

Le président : Merci, monsieur Hickey. Monsieur Abbas, vous avez la parole.

M. Leo Abbas, Maire de Happy Valley-Goose Bay, Labrador : Je vous remercie. Monsieur le président, madame le sénateur, messieurs les sénateurs, c'est avec plaisir que je m'adresse à vous ce matin. Nous travaillons sur ce dossier depuis une semaine et demie; nous ne savions pas que vous alliez vous réunir dans notre province.

Je tiens à remercier M. Taylor et M. le député Hickey qui m'ont donné l'occasion de représenter la province avec eux, ce matin, et de vous présenter certaines des opinions défendues par la collectivité de Happy Valley-Goose Bay.

Je suis cependant déçu que vous n'ayez pas la possibilité de visiter les installations de la 5^e Escadre Goose Bay. J'aimerais vous convaincre de le faire, parce que malgré tout ce que vous entendrez aujourd'hui, vous n'en aurez pas une bonne idée tant que vous ne l'aurez pas vue.

Je vais surtout parler d'engagement potentiel et de promotion. Du point de vue de la collectivité, la 5^e Escadre Goose Bay de Happy Valley-Goose Bay offre une myriade de possibilités d'entraînement pour les militaires, non pas seulement pour les militaires des pays alliés, mais aussi pour la défense du Canada et le MDN.

J'ai eu la chance cet été de participer à une tournée d'information, fondée sur les leçons à retenir, avec 14 membres de ma collectivité. Nous avons visité cinq régions : Portage la Prairie, au Manitoba; Moose Jaw, en Saskatchewan; Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard; Chatham, au Nouveau-Brunswick et Cornwallis, en Nouvelle-Écosse. Ça a été une révélation pour moi. Nous avons voyagé de Moose Jaw à Portage la Prairie en avion. On nous a dit de regarder vers notre droite pour voir la base de Portage la Prairie. J'ai eu de la difficulté à en croire mes yeux. Pour vous l'expliquer comme je l'ai expliqué aux gens de chez moi, je dois utiliser une image : prenons une enveloppe, comme celle que vous utilisez pour payer vos comptes. Portage la Prairie serait le timbre, et la 5^e Escadre Goose Bay serait tout le reste de l'enveloppe.

Nos installations sont immenses. L'infrastructure de la 5^e Escadre Goose Bay n'est pas la même que dans les autres bases canadiennes. À Chatham, on nous a dit de nous débarrasser de notre infrastructure; mais nous ne parlons pas du même type d'infrastructure. Celle de la 5^e Escadre Goose Bay a été érigée par les Américains. Elle réunit encore des installations de tout premier ordre. Il y a des hangars, et comme M. le député Hickey l'a mentionné, une piste sur laquelle peut atterrir tout ce qui emprunte le chemin des airs. Nous avons des espaces pour l'entraînement, et un polygone de tir à blanc. Dans les autres régions du pays, on ne se doute même pas de ce qu'on trouve ici. Les F-18 utilisés pour l'entraînement à Bagotville ne disposent pas

testing. Again, from a community's perspective, when the pilot is there doing the testing for us and he is not aware that we have a target range at 5 Wing and he has none in Bagotville, then we sit back and say, "Well what are they doing in Bagotville — no target range and no threat emitters. We were fortunate to get a threat emitter this year. We do not want to compete with any other base in Canada. We want to be able to complement and work with DND.

The province has been very pro-active under this government in pushing the file of 5 Wing Goose Bay, and we appreciate that.

Commitment of the people in Central Labrador, and indeed all of Labrador, is second to none. We have grown up as a community under the military presence. The military have been there since 1941. Our community has accepted them with open arms. We have worked with them. Just to give you an example, right now we have a service provider circle at 5 Wing Goose Bay. The unions that work with that service provider have agreed that during the life of this contract, and there is 10 years left on that contract, that there will be stability within the workforce. There will be no labour disruptions. I think that says a lot for the commitment of the workforce at 5 Wing. They are sending a message to the foreign allies that, look, you have a workforce here that is competent and capable and we are prepared to work with whatever comes our way.

I believe that Happy Valley-Goose Bay, 5 Wing Goose Bay, has been a wonderful ambassador for Canada. The foreign allies who have served at 5 Wing have nothing but fond memories and kind words to say about the area. The training, we hear only compliments about the ability to do certain things in Goose Bay with regards to flying. The negative knock comes from the attitude of the Department of National Defence. As MHA Hickey alluded to, it was through pricing and a lack of growing the business, and that is a phrase that we have heard in Central Labrador for the past 10 years. We have been told that changes were made on the base to grow the business; we have not seen any growth. We have seen the demolition of infrastructure. We have seen the downsizing, and basically, I believe, we have seen the forcing out of our allies through the pricing regime that has been in place.

The facility, 5 Wing Goose Bay, requires a commitment from the Canadian government. I will quote the Prime Minister. It was on the January 19 of last year. A delegation of community leaders travelled to Ottawa and we were told by the Prime Minister, and the Minister of Defence of the day, David Pratt, that the Government of Canada would explore all options to make Goose Bay viable, to make 5 Wing viable. At that point we questioned the Prime Minister on his exact words: "Did you say to explore to see if 5 Wing was viable, or to make it viable?" He clearly stated, "We will explore all options to make it viable." Now, those were orders that we believe came from on high, the Prime Minister and the Minister of Defence. When we got back to our home

d'un polygone de tir à blanc. Nous avons eu la chance, cet été, grâce à la province et au MDN, de recevoir à Goose Bay un F-18 qui faisait des essais de vol supersoniques. Mettez-vous à la place de notre collectivité : nous recevons un pilote qui effectue des tests, pour nous, et qui ne sait pas que nous disposons, à la 5^e Escadre, d'un polygone de tir. Il n'y en a pas à Bagotville. Nous pouvons donc nous demander comment cela se passe à Bagotville, sans champ de tir et sans émetteur antiradars. Nous avons eu la chance d'obtenir un émetteur antiradars, cette année. Nous ne voulons pas faire concurrence aux autres bases canadiennes. Nous voulons en être le complément, nous voulons collaborer avec le MDN.

Le gouvernement de notre province a défendu avec beaucoup de dynamisme le dossier de la 5^e Escadre Goose Bay; nous l'apprécions.

Personne ne manifeste un engagement aussi solide que les gens du centre du Labrador et, en fait, de tout le Labrador. Notre collectivité a grandi avec une présence militaire. Les militaires sont ici depuis 1941. Notre collectivité les a accueillis à bras ouverts. Nous avons collaboré avec eux. Laissez-moi vous donner l'exemple des fournisseurs de services qui travaillent pour la 5^e Escadre Goose Bay. Les syndicats de ces fournisseurs ont accepté d'assurer la stabilité de la main-d'œuvre pendant toute la durée de vie du contrat, qui est bon pour encore pour dix années. Il n'y aura pas d'interruption de travail. Je crois que cela en dit beaucoup sur l'engagement de la main-d'œuvre de la 5^e Escadre. C'est un message que nous envoyons aux forces alliées : il y a ici une main-d'œuvre compétente, prête à collaborer quelle que soit la situation.

Je crois que Happy Valley-Goose Bay, la 5^e Escadre Goose Bay, est un merveilleux ambassadeur pour le Canada. Les forces alliées qui ont servi à la 5^e Escadre en ont gardé de bons souvenirs et n'ont que du bien à dire de la région. Quant à l'entraînement, et au vol, nous n'entendons que des compliments sur les possibilités qu'offre Goose Bay. Mais c'est l'attitude du ministère de la Défense nationale qui nous fait déchanter. Comme M. le député Hickey l'a mentionné, il n'est question que des coûts et du manque de possibilités de croissance depuis dix ans, et c'est tout ce que l'on entend dans le centre du Labrador. On nous a dit qu'on ferait des changements, pour assurer la croissance des activités; nous n'avons vu aucune croissance. Nous avons vu que l'on démolissait des infrastructures, que l'on réduisait les effectifs et, je crois, nous avons surtout vu que les tarifs imposés forçaient nos alliés à s'en aller.

Il faut que le gouvernement canadien s'engage envers les installations de la 5^e Escadre Goose Bay. Je vais citer le premier ministre. L'an dernier, le 19 janvier, une délégation de leaders communautaires s'est rendue à Ottawa. Le premier ministre et le ministre de la Défense d'alors, David Pratt, nous ont dit que le gouvernement du Canada étudierait toutes les options qui assureraient la viabilité de Goose Bay, de la 5^e Escadre. Nous avons alors demandé au premier ministre de confirmer les mots exacts : « Avez-vous dit que vous alliez explorer toutes les options qui garantiraient la viabilité de la 5^e Escadre? » Il a répondu clairement : « Nous allons explorer toutes les options pour garantir sa viabilité ». Nous croyions, en conséquence, que les

community, just words, words from the Prime Minister, but what we saw on the ground with regards to the attitude of the Department of National Defence was to continue to downsize, to remove, and to take away any hope that our community has in seeing the business grow.

We used to have an office in Ottawa. Maybe you are familiar with the Goose Bay Office, GBO. It is disbanded now. I have been on council for eight years now, and that used to be the popular question when anybody was talking with regards to the base, "What is GBO doing?" We were always told that GBO was marketing 5 Wing Goose Bay. No marketing: there is a brochure that has been produced in the past month and a half that now markets 5 Wing Goose Bay. There has been a committee put in place in the past two months that is now set up to market Goose Bay. We have a volunteer organization in Goose Bay right now called the Goose Bay Citizens' Coalition: the town, all the stakeholders and the Chamber of Commerce are members. In the past year and a half, we have spent more time and more hours in meetings such as this. We have met with the Prime Minister. We have met with the Premier. We have met with Minister David Pratt, the former Defence Minister. We have met with Associate Minister Mauril Bélanger. We have met with Minister Bill Graham just a week ago. We met with Minister John Efford on three or four occasions. We met with our late MP, Lawrence O'Brien. We have tweaked our presentation, we have sung our song, and we have heard comments that we believe give us some faith to look into the future.

The Minister of Defence referred to a couple of my comments a week ago as being a little bit cynical. There is no cynicism in my comments. My comments are sincere. I believe I speak on behalf of the people of Happy Valley-Goose Bay. We believe that 5 Wing presents itself to our government as an opportunity. If you want to enhance national security, national defence and homeland security, 5 Wing presents an area where you can work from. You have a workforce, you have a community that is committed to military training. MHA Hickey referred to, after September 11, the F-18s that were from Bagotville. I think they were actually leaving Goose Bay to go back to Bagotville, but they were ordered to go back. They were on the ground prior to September 11, then ordered back to Goose Bay, and then ordered to remain there on alert. Again, if you do not know Goose Bay, we have a base within a base. We have a base that was set up by the Canadian government and never used. It sits there today, idle.

When you look at enhancing national defence and growing the business of national defence, you can work out of Goose Bay. Maybe you have to do a little painting, but you have facilities right now that will allow you to improve our national defence and our homeland security. You also have a community on record as saying that they are prepared to play a role in missile defence. As

ordres venaient d'en haut, du premier ministre et du ministre de la Défense. Mais quand nous sommes revenus chez nous, il ne s'agissait plus que de mots, des mots du premier ministre. Sur place, nous avons vu que l'attitude du ministère de la Défense nationale était restée la même. Il continuait à réduire les effectifs, à supprimer des éléments et à ôter à notre collectivité tout espoir de croissance.

Nous avons déjà eu un bureau à Ottawa. Vous le connaissez peut-être, c'était le Bureau de projet Goose Bay, le BPGGB. Il n'existe plus, aujourd'hui. Je siège au conseil depuis maintenant huit ans. C'est une question qui revenait souvent, quand on parlait de la base. Que fait le BPGGB? On nous a toujours répondu qu'il s'occupait de la promotion de la 5^e Escadre Goose Bay. Pas de promotion : il y a un mois et demi, on a produit une brochure pour faire la promotion de la 5^e Escadre Goose Bay. Il y a deux mois, un comité a été mis sur pied qui s'occupe de la promotion de Goose Bay. Des bénévoles de notre ville ont créé une association, la Goose Bay Citizens' Coalition, dont la ville, tous les intervenants et la Chambre de commerce sont membres. Depuis un an et demi, nous passons de plus en plus de temps dans des réunions comme celle-ci. Nous avons rencontré le premier ministre du Canada et le premier ministre de la province. Nous avons rencontré l'ancien ministre de la Défense, M. David Pratt. Nous avons rencontré le ministre associé, Mauril Bélanger. Nous avons rencontré, la semaine dernière, le ministre Bill Graham. Nous avons rencontré trois ou quatre fois le ministre John Efford. Nous avons rencontré notre regretté député, Lawrence O'Brien. Nous avons figolé notre discours, nous avons dit ce que nous avons à dire, et les commentaires que nous avons entendus nous ont permis d'envisager l'avenir avec espoir.

La semaine passée, le ministre de la Défense a repris quelques-uns de mes propos en disant qu'ils étaient un peu cyniques. Il n'y a aucun cynisme dans ce que je dis. Mes commentaires sont sincères. Je crois parler pour le compte de tous les habitants de Happy Valley-Goose Bay. Nous croyons que, pour le gouvernement, la 5^e Escadre est une bonne occasion à saisir. Si vous voulez augmenter la sécurité nationale, la défense nationale et la sécurité du territoire, vous pouvez prendre la 5^e Escadre pour point de départ. Vous y trouverez une main-d'œuvre et une collectivité qui soutient l'entraînement des militaires. M. le député Hickey a parlé, après le 11 septembre, des F-18 de Bagotville. Je pense qu'en fait, les chasseurs quittaient Goose Bay pour retourner à Bagotville, mais on leur a ordonné de revenir. Avant le 11 septembre, ils étaient au sol. Ensuite on leur a dit de retourner à Goose Bay et d'y rester en alerte. Je dois répéter, pour ceux qui ne connaissent pas Goose Bay, qu'il s'agit d'une base à l'intérieure d'une base. La base a été mise sur pied par le gouvernement du Canada, et n'a jamais servi. Elle est toujours inoccupée, aujourd'hui.

Quand on parle d'améliorer la défense nationale et de la croissance de celle-ci en tant qu'entreprise, on pourrait prendre Goose Bay comme point de départ. Il y a peut-être un peu de peinture à refaire, mais les installations sont toutes prêtes et vous permettront d'améliorer la défense nationale et la sécurité du territoire. Il y a aussi la collectivité, qui a toujours affirmé

we speak, there are people talking to our town and the service provider in 5 Wing circle about the possibility of setting up an installation there.

I do not know what the people of Central Labrador have to say or do. We are not looking for handouts. We believe we have a product that can be utilized with our government, but the government has to take a change of attitude. They have to be prepared to make a commitment. I believe they have to look at making an operational requirement for 5 Wing Goose Bay. It could come in a variety of ways. It could be a fixed-wing search-and-rescue squadron stationed there. We had the unmanned aerial vehicles, UAV, tested there this summer. All the tests went well.

There is a gentleman who sits on the committee with us and he talks about conspiracy theory. There was a meeting last night in Happy Valley-Goose Bay — obviously, I was on my way here — and we have been told that the future of 5 Wing is right now in the hands of the Canadian government, and the department that will be heading that will be the Atlantic Canada Opportunities Agency, ACOA. ACOA will be working with DND and the office of John Everett, Minister of Natural Resources Canada, to see what can be done with 5 Wing Goose Bay, to explore and research the possibilities there. I had a call last night about 12:30 that emotions ran high in this meeting last night. People are frightened, people are sceptical, and they are looking for an answer. They are looking for a commitment from the Canadian government.

My colleagues here just said leave time for questions. I will leave it at that. I do have a presentation that I will pass on to you to take back with you. On behalf of the community of Central Labrador, I encourage you to come to our area to have a look at the facilities there.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Abbas. I did not notice in any of your presentations, but I think it is appropriate to note, that Senator William Rompkey, the Deputy Leader of the government in the Senate, has been very active on this file, and he was instrumental in arranging this meeting today. In fact, he called me personally to adjust the program so that we could be sure to hear you, and we were very happy to do so. I think that it should be on the record that he is actively pursuing this file in Ottawa, and has been in touch with this committee on a number of occasions.

Mr. Abbas: I apologize. That was an oversight on my part.

The Chairman: No, fair ball, but Senator Rompkey knows the terms.

Mr. Abbas: No, I know.

The Chairman: Senator Rompkey is really working hard on this.

Senator Forrestall: Thank you Mr. Chairman, and welcome Minister and distinguished guests, as you all are. You have expressed a wish that we go there. I have been to Happy Valley on three or four occasions, the last occasion being a review of the

publiquement qu'elle était prête à jouer un rôle dans la défense antimissiles. En ce moment même, des gens parlent à la ville et au fournisseur des services qui concernent la 5^e Escadre au sujet de la possibilité de s'y installer.

Je ne sais pas ce qu'il faudrait que les gens du centre du Labrador disent ou fassent. Nous ne voulons pas la charité. Nous croyons que notre produit peut servir au gouvernement, mais le gouvernement doit changer d'attitude. Il doit être prêt à s'engager. Il pourrait par exemple, à mon avis, envisager d'intégrer la 5^e Escadre Goose Bay aux besoins opérationnels. Cela peut se faire de toutes sortes de façons. On pourrait y stationner un escadron de recherche et de sauvetage formé d'aéronefs à voilure fixe. Cet été, on y a fait l'essai d'aéronefs sans pilote. Tout c'est bien déroulé.

Un des membres du comité parle d'une théorie de la conspiration. Hier soir, il y a eu une réunion à Happy Valley-Goose Bay — évidemment, je me préparais à venir ici — et on nous a dit que l'avenir de la 5^e Escadre était actuellement entre les mains du gouvernement canadien et que le dossier allait être piloté par Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA). Cette Agence collaborerait avec le MDN, et le bureau du ministre des Ressources naturelles du Canada, John Everett, est en train de trouver une utilité à la 5^e Escadre Goose Bay en explorant les diverses possibilités. J'ai reçu un appel, hier soir, vers minuit trente. On m'a dit que les esprits s'étaient échauffés, hier soir, pendant cette réunion. Les gens ont peur, ils sont sceptiques, ils veulent des réponses. Ils veulent que le gouvernement canadien prenne des engagements.

Mes collègues m'ont dit de prévoir du temps pour les questions. Je vais donc m'arrêter ici. Je vais vous distribuer le texte d'un de mes exposés, vous pourrez en prendre connaissance. Au nom de la collectivité du centre du Labrador, je vous encourage à venir dans notre région pour y visiter les installations.

Le président : Je vous remercie beaucoup, monsieur Abbas. Je remarque que jusqu'ici personne n'a parlé, et c'est pourtant important, du fait que le sénateur William Rompkey, leader adjoint du gouvernement au Sénat, s'est beaucoup occupé de ce dossier, et que c'est grâce à lui que la réunion d'aujourd'hui a lieu. Il m'a même téléphoné personnellement pour en établir le programme. Il voulait être sûr que nous pourrions tous vous entendre, comme nous en avons eu le plaisir. Je crois qu'il faudrait inscrire au compte rendu qu'il soutient activement ce dossier à Ottawa, et qu'il a communiqué avec notre comité à quelques reprises.

M. Abbas : Je suis désolé. C'est un oubli de ma part.

Le président : Nous ne vous en voudrions pas. Le sénateur Rompkey sait ce qu'il en est.

M. Abbas : Je sais.

Le président : Le sénateur Rompkey travaille vraiment beaucoup sur ce dossier.

Le sénateur Forrestall : Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue au ministre et à tous nos invités de marque. Vous avez dit que vous aimeriez que nous y allions. Je suis allé à Happy Valley à trois ou quatre occasions, la dernière

Royal Canadian Air Force. Do you remember, John? Other occasions were focussed very deeply on the longevity and the future of 5 Wing in that magnificent landscape. We had environmental problems, you will remember, at the time. I am fond of often telling the little story that instead of losing the caribou herd we encourage them to multiply with low-level flying.

We have been there. We are all interested. The chair, I am sure, has been there. I do not know if any members of this committee have not had an occasion to be in Goose Bay for one reason or another. I echo the chair's words about the work of Bill Rompkey who would never let any of us forget about Goose Bay, and to express my regrets of the loss of your member of Parliament, because no one was more key in keeping alive your hopes and providing a good strong voice in Ottawa.

Could I ask just two or three questions? First of all, perhaps once more, just to assure you that you have no enemies here, it is a magnificent piece of real estate. We are generally pro-military, pro-defence and pro-active on these files and questions. The value of Goose Bay to the national and international scheme is immeasurably high. We would be morally wrong to take it out of the design for world cooperation, and defence strategy otherwise, and others.

When we were here last, I asked the basic question: How much would it cost to shut Goose Bay down, as opposed to maintaining it? Could one of you answer that?

Mr. Abbas: I think the figure that I have heard thrown around is in excess of \$500 million.

Senator Forrestall: To shut it down?

Mr. Abbas: To shut it down. You have an environmental legacy that you have to take care of.

Senator Forrestall: What is the cost of maintaining the runway?

Mr. Abbas: I was told by the former CEO that if nobody flew into Goose Bay next year, they would still have to spend about \$75 million. I am not sure how he figured that out but I would say somewhere between \$40 million and \$65 million.

Senator Forrestall: There is no rush to go jumping off a cliff; we are not a lemming society. It is cheaper to maintain it the way it is, if an immediate answer cannot be found.

Mr. Hickey: Just a couple of points on that, Senator Forrestall.

When we talk about shutting it down, and the mayor alluded to the fact that we have an environmental issue there that was left from the United States Air Force, the Government of Canada certainly received, I think, somewhere around the vicinity of \$100 million to clean that mess up. We have taken responsibility

fois dans le cadre d'une revue de l'Aviation royale du Canada. Vous en souvenez-vous, John? Les autres fois, il était d'abord et avant tout question de la viabilité et de l'avenir de la 5^e Escadre, dans ce magnifique paysage. Il y avait des problèmes environnementaux, vous vous en souviendrez, à ce moment-là. J'aime beaucoup raconter cette anecdote, sur le fait qu'au lieu d'éliminer le troupeau de caribous, nous les encourageons à se multiplier, grâce aux vols à basse altitude.

Nous y sommes allés. Ça nous intéresse tous. Je suis sûr que le président y est allé aussi. Je ne sais pas si, parmi les membres du comité, quelqu'un n'a pas encore eu l'occasion d'aller à Goose Bay, pour une raison ou pour une autre. Je me fais l'écho du président, en ce qui concerne le travail de Bill Rompkey, qui ne laissera personne oublier Goose Bay, et pour regretter la perte de votre représentant au Parlement; personne plus que lui ne savait entretenir vos espoirs en se faisant le porte-parole à Ottawa.

Puis-je poser deux ou trois questions? Premièrement, j'aimerais peut-être, — mais je vous garantis que personne n'est votre ennemi, ici, qu'il s'agit vraiment d'une magnifique propriété. Habituellement, nous soutenons l'armée et la Défense, et nous sommes favorables à une intervention énergique dans ce type de dossier. Goose Bay est d'une valeur inestimable pour nos programmes nationaux et internationaux. Nous n'avons moralement pas le droit de ne pas l'intégrer à nos plans relatifs à la coopération internationale ou à la stratégie de défense, entre autres.

La dernière fois que j'y suis allé, j'ai posé une question fondamentale : combien en coûterait-il de fermer Goose Bay, et combien en coûterait-il de garder la base ouverte? Quelqu'un peut-il me répondre?

M. Abbas : On parlait, si je me rappelle bien, de plus de 500 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall : Pour la fermer?

M. Abbas : Pour la fermer. Il faut prendre soin du patrimoine environnemental.

Le sénateur Forrestall : Combien en coûterait-il de garder la piste ouverte?

M. Abbas : L'ancien chef de la direction m'a dit que, si aucun vol n'était effectué à Goose Bay l'année prochaine, les dépenses s'élèveraient quand même à 75 millions de dollars. Je ne sais pas par quels calculs il y est arrivé, mais à mon avis, elles seraient de 40 à 65 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall : Ça ne vaut donc pas la peine de se jeter de toute urgence en bas d'une falaise; nous ne sommes pas des lemmings. Ça coûtera donc moins cher de la conserver telle qu'elle est, si on ne peut pas trouver de réponse plus immédiate.

M. Hickey : J'aurais quelques remarques à faire, sénateur Forrestall.

On parle de fermer la base. Le maire a fait allusion aux problèmes environnementaux qui nous sont restés sur les bras après le départ de la force aérienne des États-Unis. Le gouvernement du Canada a certainement reçu autour de 100 millions de dollars pour nettoyer toutes ces saletés. Le

as the Government of Canada on that, and there is environmental remediation that is taking place right now as we speak. Let me say this: Shutting it down, in our view, is not an answer because there is absolutely no need to go there. When we look at the strategic location, if you look at the numbers of heavy aircraft that land in Goose Bay each year because of heart attacks, medical issues, engine failures and you name it, why do they look at Goose Bay? They look at Goose Bay because we have 11,500 feet that they can put that aircraft down, and we have the very best crash, fire, and rescue operation anywhere in the East Coast of North America. The best trained: they are trained to go in. Very few fire stations anywhere have the ability, with the training of their personnel, to go into a burning aircraft to save lives. We have the full capabilities at 5 Wing Goose Bay.

The other thing is just from a civilian aspect. Here we are talking about the north, and sovereignty in the north, and that Canada wants to make sure that we have our presence in the north. Well there is no better place to launch operations into the north. I think we saw that very clearly last summer with the UAVs when they stayed up for some 53 hours. Here is another opportunity for 5 Wing Goose Bay. I hope that the Department of National Defence looks seriously at this particular piece of technology, because not only is it there for military operations and opportunities, but for civilian opportunities, particularly in monitoring offshore overfishing by foreigners which, as you all know, is still happening on the nose and tail of the Grand Banks. It provides the opportunity to monitor the dumping of bilges into our coastal waters, and, certainly on the island portion of the province, we have had many catastrophes of sea birds and that, so all this can be done from 5 Wing Goose Bay.

Shutting it down, in my view, would be absolutely the most stupid thing, to put it bluntly, that our government could ever conceive, with all the potential opportunities.

I want to talk about the Italians for a minute because it is an interesting story. If you remember the Italians when they first came to Canada and 5 Wing Goose Bay, they were not allowed to do that particular flying in their own country because of the accident of the gondola with the United States Air Force aircraft. They came to a community that opened up to them with banners flying. They just could not believe that anywhere there would be a community to give them the welcome that they received here.

I am sorry I have been a little long-winded, but I do sometimes go on about that. I hope I have answered your question, senator.

Senator Forrestall: You have been emotional about it, and as Mr. Abbas has suggested, emotions do run somewhat high.

gouvernement du Canada a pris ses responsabilités dans le dossier, et, à l'heure où on se parle, les mesures d'assainissement environnemental sont appliquées. Laissez-moi vous dire ceci : à notre avis, la fermeture n'est pas une réponse, c'est une solution vraiment inutile. Gardons à l'esprit que sa situation géographique est stratégique et pensons au nombre d'avions lourds qui atterrissent chaque année à Goose Bay en raison de problèmes cardiaques ou d'autres problèmes médicaux, de bris de moteur, ou de toute autre cause; pourquoi, à votre avis, viennent-ils à Goose Bay? Ils viennent à Goose Bay parce que sa piste de 11 500 pieds de longueur peut accueillir n'importe quel aéronef et que son équipe de sauvetage et d'intervention en cas d'écrasement ou d'incendie est la meilleure de toute la côte est de l'Amérique du Nord. L'équipe est la mieux formée : elle peut même pénétrer dans les avions. Très peu d'équipes d'intervention en cas d'incendie, où que ce soit dans le monde, possèdent cette capacité ou ont reçu la formation nécessaire pour entrer dans un appareil en feu et sauver des vies. La 5^e Escadre Goose Bay est capable de tout cela.

On peut aussi étudier cela sous l'angle des civils. Quand nous parlons du Nord, et de notre souveraineté dans le Nord, le Canada doit s'assurer d'être présent. Il n'existe pas de meilleur endroit pour lancer des opérations vers le Nord. On l'a vu très clairement, l'été dernier, avec les essais des aéronefs sans pilote, qui sont restés en vol pendant quelque 53 heures. C'est un autre débouché pour la 5^e Escadre Goose Bay. J'espère que le ministère de la Défense nationale étudiera minutieusement cette technologie particulière, puisqu'il n'y a pas que des débouchés et des opérations militaires à envisager, il y a aussi les débouchés pour les civils, en particulier la surveillance des zones extra côtières et de la surpêche par des étrangers qui, comme tout le monde le sait, s'effectue encore sur le nez et la queue des Grands bancs. On pourrait aussi surveiller la vidange des cales dans nos eaux côtières, et, en fait, sur toute l'île qui fait partie de la province, où de nombreuses catastrophes ont affecté les oiseaux de mer, notamment, et tout cela, à partir de la 5^e Escadre Goose Bay.

Je crois que la fermeture de la base serait la plus stupide des décisions, pour parler carrément, que notre gouvernement pourrait prendre, compte tenu de tous les débouchés qui s'offrent.

Je vais prendre quelques minutes pour vous raconter une anecdote intéressante à propos des Italiens. Vous vous rappelez peut-être que lorsque les Italiens sont arrivés au Canada et à la 5^e Escadre Goose Bay, c'est parce qu'ils n'avaient plus le droit de faire ce type de vol particulier dans leur propre pays, en raison d'un accident qui impliquait une télécabine et un appareil des forces aériennes des États-Unis. Les Italiens sont arrivés dans une collectivité qui les a accueillis à bras ouverts, en s'en faisant une fête. Ils n'auraient jamais cru possible de recevoir, où que ce soit dans le monde, l'accueil que notre collectivité leur a réservé.

Je suis désolé de m'étendre ainsi, mais ça m'arrive parfois. J'espère que j'ai répondu à votre question, sénateur.

Le sénateur Forrestall : Vous avez été quelque peu émotif, mais, comme l'a dit M. Abbas, le dossier suscite beaucoup d'émotion.

I will ask just one question and I will pass it along. There is some possibility of the location of equipment to enhance monitoring of space with respect to errant missiles heading in our general direction. Have you had any discussion with the government about the vicinity as a locator? What was the result of those discussions; positive or negative?

Mr. Abbas: We have not had any actual discussions with the government. The town is on record as supporting it. The M.H.A., the late Lawrence O'Brien, was on record. The Premier of the province is on record as supporting missile defence. We had U.S. Ambassador Paul Cellucci in Happy Valley-Goose Bay this September, and we talked about it with him as well. He sees possibilities there. Again, the question he asked: Where is DND? Where are the Canadian Forces here?

Formal talks, no, but there has been a company in our area who has been exploring the possibilities of setting up a system. From my perspective, we have not been at large to speak freely about it just yet. The point is, and I believe there has to be an education of the people here, we are looking at putting up a radar installation that may pick up incoming weapons. Well, in Happy Valley-Goose Bay and in a number of areas in Labrador since the 1940s, there have been radar screens, no different basically than what we have had in the past. We are not talking about putting nuclear warheads or missiles on our land.

Senator Forrestall: These radars are something else again. I wondered if you had discussions, and it is certainly worth pursuing. While we, sir, do not have a chequebook, we have the capacity to speak with our colleagues and friends in Ottawa, and that, I can assure you, most of us will do.

Mr. Abbas: I think it is safe to say from our community's perspective that if there is a role we can play with regards to national security of the country, and indeed the continent of North America, we are prepared to play a role there. If it is housing and installation —

Senator Forrestall: Thank you gentlemen and good luck.

The Chairman: Senator Rompkey actually has put on very extensive presentations regarding that radar, and well over 20 Members of Parliament have been present.

Senator Banks: Thank you, Chair. I did not know we had time left. We have a minute?

The Chairman: We are past our time, but this is an important subject, and I think we should extend it so we have our questions asked.

Senator Banks: I have a long list of questions, but I will ask only one.

Your Worship, do you take some comfort from the news, as you have told us this morning, that ACOA, which perhaps is going to have a business mindset, more than DND per se, now

J'ai une seule question, après quoi se sera tout. On parle de placer des équipements qui nous permettront de mieux contrôler l'espace et de surveiller les missiles perdus qui se dirigent dans notre direction. Avez-vous discuté avec le gouvernement de cet emplacement? Les résultats en sont-ils positifs ou négatifs?

M. Abbas : Nous n'en avons pas réellement discuté avec le gouvernement. En principe, la ville est d'accord. Le député provincial, le regretté Lawrence O'Brien, s'est prononcé là-dessus. Le premier ministre de la province a aussi affirmé être en faveur de la défense antimissiles. L'ambassadeur des États-Unis, Paul Cellucci, est venu à Happy Valley-Goose Bay en septembre, et nous lui en avons aussi parlé. C'est une possibilité qu'il envisage. Il nous a aussi demandé où était le MDN et où étaient les Forces canadiennes.

Il n'y a donc pas eu de discussions officielles, mais une entreprise de notre région a exploré les possibilités de mise en place d'un système. Je ne crois pas qu'il soit possible d'en parler librement pour le moment. Ce qu'il faut comprendre ici, et je crois qu'il faut renseigner les gens à ce propos, c'est que nous envisageons d'installer des radars qui pourraient intercepter des missiles qui seraient dirigés vers nous. Mais, à Happy Valley-Goose Bay et dans plusieurs régions du Labrador, on utilise depuis les années 40 des écrans radars qui ne sont pas réellement différents de ce qui existait auparavant. Il n'est pas question d'installer des ogives nucléaires ou des missiles sur notre territoire.

Le sénateur Forrestall : Les radars, c'est un autre dossier. Je me demandais si vous aviez entamé des discussions, et ça en vaudrait vraiment la peine. Quant à nous, monsieur, même si nous n'avons pas de chèque, nous avons la possibilité de parler à nos collègues et à nos amis d'Ottawa, et je puis vous assurer que la plupart d'entre nous le feront.

M. Abbas : Je crois pouvoir m'exprimer au nom de ma collectivité : si nous pouvons jouer un rôle dans la sécurité nationale du pays, et même, de l'Amérique du Nord, nous sommes prêts à le faire. S'il s'agit de logements ou d'installations...

Le sénateur Forrestall : Merci, messieurs, et bonne chance.

Le président : Le sénateur Rompkey a déjà très longuement parlé de la question des radars devant plus de 20 députés.

Le sénateur Banks : Merci, monsieur le président. Je ne savais pas qu'il restait du temps. Nous avons encore une minute?

Le président : Le temps alloué est déjà dépassé, mais c'est un sujet important et je crois qu'il faudrait prolonger la séance pour que l'on réponde à nos questions.

Le sénateur Banks : J'ai une longue liste de questions, mais je n'en poserai qu'une.

Votre honneur, avez-vous été satisfait d'apprendre dans les actualités, comme vous nous l'avez dit ce matin, que l'APECA, qui a un esprit d'entreprise plus marqué que le MDN, a décidé de

seems to be taking a hand in this? Does that give you some comfort? You have a good product but at the moment it seems difficult to find a market for it. Do you think that news is helpful?

Mr. Abbas: I take some comfort in it. Again, I was not at the meeting last night, but I did have a presentation. I also sit on a steering committee that is working with ACOA locally. I take some comfort in it. To be honest with you, I believe we are getting what we asked for and what the Prime Minister promised us; to explore all options to make it viable. The cynicism comes from the community at large. We have heard words in the past. Some will believe that this is a way to allow DND to leave. Put ACOA at the helm, and it is a way for DND to slip out. There has to be an education of the people in our community. At the moment there is still a little confusion there, like we are going down two different roads. The federal government is going down this road, and the community is being asked to go down another road. I do not know how we can explore options for the diversification of the infrastructure on 5 Wing without knowing exactly what the government is doing. We may go down a road where we see some potential in the future, only to be told, no, that cannot happen, that cannot materialize because we do not know that government route yet, but I am optimistic about it. I believe there is potential there.

Mr. Taylor: Senator, if I can just make a brief comment on that as well: The town and the province are open to other development opportunities around 5 Wing Goose Bay, around the base in Goose Bay. We know that there is a tremendous amount of infrastructure that can be used for other things, other than foreign flight training. However, it is like a shopping mall. In our view, any shopping mall needs to have its anchor tenant, and we believe that Foreign Military Training is the anchor tenant for 5 Wing Goose Bay and for Happy Valley-Goose Bay. There are selfish reasons for saying that, but if you look at it from a national picture, if you look at it for North American air defence, if you look at the North American defence, where else makes sense? Goose Bay is on the leading edge of the North American Northeast. Where better to be stationed?

Senator Banks: That begs a question, Minister, and I guess I will ask it of you. Do you subscribe to the idea, which we have heard this morning, that the only reason that the Italians, British, Americans, Dutch and Germans are not there anymore is because it costs too much? Is that the only reason they are not there?

Mr. Taylor: I do not know if it is the only reason, but it is, obviously, a major factor that has determined their deployment. They are still coming to North America for training. They are going to Cold Lake. They are going to the U.S. to some extent. They have their budgets to live within, just as our military has a budget to live within. Obviously, with some shrinking of military expenditures in European countries, just as we see in our own

prendre part au débat? Est-ce que cela vous rassure? Vous avez un bon produit, mais à l'heure actuelle, il semble difficile de lui trouver un marché. Pensez-vous que ce que nous avons appris aux actualités sera utile?

M. Abbas : Ça me rassure, oui. Encore une fois, je n'étais pas à la réunion d'hier soir, mais j'ai reçu des informations. De plus, je suis membre d'un comité directeur qui collabore à l'échelle locale avec l'APECA. Je suis satisfait. Je ne vous cacherai rien, je crois que nous allons obtenir ce que nous avons demandé et que le premier ministre nous a promis; c'est-à-dire que nous allons explorer toutes les options qui garantiront la viabilité de la base. C'est l'ensemble de la collectivité qui fait preuve de cynisme. On a entendu bien des choses, dans le passé. Selon certains, c'est une façon de permettre au MDN de s'en aller. On met l'APECA à la barre, et le MDN peut s'éclipser. Il faut renseigner les gens de notre collectivité. Pour le moment, il y a une certaine confusion, comme si on voulait prendre deux directions différentes. Le gouvernement fédéral va d'un côté, et on demande à la collectivité d'aller de l'autre côté. Je ne sais pas comment on pourrait explorer les options relatives à la diversification de l'infrastructure de la 5^e Escadre si on ne sait pas exactement ce que le gouvernement fait. On pourrait s'engager dans une voie qui nous réserve des possibilités d'avenir et se faire dire, au bout du compte, c'est impossible, cela ne peut se faire, parce que nous ne savons pas quelle route le gouvernement va prendre. Je reste optimiste. Je crois que les possibilités existent.

M. Taylor : Sénateur, j'aimerais faire un bref commentaire sur ce sujet, moi aussi. La ville et la province accueilleraient favorablement d'autres propositions de développement autour de la 5^e Escadre Goose Bay, de la base. Nous savons que d'énormes portions de l'infrastructure pourraient servir à d'autres choses qu'aux entraînements en vol des militaires étrangers. C'est un peu comme un centre commercial. À notre avis, un centre commercial quelconque doit avoir un locataire principal. Je crois que pour la 5^e Escadre et pour la ville de Happy Valley-Goose Bay, les militaires étrangers en entraînement constituent les locataires principaux. Ça peut sembler égoïste, mais si vous envisagez la situation en adoptant un point de vue national, si vous pensez à la défense aérienne de l'Amérique du Nord, à la défense du continent nord-américain, y a-t-il de meilleurs endroits? On trouve à Goose Bay la fine fleur des installations du nord-est de l'Amérique du Nord. Existe-t-il de meilleur poste?

Le sénateur Banks : Une question s'impose, monsieur le ministre, et je crois que c'est moi qui vais vous la poser. Êtes-vous d'accord avec l'opinion exprimée ce matin, selon laquelle les Italiens, les Britanniques, les Américains, les Hollandais et les Allemands ont quitté la base parce que les frais étaient trop élevés? Est-ce la seule raison de leur absence?

M. Taylor : Je ne sais pas si c'est la seule raison, mais il est évident que c'était un facteur déterminant de leur déploiement. Ils s'entraînent toujours en Amérique du Nord. Ils vont à Cold Lake. Ils vont aussi, dans une certaine mesure, aux États-Unis. Ils doivent respecter leur budget, tout comme nos militaires doivent respecter le leur. Évidemment, comme les pays européens réduisent leurs dépenses militaires, tout comme nous,

country, there is added pressure on the military there to try and get the best deal they can. The cost structure in 5 Wing had a detrimental effect but, obviously, the operational requirements of air forces are factors also. There is work ongoing to deal with some of the inadequacies as they relate to the training package. From the perspective of the Government of Newfoundland and Labrador, we have released from further environmental assessment the chaffs and flares, and those types of things, so that an enhanced training package can be provided, but the cost is a big factor.

Senator Meighen: I know we are running out of time, but thank you. This is the question I wanted to ask that Senator Banks, I will not say, stole, but appropriated quite properly from me.

Let us pursue that for a second. Have you run this particular issue to ground with the Department of National Defence, and with the government? Are they prepared to reduce the fees?

Mr. Hickey: I would like to address that. I must say, we have seen encouragement over the last number of months with a new pricing structure. When I talked about it to the British commander, he said, "John, it is too bad we did not have this five years ago. Goose Bay would still be our number one operational training for the British air force." What has happened here, very simply, senators, is that the Department of National Defence has looked for an exit strategy on 5 Wing Goose Bay for many years. You are absolutely right when you said earlier, we had a couple of political champions in Lawrence O'Brien, Senator Rompkey, the Premier of the Province of Newfoundland and Labrador when he made it one of the top three priorities in our Blue Book issued last year, and others. It brought the profile of this base up. I want to say this very clearly, this morning: Goose Bay is the best training facility, bar none, anywhere in the world. I have talked to Canadian pilots. I have talked to American pilots who have been up and looked at it. I have talked to all the air force pilots. It is a great place. When we talk about our European allies, we have to remember: you cannot do this in Germany; you cannot do it in Italy; and you cannot do it in Britain. They do not have the space. Where can you find a piece of property with 137,000 square kilometres to fly in, and not fly over one single person in the run of a day?

Mr. Abbas: Just to add to the answer there, price is one factor, but DND did not stay with the times with regards to 5 Wing Goose Bay on training tactics with the allies, so that became another factor. We have been asking for things like threat emitters and different, as we call them, toys in the sandbox for the allies to use. Price was one thing. We have a new pricing system in place now. Minister Taylor alluded to the use of flare and chaff, but there is no sense in saying you can use flare and chaff if we do not have threat emitters. You have to have the threat emitters to use your flare and chaff. There has to be an influx of some money. Again we are not competing with Cold Lake, but they put \$120 million worth of threat emitters in Cold Lake and zero in Happy Valley-Goose Bay. We actually had a loan of a portable threat emitter last year that was utilized. If somebody could come up with three threat emitters to the tune of \$10 million, that

c'est plus difficile pour les militaires de négocier un prix. La structure de coût de la 5^e Escadre a un effet dissuasif, mais il ne faut pas oublier de tenir compte des besoins opérationnels des forces aériennes. On essaie constamment de corriger les lacunes des programmes d'entraînement. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a décidé de ne plus soumettre à l'évaluation environnementale les paillettes et les leurres, et ce type de choses, de façon que l'on puisse améliorer la qualité de l'entraînement. Le coût reste quand même un facteur important.

Le sénateur Meighen : Je sais que nous n'avons plus de temps, merci quand même. La question que le sénateur Banks a posée était la mienne; il m'a enlevé les mots de la bouche.

J'aimerais creuser le sujet un peu plus. Avez-vous eu un débat de fond avec le ministère de la Défense nationale et avec le gouvernement? Seraient-ils prêts à réduire leurs tarifs?

M. Hickey : J'aimerais répondre à cette question. Je dois dire que, depuis quelques mois, la nouvelle structure tarifaire semble encourageante. J'en ai parlé au commandant britannique. Il m'a dit : « John, c'est bien dommage que l'on n'ait pas pu avoir cela il y a cinq ans. Goose Bay serait toujours la première base d'entraînement opérationnel de la force aérienne britannique ». Ce qui s'est passé, madame le sénateur, messieurs les sénateurs, c'est très simple. Le ministère de la Défense nationale cherche depuis des années une façon de sortir de la 5^e Escadre Goose Bay. Vous avez dit un peu plus tôt, et vous aviez tout à fait raison, que quelques politiciens ont pris la défense de ce dossier, je parle de Lawrence O'Brien, du sénateur Rompkey, du premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador, entre autres en en faisant l'une des trois priorités de notre Livre bleu, publié l'an dernier. Cela a attiré l'attention sur la base. J'aimerais que tous ceux qui m'écoutent ce matin me comprennent clairement : Goose Bay est la meilleure base d'entraînement du monde, toutes catégories confondues. J'ai parlé à des pilotes canadiens. J'ai parlé à des pilotes américains qui ont visité la base. J'ai parlé à tous les pilotes des forces aériennes. C'est un endroit extraordinaire. Quand on pense à nos alliés européens, il ne faut surtout pas oublier que ce qui se fait ici est impossible en Allemagne, en Italie ou en Grande-Bretagne. Ces pays n'ont pas accès à un tel espace. Où pourrait-on trouver un territoire de 137 000 kilomètres carrés que l'on peut survoler sans jamais voir personne de la journée?

M. Abbas : J'aimerais ajouter à la réponse; le prix est l'un des facteurs, mais il faut ajouter que le MDN s'est laissé dépasser en ce qui concerne les tactiques d'entraînement offertes aux alliés sur la base de la 5^e Escadre Goose Bay; c'est un autre facteur. Nous avons demandé par exemple des émetteurs antiradars et toutes sortes d'autres jouets, comme on dit, pour les alliés. Le coût, c'est une chose. Nous avons maintenant un nouveau système de tarification. Le ministre Taylor a parlé des paillettes et des leurres, mais ils ne serviront à rien, sans émetteurs antiradars. On ne peut pas se servir des paillettes et des leurres quand on n'a pas d'émetteurs antiradars. Il faut de l'argent. Nous ne voulons pas faire concurrence à Cold Lake, mais la base de Cold Lake a reçu pour 120 millions de dollars d'émetteurs antiradars; Happy Valley-Goose Bay n'en a reçu aucun. L'an dernier, on a utilisé un émetteur antiradars portatif qui nous avait été prêté.

would pay for itself over time. Price was one thing, but the other is the ability to do certain training. The province is working very closely with DND, the community and the Federal Government to alleviate some of those obstacles.

Senator Banks: We seem to have an unhappy history in Canada in that, many times we have been penny-wise and pound-foolish. We take the short-term view. Do not be too hard on the Department of National Defence. They take their marching orders from their political masters, do not forget. I think this committee has been on record, as far as money is concerned, as indicating that our armed forces are starved for money. Regrettably, it can be said that perhaps Canadians, and I will except Newfoundland and Labrador from this, are getting the military they want. We had a town hall meeting here last night and it is pretty clear where Newfoundlanders and Labradorians came down. They believe that they need, want, and are prepared to pay for a military that looks after Canada's national interest. One of our jobs is it get that message out around the country, and we are doing what we can in that respect. We will certainly bring the message back to Ottawa, but good luck to you in having your political champions in Ottawa carry the day, because that is really going to determine the outcome of this question, I think, in the last analysis. Thank you for giving us this opportunity to hear it firsthand. Thank you, Chair.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank the three of you for coming before us. We recognize the seriousness of the problem. We are grateful to you for focussing our attention on it once again. We will be happy to receive your brief, Mr. Mayor, and we have taken note of all of the points you have made.

Colleagues, before us now is Richard Deering, the Chief of Police for the Royal Newfoundland Constabulary, RNC. He is a career police officer and is now into his 35th year in the profession. He spent 31 years with the Ontario Provincial Police, retiring as Chief Superintendent. In 2001, he was appointed as Chief of the Royal Newfoundland Constabulary and is headquartered in Fort Townsend, St. John's.

Also with us is Chief Superintendent Bill Smith who was born and raised in Sidney, Nova Scotia. He began his career with the Royal Canadian Mounted Police in 1979. Over the course of his service, Chief Superintendent Smith has worked in general duties, uniform, major crime, highway patrol, Aboriginal/visible minority policing, finance, administration, training, VIP duties, and criminal operations. Chief Superintendent Smith is a recipient of the Commanding Officer's Commendation, the RCMP Long Service Medal, the RCMP Bronze Clasp, and the Queen's Golden Jubilee Medal.

Welcome to the committee, gentlemen. We are very pleased to have you here before us. We understand that you both have a short statement.

Si on pouvait trouver trois émetteurs antiradars pour environ 10 millions de dollars, on récupérerait nos frais avec le temps. Le tarif, c'est une chose, mais les possibilités d'entraînement particulier en sont une autre. La province collabore étroitement avec le MDN, la collectivité et le gouvernement fédéral pour éliminer certains des obstacles.

Le sénateur Banks : À ce chapitre, le dossier du Canada n'est pas très bon. Nous faisons trop souvent des économies de bout de chandelle en adoptant des solutions à court terme. Il ne faut pas trop accabler le ministère de la Défense nationale. Les ordres courants viennent des dirigeants politiques, ne l'oubliez pas. Notre comité a déjà déclaré officiellement que, quand on parle de budget, nos forces armées crient famine. On doit malheureusement dire que les Canadiens, et je mets à part les gens de Terre-Neuve-et-Labrador, ont ce qu'il leur faut du côté militaire. Il y a eu une réunion du conseil communautaire, hier soir, et les habitants de Terre-Neuve-et-Labrador sont on ne peut plus clairs. Ils ont besoin d'une armée qui défendra les intérêts nationaux du Canada, ils la veulent et sont prêts à payer pour elle. Nous avons pour tâche, entre autres, de le faire savoir à tous les Canadiens, et nous faisons tout ce que nous pouvons pour y arriver. Nous allons certainement transmettre leur message à Ottawa, mais je dois aussi vous souhaiter bonne chance parce qu'il faut que les politiciens qui iront défendre le dossier à Ottawa soient convaincants, parce que c'est vraiment de cette façon que le dossier se réglera, je crois, en dernière analyse. Merci de nous avoir donné des nouvelles fraîches. Merci, monsieur le président.

Le président : De la part des membres de notre Comité, j'aimerais vous remercier tous les trois de vous être présentés devant nous ce matin. Nous reconnaissons que le problème est grave. Merci d'avoir attiré notre attention sur ce dossier, encore une fois. C'est avec plaisir que nous recevons votre mémoire, monsieur le maire, et nous avons pris note de tous les éléments que vous nous avez soumis.

Chers collègues, voici maintenant M. Richard Deering, chef du service de police de la Royal Newfoundland Constabulary, la RNC. C'est un agent de police de carrière, qui fait partie du service depuis maintenant 35 ans. Il a travaillé 31 ans pour la Police provinciale de l'Ontario et occupait le poste de surintendant principal lorsqu'il a pris sa retraite. En 2001, il a été nommé chef de la Royal Newfoundland Constabulary, dont le quartier général se trouve à Fort Townsend, à St. John's.

Je vous présente aussi le surintendant principal Bill Smith, qui est né et a grandi à Sidney, en Nouvelle-Écosse. Il a joint les rangs de la Gendarmerie royale du Canada en 1979. Au cours de sa carrière, il a travaillé pour les services généraux, les programmes des uniformes, les crimes graves, la patrouille routière, la police des Autochtones et des minorités visibles, les finances, l'administration, la formation, la protection des personnes de marque et la police criminelle. Le surintendant principal Smith a reçu une Mention du commandant, la Médaille d'ancienneté et l'Agrafe de bronze de la GRC ainsi que la Médaille du jubilé de la Reine.

Les membres du Comité vous souhaitent la bienvenue, messieurs. Nous sommes heureux que vous soyez ici. Vous avez semble-t-il un court exposé à faire.

The floor is yours, Chief Deering.

Mr. Richard Deering, Chief of Police, Royal Newfoundland Constabulary: Thank you, Mr. Chairman, and good morning. The Royal Newfoundland Constabulary has been providing police service and security to the residents of Newfoundland and Labrador in one form or another since 1792. Currently, the Royal Newfoundland Constabulary is one of two provincial police services in the province, and provides policing on a deployed basis through its detachments in St. John's, Mount Pearl, Conception Bay South, Corner Brook, Labrador City and Churchill Falls. For those not familiar with the province, St. John's, Mount Pearl and Conception Bay really form what is known as the Northeast Avalon Peninsula.

The existing service consists of 330 uniform members and 80 civilian employees, and is headquartered at Fort Townsend in St. John's. The Royal Newfoundland Constabulary enjoys a very positive and cooperative working relationship with the Royal Canadian Mounted Police, the other provincial police service. As well, we have a strong working partnership with all federal and provincial agencies mandated enforcement and regulatory responsibilities in the province.

Ports Canada Police operated in the province from 1967-97 with responsibility for policing the major ports. In particular, there was a large contingent of officers in St. John's who provided police service to the ports in St. John's and Long Pond. Long Pond is in Conception Bay, which is about 20 miles from here.

On November 30, 1997 the Ports Canada Police were disbanded and the responsibility for providing police service fell to the Royal Newfoundland Constabulary. According to one of my predecessors, there was very little consultation in the matter, and there were no additional monies allocated to the province relative to this downloading of policing responsibilities.

Since that time, the Royal Newfoundland Constabulary has provided police service to the ports in St. John's, Long Pond and Corner Brook on the west coast, on a stand-in-line, priority basis. Very little is being done in relation to these ports on a pro-active basis, and our presence there is relatively reactive in nature.

Today's Royal Newfoundland Constabulary is committed to the provision of quality, front-line police service through integrated, intelligence-led policing. The collection, analysis and dissemination of criminal intelligence are an integral part of that philosophy. From that perspective, we are working daily to ensure that we are as well positioned as possible to effectively address crimes in the communities that we police.

Until recently, Newfoundland and Labrador has enjoyed many benefits of being insulated from the rest of the world. Globalization has changed that and has brought many opportunities for growth and development to the province. Unfortunately, organized crime groups also realized the

Chef Deering, vous avez la parole.

M. Richard Deering, chef des Services de police, Royal Newfoundland Constabulary : Merci, monsieur le président, bonjour. La RNC est responsable des services de police et de la sécurité des résidents de Terre-Neuve-et-Labrador et elle existe, sous une forme ou une autre, depuis 1792. À l'heure actuelle, c'est l'un des deux services de police provinciale de Terre-Neuve-et-Labrador. Elle a établi des postes de police à St. John's, Mount Pearl, Conception Bay South, Corner Brook, Labrador City et Churchill Falls. J'ajoute pour les personnes qui ne connaissent pas bien la province que St. John's, Mount Pearl et Conception Bay forment en réalité ce qu'on appelle le nord-est de la presqu'île Avalon.

Le service actuel compte 330 membres en uniforme et 80 employés civils; son quartier général est situé à Fort Townsend à St. John's. Les relations de travail entre la Royal Newfoundland Constabulary et la Gendarmerie royale du Canada, l'autre service de police de la province, sont très positives et fondées sur la collaboration. Nous avons aussi établi un bon partenariat de travail avec les organismes fédéraux et provinciaux chargés par la loi de la réglementation et de l'exécution des lois dans la province.

La Police de Ports Canada était responsable des principaux ports de la province de 1967 à 1997. À St. John's et à Long Pond, en particulier, un important contingent d'officiers de St. John's assuraient les services de police dans les ports. Long Pond se trouve à Conception Bay, à environ 20 kilomètres d'ici.

La Police de Ports Canada a été dissoute le 30 novembre 1997, et la Royal Newfoundland Constabulary a été chargée des services de police. Selon l'un de mes prédécesseurs, il n'y a presque pas eu de consultation avant que la décision soit prise, et aucun financement supplémentaire n'a été versé à la province, qui venait d'être chargée de responsabilités supplémentaires au regard du maintien de l'ordre.

Depuis, c'est la Royal Newfoundland Constabulary qui assure le service de police dans les ports de St. John's, de Long Pond et de Corner Brook, sur la côte ouest; les interventions se font en fonction des priorités. Ces ports ne font pas vraiment l'objet de mesures proactives, et nous y sommes présents plutôt pour réagir.

La Royal Newfoundland Constabulary d'aujourd'hui s'est engagée à fournir des services de police de première ligne marqués au coin de la qualité et à maintenir l'ordre de façon intégrée en se fondant sur les renseignements accessibles. La collecte, l'analyse et la diffusion des renseignements de nature criminelle font partie intégrante de cette philosophie. C'est pourquoi, tous les jours, nous nous efforçons d'être le mieux positionné possible afin de pouvoir lutter de façon efficace contre la criminalité dans les collectivités que nous servons.

Encore récemment, la province de Terre-Neuve-et-Labrador était isolée du reste du monde et en tirait de nombreux avantages. La mondialisation a changé tout cela en fournissant de nombreuses occasions de croissance et de développement. Malheureusement, les différentes factions du crime organisé ont

opportunities for growth, and from a policing perspective, we are seeing a significant increase in criminal operations that are directly linked to organized crime.

The manifestation of this is evident in the marked increase in drug importation, drug addiction, morality crimes, pornography, electronic crime, commodity smuggling, sophisticated fraud schemes and incidents of extortion and intimidation.

Obviously, most of the crimes are not committed at our ports. However, organized criminals are not venue-exclusive and, as you are aware, they are very intelligent, sophisticated, strategic and well resourced. They feast on opportunity, and will operate wherever the police are vulnerable, particularly in areas of low resistance. There is no doubt that organized crime groups operating in this province have links to our ports.

Newfoundland and Labrador played an important role in the aftermath of 9-11. When the national strategy on port security was developed, it made perfect sense to focus resources on the ports of Vancouver, Montreal and Halifax. It is my belief that the added focus on these ports was successful in addressing some of the security issues there.

It is also my belief that the criminal elements have adapted and are now operating strategically in other major ports in Canada. This includes those in our province. I ask you to consider this when analysing the effectiveness of what we are doing in relation to port security from a national perspective.

Our ports are vulnerable. Organized crime appears to be cementing a toehold in our ports, and we need to challenge them aggressively at the first opportunity.

We need your help in securing the resources required to combat security issues in our ports in a meaningful, full-time manner.

The Chairman: Thank you very much, Chief. I wish I could share your view that things are better in the other ports, but that is certainly not the view of the committee. We wish they were, but we have a really big port problem in this country. We are glad to hear from you about it.

We look forward to hearing from you, sir, now.

Mr. Bill Smith, Chief Superintendent, Royal Canadian Mounted Police: Good morning, honourable senators. I am the officer in charge of Criminal Operations Branch for B Division, Newfoundland and Labrador. As the officer in charge of the Criminal Operations Branch, I am responsible for all operational policing programs under contract in various communities within Newfoundland and Labrador. I also oversee the federal policing program that includes drug and customs enforcement, coastal watch, and criminal intelligence for the Royal Canadian Mounted Police.

aussi pris conscience des possibilités de croissance. Nous observons une augmentation importante de l'activité criminelle liée directement au crime organisé.

Les conséquences en sont évidentes, comme le révèle l'augmentation marquée de plusieurs problèmes : importation de stupéfiants, toxicomanie, crimes contre la moralité, pornographie, méfaits perpétrés par voie électronique, contrebande de biens, stratagèmes frauduleux élaborés, extorsion et intimidation.

Évidemment, en général, les crimes ne sont pas commis dans nos ports. Mais les criminels organisés ne sont pas rattachés à un lieu unique et, comme vous le savez, ce sont des personnes intelligentes, avisées, logiques et bien équipées. Elles se jettent sur toutes les occasions qui s'offrent et profitent de toutes les vulnérabilités des services de police, surtout si la résistance n'est pas forte. Il est hors de doute que les groupes criminels organisés actifs dans notre province ont des liens avec nos ports.

Terre-Neuve-et-Labrador a joué un rôle important au lendemain du 11 septembre. Au moment d'élaborer la stratégie nationale sur la sécurité des ports, il semblait tout à fait logique d'affecter les ressources aux ports de Vancouver, Montréal et Halifax. Je crois que le soutien supplémentaire offert à ces ports a permis de régler quelques-uns de leurs problèmes de sécurité.

Je crois aussi que les criminels ont réagi et qu'ils ont choisi d'exercer leurs activités dans les autres grands ports du Canada. Cela inclut ceux de ma province. Je vous prierais de ne pas perdre ce fait de vue lorsqu'il sera temps d'analyser, du point de vue de la nation, l'efficacité des mesures que nous prenons pour assurer la sécurité dans nos ports.

Nos ports sont vulnérables. Le crime organisé semble vouloir s'installer pour de bon, même à petite échelle, dans nos ports; nous devons nous y attaquer le plus énergiquement possible à la première occasion qui se présentera.

Nous avons besoin de votre aide pour obtenir les ressources nécessaires et régler efficacement et pour de bon tous les problèmes de sécurité qui menacent nos ports.

Le président : Merci beaucoup, monsieur le chef de police. J'aimerais pouvoir dire comme vous que ça va mieux dans les autres ports, mais ce n'est certainement pas l'avis des autres membres du comité. Nous aimerions qu'il en soit ainsi, mais les ports du Canada font face à un problème de taille. Nous sommes heureux d'avoir pu vous entendre.

Nous allons maintenant vous prêter une oreille attentive, monsieur.

M. Bill Smith, surintendant principal, Gendarmerie royale du Canada : Bonjour, honorables sénateurs. Je suis l'officier responsable du Service divisionnaire de la police criminelle, Division B, pour Terre-Neuve-et-Labrador. À titre d'officier responsable, je m'occupe de tous les programmes opérationnels des services de police à contrat offerts dans les diverses collectivités de la province. Je supervise aussi les programmes fédéraux, notamment en ce qui concerne les lois sur les drogues ou la douane, la surveillance côtière et le renseignement criminel, pour la Gendarmerie royale du Canada.

My objective today is to highlight the role of the RCMP in Newfoundland and Labrador as it relates to marine and port security. I will discuss briefly the operational framework in Newfoundland and Labrador, paying particular attention to resources available to the RCMP through protocols with related government agencies to assist the RCMP in addressing marine security.

The RCMP utilizes the “integrated policing model” with an emphasis on partnerships and intelligence-based decisions. In Newfoundland and Labrador, this model promotes and enhances close working relationships with federal and provincial agencies such as the Royal Newfoundland Constabulary, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, Canadian Border Services Agency, Citizenship and Immigration Canada, Canadian Security Intelligence Service, the provincial Emergency Measures Organization and other municipal investigative/enforcement agencies. Firm partnerships ensure that obstacles are reduced and, where possible, innovative mutual solutions created. These solutions and responses are put into effect in an integrated fashion, taking advantage of each agency’s limited resources and working towards a common goal.

From integration comes the sharing of information and intelligence. Armed with reliable and credible intelligence, our integrated enforcement teams effectively and efficiently pool resources in a coordinated manner. The RCMP’s strategic focus on intelligence allows us to gather and share intelligence with partner agencies, and vice versa. Each member of the RCMP is encouraged and expected to participate in the modern-day approach of intelligence sharing. This same approach is applied to our partner agencies.

In taking this approach, if there is a threat against our national security or a significant event occurring within or outside of our provincial jurisdiction, the RCMP, with partner agencies in Newfoundland and Labrador, have the ability to respond to the event in a coordinated and effective manner. An example of this coordination was the response to the 9-11 terrorist attacks in the United States when 77 international commercial flights were unexpectedly diverted: 27 to St. John’s; 37 to Gander; 8 to Stephenville; and 5 to Goose Bay. This created an influx of 12,500 stranded passengers and crews.

Focussing on marine security, I believe it is important to illustrate how integration and the operational framework operate at the provincial level. The RCMP has strategically located 48 policing offices throughout the province, 45 of which are situated in coastal communities. All personnel are required to gather and disseminate information continuously in a timely fashion. The information is evaluated, analyzed and utilized to identify targets for investigation, or provided to partner agencies

Mon but aujourd’hui est de vous parler du rôle de la GRC à Terre-Neuve-et-Labrador en ce qui concerne la sécurité maritime et portuaire. Je vais exposer brièvement le cadre opérationnel de la province en mettant l’accent sur les ressources fournies à la GRC en vertu des protocoles conclus avec les organismes gouvernementaux concernés, grâce auxquelles la GRC peut assurer la sécurité maritime.

La GRC a adopté le modèle des « services de police intégrés » et met l’accent sur les partenariats et les décisions fondés sur le renseignement. Pour Terre-Neuve-et-Labrador, ce modèle suppose la mise en valeur du travail en étroite collaboration avec les organismes fédéraux et provinciaux, par exemple la Royal Newfoundland Constabulary, la Garde côtière canadienne, le ministère des Pêches et Océans, l’Agence des services frontaliers du Canada, Citoyenneté et Immigration Canada, le Service canadien du renseignement de sécurité, l’organisation des mesures d’urgence de Terre-Neuve-et-Labrador et les organismes municipaux chargés des enquêtes ou de l’exécution de la loi. Des partenariats solides permettent d’éliminer les obstacles et, parfois, de trouver des solutions innovatrices convenant aux deux parties. Les solutions et les mesures sont mises en application de façon intégrée, grâce aux ressources limitées de chacun des organismes, et visent un objectif commun.

L’intégration permet l’échange d’information et de renseignements. Munies de renseignements fiables et crédibles, nos équipes intégrées d’application de la loi permettent d’utiliser efficacement les ressources mises en commun, de façon coordonnée. Puisque le renseignement fait partie des objectifs stratégiques de la GRC, nous pouvons recueillir des renseignements et les échanger avec des organismes partenaires, qui nous offrent en retour les renseignements qu’ils ont réunis. On encourage chacun des membres de la GRC à échanger des renseignements par les voies modernes, et on s’attend à ce qu’ils le fassent. L’approche vaut aussi pour nos organismes partenaires.

Grâce à cette approche, la GRC et ses organismes partenaires de Terre-Neuve-et-Labrador ont la capacité d’intervenir efficacement et de manière coordonnée en cas de menace à notre sécurité nationale ou d’événements importants survenant dans notre territoire de compétence ou à l’extérieur de celui-ci. Pensons notamment à la coordination des mesures prises à la suite des attaques terroristes du 11 septembre, aux États-Unis : 77 avions des lignes commerciales internationales ont été détournés de façon inattendue. St. John’s en a reçu 27, Gander, 37, Stephenville, 8 et Goose Bay, 5. Au total, 12 500 passagers et employés de bord ont échoué chez nous.

En ce qui concerne la sécurité maritime, je crois qu’il est important d’expliquer comment l’intégration et le cadre opérationnel se traduisent à l’échelle provinciale. La GRC a établi ses 48 bureaux de façon stratégique dans la province; 45 se trouvent dans une collectivité côtière. On demande à tous les employés de s’occuper constamment de la collecte des renseignements et de les diffuser rapidement. Les renseignements font l’objet d’évaluations et d’analyses; ils nous permettent de

for their use as intelligence or enforcement. Information and intelligence are placed into specific databanks for later retrieval by authorized personnel.

The RCMP in Newfoundland and Labrador is a major stakeholder in Criminal Intelligence Service Canada, CISC. Our bureau, Criminal Intelligence Service Newfoundland, CISN, is comprised of 4.5 positions, which includes one member of the Royal Newfoundland Constabulary. The focus of this office is on organized crime. In addition to these immediate resources, CISN is comprised of two level-one agencies and 15 affiliate partners. CISN is an active participant in the "Strategic Production Cycle," in which all partner agencies are invited to identify organized criminal organizations within their jurisdiction. In preparation for the 2005 Integrated Threat Assessment on Organized and Serious Crime, CISN has identified numerous organized crime groups operating within this province.

In 1997, in an effort to enhance and streamline operations within our own intelligence program, we successfully integrated into one unit our Division Criminal Analysis Section, Criminal Intelligence Section, Criminal Intelligence Service Newfoundland and National Security Investigation Section. This enables a sharing of roles and responsibilities, producing a streamlined and efficient effort.

One of the primary objectives of the RCMP in Newfoundland and Labrador is to identify and dismantle organized crime and individuals that pose a threat in criminal activity. This impacts the social values and stability of society, not to mention the continued economic viability of government.

The Division Intelligence Steering Committee, DISC, which is chaired by the Officer in Charge, Criminal Operations, identifies areas requiring intelligence or enforcement action based on a recognized threat assessment matrix.

At a regional level, the Regional Intelligence Steering Committee, RISC, of which I am a member, is comprised of senior managers from all Atlantic provinces. RISC identifies the largest threats to the region and takes the appropriate action.

A recent successful investigation identified by RISC was Operation "Bullwinkle." Initiated through and based on criminal intelligence, a multi-agency team targeted a criminal organization operating within the Avalon Peninsula. High-end automobiles and illegal drugs were the primary commodities. An eight-month investigation resulted in the seizure of 12 high-end vehicles, and large quantities of illegal drugs and money. At the present time, 34 individuals from British Columbia, Ontario, Nova Scotia, and Newfoundland and Labrador are before the courts for a variety of charges stemming from this investigation.

déterminer qui doit faire l'objet d'une enquête. On peut aussi les transmettre aux organismes partenaires, qui les versent à leurs dossiers ou s'en servent pour appliquer les lois. Les informations et les renseignements sont versés dans des bases de données spécifiques et pourront, plus tard, être récupérés par le personnel autorisé.

À Terre-Neuve-et-Labrador, la GRC est un partenaire important du Service canadien de renseignements criminels, le SCRC. Notre bureau, le Service de renseignements criminels Terre-Neuve (SRCTN) compte 4,5 employés, dont un membre de la Royal Newfoundland Constabulary. Ce bureau s'occupe en premier lieu du crime organisé. En plus de ces employés directs, le SRCTN peut compter sur deux organismes de premier niveau et sur 15 partenaires. Notre bureau participe activement au « cycle de production stratégique », selon lequel tous les organismes partenaires doivent identifier les groupes de criminels organisés de leur territoire de compétence. En vue de l'exercice d'évaluation de la menace relative au crime organisé et aux crimes graves, qui aura lieu en 2005, le SRCTN a identifié plusieurs des groupes de criminels organisés qui sévissent dans la province.

En 1997, afin d'améliorer et de rationaliser les opérations à l'intérieur de notre propre programme de renseignements, nous avons réussi à rassembler en une seule unité notre section de l'analyse criminelle et du renseignement criminel de notre division, le Service de renseignements criminels Terre-Neuve et la Section des enquêtes relatives à la sécurité nationale. Nous pouvons ainsi partager les rôles et les responsabilités et travailler de façon plus rationnelle et plus efficace.

L'un des principaux objectifs de la GRC, à Terre-Neuve-et-Labrador, consiste à identifier les criminels organisés et à démanteler leurs gangs; leurs activités criminelles représentent une menace. Elles ont une incidence sur la stabilité et les valeurs de la société, sans parler de la viabilité économique du gouvernement.

Le Comité directeur du renseignement de la Division, CDRD, présidé par l'officier responsable de la Police criminelle, utilise un modèle d'évaluation des menaces reconnu pour cerner les domaines à l'égard desquels il faut obtenir des renseignements ou prendre des mesures d'exécution.

À l'échelon régional, le Comité directeur régional du renseignement, CDRR, dont je suis membre, est constitué de cadres supérieurs de toutes les provinces atlantiques. Le CDRR cerne les plus grandes menaces pour la région, et prend les mesures qui s'imposent.

Une récente enquête recommandée par le CDRR, l'opération « Bullwinkle » a connu un fort succès. Lancée à la lumière de renseignements de nature criminelle, l'enquête, menée par une équipe multipartite, ciblait une organisation criminelle exerçant ses activités sur la presqu'île Avalon. Les principales marchandises saisies des véhicules haut de gamme et des drogues illicites. Cette enquête de huit mois a mené à la saisie de 12 véhicules haut de gamme, et d'une grande quantité de drogues illégales et d'argent. À l'heure actuelle, 34 personnes de la Colombie-Britannique, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador sont devant les tribunaux pour une diversité d'accusations découlant de cette enquête.

In terms of action plans, there are a couple that you should note. One is the RCMP B Division Contingency Plan, designed to address major incidents requiring the deployment of extraordinary resources and assets in conjunction with partner agencies, other RCMP Divisions and National Headquarters. The plan is based on the RCMP National Mobilization Plan. The National Counterterrorism Plan ensures public safety by providing an effective and coordinated policy and operational response by government, law enforcement agencies and other organizations with public safety responsibilities. It is oriented to complement the Division Counterterrorism Contingency Plan.

The Division Emergency Operation Centre, DEOC, located in B Division Headquarters, also maintains up-to-date copies of the Offshore Oil and Gas, Contingency Plan, and Contingency Plan for Suspicious Aircraft. DEOC can be activated within a matter of minutes and can function 24 hours a day, if and when necessary.

The RCMP, when required, is able to draw on resources in the Atlantic Region to address any threat, or to assist in conducting investigations.

In terms of human resources, we have approximately 33.5 resources assigned to marine and airport-related activities, including 6 in the Federal Enforcement Section; 1 in Coastal Watch; 17 in the Customs and Excise Section; 2.5 in the Criminal Intelligence Section; 1.5 in the National Security Investigation Section; and 5.5 in the Division Analysis Section. It should be mentioned that marine and airport security are among the many responsibilities these units are tasked to perform, not the only ones.

The Coastal Watch program consists of one peace officer who coordinates the program for the whole province. This individual relies heavily on frontline RCMP personnel to educate the public and assist them in recognizing what to report.

The RCMP in Newfoundland and Labrador enforce both provincial and federal statutes on the many inland bodies of water. In addition, we are also responsible for patrolling the 28,956 kilometres of saltwater shoreline using the following assets. I have the list of assets here. To save the committee time, I can read them.

The Chairman: If you would table them with us, Mr. Smith, that would be very helpful. Table them as opposed to read them.

Mr. Smith: In terms of relations with the Canadian Coast Guard, Department of National Defence, RCMP, and the Royal Newfoundland Constabulary, the RCMP in Newfoundland and Labrador enjoy a close working relationship with the Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, and the Royal Newfoundland Constabulary, both at managerial and working levels. The RCMP, for a number of years, has utilized Coast Guard and Fisheries vessels for enforcement and search

Pour ce qui est de l'existence de plans d'action, il y en a quelques-uns dont vous devriez prendre note. L'un d'eux est le plan d'urgence de la Division B de la GRC, conçu pour réagir à des incidents d'envergure exigeant la mobilisation de ressources extraordinaires, de concert avec les organismes partenaires, les autres divisions de la GRC et le quartier général national. Le plan est fondé sur le plan national de mobilisation de la GRC. Le Plan national de lutte contre le terrorisme assure la sécurité publique en fournissant une réaction stratégique et opérationnelle efficace et coordonnée par le gouvernement, les organismes d'application de la loi et d'autres organismes ayant des responsabilités au chapitre de la sécurité publique. Le plan sert de complément au Plan d'urgence de lutte contre le terrorisme de la Division

Le Centre divisionnaire des opérations d'urgence, CDOU, situé dans le quartier général de la Division B, conserve également des copies à jour du plan d'urgence relatif aux ressources pétrolières et gazières en mer, et du plan d'urgence sur les aéronefs suspects. Le CDOU peut être activé en quelques minutes et peut fonctionner 24 heures sur 24, lorsque cela est nécessaire.

La GRC peut, au besoin, mobiliser les ressources de la Région atlantique pour réagir à une menace ou pour contribuer à des enquêtes.

Pour ce qui est des ressources humaines, on dispose d'environ 33,5 équivalents temps plein affectés aux activités maritimes et aéroportuaires, dont six au sein de la Section de l'exécution des lois fédérales; un dans le Programme de surveillance côtière; 17 dans la Section des douanes et de l'accise; 2,5 au sein de la Section des renseignements criminels; 1,5 dans la Section des enquêtes relatives à la sécurité nationale; et 5,5 dans la Section divisionnaire des analyses. On ne saurait passer sous silence le fait que la sécurité maritime et aéroportuaire compte parmi un grand nombre de responsabilités confiées à ces unités. Ce ne sont pas leurs seules responsabilités.

Le Programme de surveillance côtière est constitué d'un agent de la paix qui assure la coordination du programme pour l'ensemble de la province. Cette personne compte énormément sur le personnel de première ligne de la GRC pour informer le public et l'aider à reconnaître les éléments qui doivent être signalés.

La GRC à Terre-Neuve et au Labrador assure l'application des lois provinciales et fédérales sur les nombreux plans d'eau intérieurs. De plus, nous sommes également responsables de patrouiller les 28 956 kilomètres de côtes maritimes au moyen des actifs suivants. J'ai avec moi la liste des actifs. Pour aider le comité à gagner du temps, je peux la lire.

Le président : Si vous pouvez nous laisser la liste, monsieur Smith, nous vous serions très reconnaissants. Il serait plus avantageux de la soumettre que de la lire.

M. Smith : En ce qui concerne les relations entre la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale, la GRC, et la Royal Newfoundland Constabulary, la GRC à Terre-Neuve-et-Labrador jouit d'une relation de travail étroite avec la Garde côtière canadienne, le ministère des Pêches et Océans, et la Royal Newfoundland Constabulary, tant à l'échelon de la direction que sur le terrain. La GRC, depuis un certain nombre d'années, utilise les vaisseaux de la Garde côtière et des Pêches dans le cadre

and rescue and training. Training includes joint sessions in armed ship boarding and small craft operation with Coast Guard personnel. Land-based joint training and scenarios with the Royal Newfoundland Constabulary are also encouraged.

While no naval vessels are stationed in Newfoundland and Labrador, the RCMP is still able to take advantage of coastal patrols in DND vessels. Several times a year, members of the RCMP board DND vessels and conduct visible coastal patrols around the province.

B Division has an Emergency Response Team, ERT, comprised of 12 positions, which is part of a 45-member Atlantic region team. Members of the team are trained in armed ship boarding and have equipment necessary to do this. If necessary, the teams will utilize Canadian Coast Guard and Department of National Defence platforms. Such was the case during the "Cod War" in 1996 when ERTs from both B Division and H Division in Nova Scotia were used in the arrest of the fishing vessel *Estai*, 260 nautical miles offshore, southeast of Newfoundland.

In terms of impediments in marine security, the most significant impediment to marine and airport security is the lack of dedicated resources to cover the whole province. Newfoundland is an island with 9,871 kilometres of shoreline. The vast mainland territory of Labrador has 8,172 kilometres fronting the Atlantic's Labrador Sea. Numerous islands add 10,913 kilometres more, giving the province an astonishing grand total shoreline of 28,956 kilometres. Inland, both regions are scattered with thousands of freshwater lakes, ponds and rivers. In comparison, the provinces of Prince Edward Island, 1,260 kilometres; Nova Scotia, 7,579 kilometres; and New Brunswick, 2,269 kilometres; have a total saltwater shoreline of 11,108 kilometres, approximately one-third the size of this province.

In short, the RCMP and partner agencies do not have the ability to observe our entire province on a 24/7 basis. Early detection and intervention are absolutely necessary if we are to have any impact on organized crime or terrorist groups using our shores.

The RCMP in Newfoundland and Labrador has one dedicated patrol vessel, the *Simmonds*. However, this craft is primarily tasked with Customs and Excise enforcement between the French islands of Saint-Pierre and Miquelon and the south coast of Newfoundland.

The RCMP requires additional dedicated intelligence resources to address such things as continuous intelligence in our many ports and, as well, Integrated Border Enforcement Team, IBET, positions. In the post 9-11 era, many provinces have received additional resources for a variety of reasons. However, the

d'activités d'exécution des lois, de recherche et sauvetage et de formation. La formation comprend les séances conjointes sur l'abordage de navires armés et l'utilisation de petites embarcations avec le personnel de la Garde côtière. On encourage également la formation et les scénarios terrestres conjoints avec la Royal Newfoundland Constabulary.

Même si aucun navire militaire n'est stationné à Terre-Neuve-et-Labrador, la GRC est toujours en mesure de tirer avantage de patrouilles côtières dans les navires du MDN. Plusieurs fois par année, des membres de la GRC montent à bord des navires du MDN et effectuent des patrouilles côtières de toutes les côtes de la province.

La Division B est dotée d'un Groupe tactique d'intervention, GTI, constitué de 12 postes, qui fait partie d'une équipe régionale de l'Atlantique comptant 45 membres. Les membres de l'équipe ont bénéficié d'une formation sur l'abordage de navires armés, et ils disposent de l'équipement nécessaire pour le faire. Au besoin, les équipes utiliseront les plates-formes de la Garde côtière canadienne et du ministère de la Défense nationale. C'est ce qui s'est produit pendant la « Guerre de la morue » en 1996, quand les GTI de la Division B et de la Division H de la Nouvelle-Écosse ont été utilisés en vue d'appréhender les membres du navire de pêche *Estai*, 260 milles marins au large, au sud-est de Terre-Neuve.

Pour ce qui est des obstacles à la sécurité maritime, le plus gros obstacle à la sécurité maritime et aéroportuaire est l'absence de ressources spécialement affectées pour couvrir l'ensemble de la province. Terre-Neuve est une île dotée de 9 871 kilomètres de côte. Le vaste territoire continental du Labrador offre une côte de 8 172 kilomètres donnant sur la mer du Labrador, dans l'océan Atlantique. Les nombreuses îles ajoutent 10 913 kilomètres de plus, de sorte que la province affiche un total époustouffant de 28 956 kilomètres de côte. À l'intérieur, les deux régions sont parsemées de milliers de lacs, d'étangs et de rivières d'eau douce. Par comparaison, les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard, avec 1 260 kilomètres, de la Nouvelle-Écosse, avec 7 579 kilomètres, et du Nouveau-Brunswick, avec 2 269 kilomètres, affichent au total 11 108 kilomètres de côte maritime, soit environ le tiers de celle de Terre-Neuve-et-Labrador.

Bref, la GRC et les organismes partenaires sont incapables de surveiller l'ensemble de la province 24 heures sur 24, sept jours sur sept. La détection et l'intervention précoces sont absolument nécessaires si nous voulons réellement avoir un impact sur le crime organisé ou sur les groupes terroristes qui utilisent nos côtes.

La GRC de Terre-Neuve-et-Labrador est dotée d'un navire de patrouille, le *Simmonds*. Toutefois, ce navire est surtout affecté à l'exécution des douanes et de l'accise entre les îles françaises de Saint-Pierre-et-Miquelon et la côte sud de Terre-Neuve.

La GRC a besoin de ressources supplémentaires en matière de renseignements, afin de répondre au besoin d'obtenir continuellement des renseignements à l'égard de nos nombreux ports, et de combler des postes au sein de l'Équipe intégrée de la police des frontières, EIBF. À la suite des événements du

RCMP in Newfoundland and Labrador has not received additional resources, despite being totally surrounded by water and the first entry to Canada from the east. The same is true for our Criminal Intelligence Section and National Security Investigation Section, which are comprised of 2.5 and 1.5 positions respectively. In short, we have an intelligence unit of 4 investigators for the whole province.

Since 9-11, much has been written concerning terrorism in a global society. From the intelligence available it is unlikely that Newfoundland and Labrador would be a direct location for a terrorist attack. However, its geographical position, vast isolated coastline and limited policing resources make it a primary entry and staging point. Criminal organizations have used our shores for many years for large offloads of illegal drugs, with much success. Terrorists could also use our shores in the same means, but for a larger cause. At present, Newfoundland and Labrador is an unchallenged gateway into North America.

As a nation, or even a continent for that matter, we are only as strong, when it comes to national security, as our weakest link. I would suggest Newfoundland and Labrador is such a weak link in its present situation. Our adversaries utilize a “path of least resistance” mindset, and will take any lack of visible deterrence as an opportunity to commit their illicit activities.

There are many other large ports in the province aside from St. John’s, which receives the most attention as it is located in the capital city. For example, the port of Come By Chance, Whiffen Head carries the largest amount of tonnage of any other Canadian Port. As well, Argentia is the only port in the province that receives foreign container traffic that has not already been processed through the ports of Halifax or Montreal. All ports, no matter where they are located in the province, lack dedicated resources to protect against organized crime.

In terms of present and future initiatives, the RCMP continues to integrate fully with other partners with the goal of the seamless delivery of services. We take every opportunity to clearly state our need for additional resources, especially those related to border integrity.

The RCMP, Newfoundland and Labrador, has adopted integrated policing, and, as demonstrated throughout my presentation, has aligned with other federal and provincial agencies. This has allowed the following relationships and coordination to be developed. The sharing of information and intelligence with other agencies allows us to focus our limited resources and efforts in an effective and efficient manner. The integration of internal units within the RCMP allows for focussed and streamlined service. Such is the case with our Criminal

11 septembre, de nombreuses provinces ont obtenu des ressources supplémentaires, pour diverses raisons. Toutefois, la GRC de Terre-Neuve-et-Labrador n’a pas reçu de ressources supplémentaires, malgré le fait que la province soit entourée d’eau et constitue la première porte d’entrée à l’est du Canada. C’est également le cas de notre Section des renseignements criminels et de notre Section des enquêtes relatives à la sécurité nationale, constituées de 2,5 et de 1,5 postes, respectivement. Bref, une unité de renseignements de quatre enquêteurs couvre l’ensemble de la province.

Depuis le 11 septembre, on a écrit beaucoup de choses concernant le terrorisme dans une société mondiale. Les renseignements disponibles laissent croire qu’il est improbable que Terre-Neuve-et-Labrador soit le lieu direct d’une attaque terroriste. Toutefois, sa position géographique, ses vastes côtes isolées, et ses modestes ressources de maintien de l’ordre en font un point d’entrée et une zone d’étape de premier choix. Des organisations criminelles utilisent nos côtes depuis de nombreuses années pour décharger d’importantes quantités de drogues illégales, avec beaucoup de succès. Des terroristes pourraient également utiliser nos côtes de la même façon, mais pour une cause plus importante. À l’heure actuelle, Terre-Neuve-et-Labrador est une passerelle non défendue vers l’Amérique du Nord.

Lorsqu’il est question de sécurité nationale, notre nation, voire notre continent, n’est aussi fort que son maillon le plus faible. J’avancerais que, dans le cas qui nous occupe, ce maillon le plus faible, c’est Terre-Neuve-et-Labrador. Nos adversaires cherchent la voie où il y aura le moins de résistance, et ils percevront toute absence d’éléments dissuasifs comme une occasion de commettre leurs activités illicites.

Il y a de nombreux autres ports d’envergure dans la province à part celui de St. John’s, lequel reçoit le plus d’attention parce qu’il est situé dans la capitale. Par exemple, les ports de Come By Chance et de Whiffen Head affichent le tonnage le plus élevé parmi les ports canadiens. De plus, Argentia est le seul port de la province qui accueille des porte-conteneurs étrangers qui n’ont pas déjà été traités par les ports de Halifax ou de Montréal. Tous les ports, où qu’ils soient situés dans la province, ne disposent pas des ressources nécessaires pour lutter contre le crime organisé.

Sur la question des initiatives actuelles et futures, la GRC continue d’intégrer pleinement ses activités à celles d’autres partenaires dans le but de dispenser des services uniformes. Nous tirons avantage de toute occasion de signaler clairement notre besoin de ressources supplémentaires, surtout en ce qui concerne l’intégrité des frontières.

La GRC de Terre-Neuve-et-Labrador a adopté des méthodes intégrées de maintien de l’ordre, et comme je l’ai démontré tout au long de mon exposé, elle a harmonisé ses activités avec celles d’autres organismes fédéraux et provinciaux. Cela a permis de nouer les relations et d’assurer la coordination qui suivent. La mise en commun de l’information et du renseignement avec d’autres organismes nous permet de cibler nos ressources limitées et nos efforts de façon efficace et efficiente. L’intégration des unités internes de la GRC permet de cibler et de simplifier le

Intelligence Program in which investigators and analysts work in partnership rather than silos. The Federal Council Subcommittee on Security which I chair, we have a threat assessment group, which is in your package as well for further information. As well, a host of exercises that test our emergency response skills are tabled in the document and listed as well, whether they be communications or actual responses.

I thank you for the opportunity to appear before your committee with respect to marine security, and look forward to any questions you may have. I am providing you with an information package which further explains the issues discussed today.

The Chairman: Thank you, Chief Superintendent. Can I have just one point of clarification before we go to the questioners? You mentioned the *Simmonds*. It is a commissioner class vessel. We had been advised, previously, that this was not a suitable vessel for patrolling. It was instead a mobile detachment that went from location to location. Have we been misinformed?

Mr. Smith: To a certain extent. The *Simmonds* is limited in its capabilities during certain times of the year. During the summer months, it is capable of patrolling the entire Atlantic Region, if necessary, which it has done on various occasions — incidents such as Burnt Church and things like that in the past. In the summertime, it can patrol the entire coast of Newfoundland and Labrador, if necessary. We try to plan those patrols, and we have planned one just recently, which fell through for other operational reasons. In the wintertime, it has limitations. I believe it is restricted to 20 nautical miles from a point of refuge, which means it could not be any more than 20 miles offshore.

The Chairman: Thank you for clearing that up. Senator Meighen you have the floor.

Senator Meighen: Thank you very much for coming. I will not always know who is best to answer, so you will have to make that determination, if you would not mind.

To begin by way of a comment, as far as you are concerned, Chief Superintendent Smith, it sounds to me as if you could give lessons to many other jurisdictions in Canada with respect to the great progress you have made in integrated policing. If we can accept at face value, which I am sure we can, what you have said here, that does not exist, I can assure you, in many parts of the country. It sounds like you have the file, at least, completed and put to bed. Are you as satisfied as I read in your comments with the integrated policing structure in the province?

Mr. Smith: I cannot take full credit for it. I know the RNC is actually a big part of our efforts as well.

service. C'est ce qui se produit dans le cadre de notre Programme des renseignements criminels, où les enquêteurs et les analystes travaillent en partenariat au lieu d'être cloisonnés. Le Sous-comité fédéral de la sécurité, dont je suis le président, est doté d'un groupe d'évaluation des menaces, et vous trouverez de plus amples renseignements sur ce groupe dans votre trousse d'information. Vous trouverez également de la documentation sur une foule d'exercices visant à mettre à l'épreuve nos capacités d'intervention d'urgence, qu'il s'agisse de communications ou d'interventions réelles.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à votre comité sur la question de la sécurité maritime, et je serai heureux de répondre à toutes vos questions. Je vous remets une trousse d'information qui explique plus en profondeur les enjeux abordés aujourd'hui.

Le président : Merci, surintendant principal. Est-ce que je peux vous demander une précision avant qu'on passe aux questions? Vous avez mentionné le *Simmonds*. C'est un navire de classe Commissaire. Un témoin antérieur nous avait affirmé que ce navire n'est pas bien adapté aux activités de patrouille, qu'il s'agit plutôt d'un détachement mobile qui se rend constamment d'un endroit à l'autre. Avons-nous été mal informés?

M. Smith : Dans une certaine mesure. Les capacités du *Simmonds* sont limitées à certains moments de l'année. Pendant la saison estivale, il est capable de patrouiller l'ensemble de la région atlantique, au besoin, et c'est ce qu'il a fait à diverses occasions — à l'occasion d'incidents comme celui de Burnt Church, et d'autres choses du genre — dans le passé. L'été, il peut patrouiller toute la côte de Terre-Neuve-et-Labrador, s'il le faut. Nous tentons de planifier ces patrouilles, et nous en avons planifié une tout récemment, mais on a dû l'annuler pour s'attacher à d'autres opérations. Pendant l'hiver, ses capacités sont limitées. Je crois qu'il est limité à 20 milles marins d'un point de refuge, ce qui veut dire qu'il ne pourrait aller au-delà de 20 milles au large.

Le président : Merci de cette précision. Sénateur Meighen, vous avez la parole.

Le sénateur Meighen : Merci beaucoup d'être venu. Je ne sais pas toujours qui est le mieux placé pour répondre, alors je m'en remets à vous, si cela ne vous dérange pas.

Tout d'abord, je tiens à vous dire, surintendant principal Smith, que j'ai l'impression que vous pourriez donner des leçons à de nombreuses administrations canadiennes, vu les grands projets que vous avez réalisés à l'égard de l'intégration des activités de maintien de l'ordre. Si on peut prendre votre témoignage au pied de la lettre, et je suis certain que c'est le cas, ce que vous avez décrit aujourd'hui n'existe pas dans de nombreuses régions du pays, je puis vous en assurer. J'ai l'impression que vous connaissez le dossier de fond en comble. Êtes-vous aussi satisfait de la structure intégrée de maintien de l'ordre de la province que le laissent croire vos commentaires?

M. Smith : Je ne peux accepter tout le mérite à cet égard. Je sais que la RNC apporte également une contribution marquée à nos efforts.

We are fairly pleased with our progress. We are not done. We have a lot more work to do, we believe. Part of our post 9-11 examination — I arrived in this province after that — has been to create committees, if you will, and exercises that will facilitate the sharing and exchange of information, and the operational readiness of the province as a whole to respond to any type of emergency. However, I do not think we can rest on laurels. We have done a lot, but a lot of these relationships have to be nurtured as well.

Senator Meighen: If I read your presentation accurately, what you really need are additional resources, financial and human, to close the gaps that you have outlined.

Mr. Smith: We would very much welcome that.

Senator Meighen: What about first responders? Are they plugged into this integrated model? Chief Deering, perhaps that is better directed to you.

Mr. Deering: In terms of specialty policing, I suppose that would be an accurate statement, but in general terms, the answer is no. Based on my Ontario experience, integration here is relatively simple because there are only two of us in the province. From a turf war and ego perspective, it is fairly simple to try and manage those issues. However, the reality is that neither of us have enough resources to do the job as well as we should. We are always searching for ways to integrate, and to find the efficiencies that will perhaps overcome some of the lack of resources that we need to do the job.

Senator Meighen: With respect to, for example, fire department, do you have a relationship there? Do you have a plan in the event of a disaster of any kind?

Mr. Deering: Oh, I am sorry, I took it as first responders from a police perspective. Yes, we have good working relationships with the other emergency service providers in the province. There are a number of plans in existence, and those plans are exercised on a regular basis. From the perspective of an Emergency Measures Office, EMO, from a coordination point of view, there are ongoing meetings. All the partners are at the table and we do work in a collaborative way to ensure that, in terms of a crisis, we can respond in an effective and an efficient manner.

Senator Meighen: As far as the port is concerned, do you regularly patrol the port, or do you do so when called?

Mr. Deering: In general terms, we respond to the port when called. The port of St. John's is in the middle of our province's capital, so on general patrol our officers are in the vicinity of the port. From a visibility perspective, people would see our cars from time to time but we respond to an average of 30 calls a year to the port in St. John's that would require criminal investigation. Other than that, we do not go to the port. The St. John's Port Authority

Nous sommes plutôt satisfaits des progrès que nous avons réalisés. Mais nous n'avons pas terminé. Nous avons encore beaucoup de travail à faire, je crois. Une partie de notre examen postérieur au 11 septembre — je suis arrivé dans la province à cette époque — consistait à établir des comités et à créer des exercices qui favoriseraient la mise en commun et l'échange d'information ainsi que la préparation opérationnelle de l'ensemble de la province à l'égard de tout type de situation d'urgence. Toutefois, je ne crois pas que nous puissions nous reposer sur nos lauriers. Nous avons fait beaucoup de choses, mais nombre de ces relations doivent également être nourries.

Le sénateur Meighen : Si je comprends bien votre témoignage, vous avez vraiment besoin de ressources supplémentaires — financières et humaines — pour combler les lacunes que vous avez décrites.

M. Smith : Nous serions très heureux d'obtenir cela.

Le sénateur Meighen : Qu'advient-il des secours d'urgence? Font-ils partie de ce modèle intégré? Chef Deering, il serait peut-être plus approprié de vous poser cette question.

M. Deering : Au chapitre des activités spécialisées de maintien de l'ordre, je suppose que si, mais de façon générale, je dirais que non. À la lumière de mon expérience en Ontario, l'intégration ici est relativement simple, car il n'y a que deux intervenants dans la province. Il est relativement simple de gérer les guerres de territoire et les egos. La réalité, toutefois, c'est que ni l'un ni l'autre ne dispose des ressources nécessaires pour faire le travail comme il devrait être fait. Nous sommes toujours à l'affût de moyens d'intégrer nos activités et de réaliser des économies en vue de peut-être pallier l'absence de ressources convenables pour faire notre travail.

Le sénateur Meighen : En ce qui concerne, par exemple, le service des incendies, y a-t-il une relation à cet égard? Êtes-vous doté d'un plan advenant une catastrophe, quelle que soit sa nature?

M. Deering : Oh, je suis désolé, j'ai pris le terme « secours d'urgence » dans le contexte du maintien de l'ordre. Oui, nous entretenons de bonnes relations de travail avec les autres fournisseurs de services d'urgence de la province. Il existe un certain nombre de plans, et ces plans sont régulièrement mis à l'essai. Pour ce qui est du Bureau des mesures d'urgence, BMU, on tient régulièrement des réunions de coordination. Tous les partenaires y participent, et nous travaillons en collaboration afin de veiller à ce que nous puissions réagir à une crise de façon efficace et efficiente.

Le sénateur Meighen : En ce qui concerne le port, effectuez-vous régulièrement une patrouille du port, ou le faites-vous seulement lorsqu'on vous appelle?

M. Deering : En général, nous patrouillons le port de façon ponctuelle. Le port de St. John's est au milieu de notre capitale provinciale, de sorte que nos agents en patrouille générale sont à proximité du port. Sur le plan de la visibilité, les gens voient nos autos de temps à autre, mais, en moyenne, nous répondons annuellement à 30 appels du port de St. John's qui exigeraient une enquête criminelle. Sinon, nous n'allons pas au port.

has two peace officers who, I am lead to believe, are there to handle parking issues on the apron, and things of that nature. They would be present on the port a fair bit, but their powers and resources are limited so we do not really have a presence in the port. As I said, it is stand-in-line on a priority basis so if we get a call at the port and there is a call of a higher priority going on in the city, the port has to wait.

The Chairman: Excuse me, sir. When you say “peace officer,” are you saying they operate under the Criminal Justice and Police Act, or are they security guards?

Mr. Deering: I believe they are security guards.

The Chairman: Thank you, sir.

Senator Meighen: Is the port fenced? Is the access controlled in any way?

Mr. Deering: No.

Senator Meighen: You said that, in your opinion, organized crime had gained a toehold in the port of St. John’s. Is this something that has occurred since 9-11?

Mr. Deering: I think it has become more visible perhaps because we are more acute to watching for it. Organized crime has a significant toehold in the Northeast Avalon. As I said in my presentation, there is no doubt that the ports are one of the venues where they look for opportunities. There is some intelligence to lead us to believe that organized crime is active in the ports.

Senator Meighen: Is there any cooperative effort underway now with the Port Authority to try and enhance security?

Mr. Deering: No.

Senator Meighen: There are only 24 hours in a day, I appreciate that, and resources are limited, but is this because of a resistance to it, or because it has not gotten underway yet?

Mr. Deering: It is strictly an issue of resourcing. To be very honest, senator, I have trouble putting people on the streets on a 24/7 basis for frontline police service. We do not ignore the port, but the port is just an extension to one of the patrol zones that we do. We do not pay particular attention to the ports unless we have some intelligence information that leads us to believe that something significant is happening there, and then we focus on it. Chief Superintendent Smith referred to Operation “Bullwinkle.” I think that is a prime example of where we focus our energies, the limited energies that we have, on a specific problem, and we do have success. In my community, crime is rampant and linked directly to drugs. The marijuana that we seize in Newfoundland comes from British Columbia. There are only two ways to get commodities into this province: You can fly it in, or you can bring it in on a boat. We get the tip of the iceberg. We probably come in contact with less than 5 per cent of the illegal drugs that come into this province so it is happening on a daily basis. It is my view, based on my 35 years in policing, that a lot of

L’autorité portuaire de St. John’s dispose de deux agents de la paix qui, je crois, s’occupent de problèmes de stationnement sur le tablier, et de choses du genre. Ils assurent une présence appréciable dans le port, mais leurs pouvoirs et leurs ressources sont limités, de sorte qu’il n’y a pas vraiment de présence policière dans le port. Comme je l’ai déjà dit, nous répondons d’abord aux appels prioritaires, de sorte que si on nous appelle au port et qu’il y a un appel plus important dans la ville, le port devra attendre.

Le président : Excusez-moi, monsieur. Lorsque vous dites « agent de la paix » affirmez-vous qu’ils exercent leurs activités en vertu de la loi régissant la justice pénale et le maintien de l’ordre, ou s’agit-il d’un gardien de sécurité?

M. Deering : Je crois qu’il s’agit de gardiens de sécurité.

Le président : Merci, monsieur.

Le sénateur Meighen : Y a-t-il une clôture autour du port? Contrôle-t-on l’accès au port d’une façon ou d’une autre?

M. Deering : Non.

Le sénateur Meighen : Vous avez émis l’opinion selon laquelle le crime organisé aurait un pied dans le port de St. John’s. Est-ce quelque chose qui s’est produit depuis le 11 septembre?

M. Deering : Je crois que c’est peut-être devenu plus visible parce que nous y prêtons une plus grande attention. Le crime organisé est bien installé dans le nord-est d’Avalon. Comme je l’ai dit dans mon exposé, il n’y a aucun doute quant au fait que les ports comptent parmi les endroits où le crime organisé cherche à s’infiltrer. On dispose de renseignements qui nous portent à croire que le crime organisé est actif dans les ports.

Le sénateur Meighen : Y a-t-il actuellement un effort de coopération avec l’autorité portuaire en vue d’améliorer la sécurité?

M. Deering : Non.

Le sénateur Meighen : Je comprends qu’il n’y a que 24 heures dans une journée, et que les ressources sont limitées, mais cette absence de coopération découle-t-elle d’une réticence, ou est-ce simplement qu’elle n’a pas encore été amorcée?

M. Deering : C’est strictement une question de ressources. À vrai dire, sénateur, j’éprouve de la difficulté à assurer un service de maintien de l’ordre de première ligne 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Ce n’est pas que nous faisons fi du port : le port n’est qu’une partie de l’une de nos zones de patrouille. Nous ne prêtons pas une attention particulière aux ports, à moins que des renseignements nous permettent de croire qu’il s’y passe quelque chose d’important, et c’est à ce moment-là que nous intervenons. Le surintendant principal Smith a mentionné l’opération « Bullwinkle ». Je crois que c’est un exemple parfait de situation où nous connaissons du succès en centrant nos énergies, les énergies limitées dont nous disposons, sur un problème précis. Au sein de ma collectivité, le crime est omniprésent, et est lié directement à la drogue. La marijuana que nous saisissons à Terre-Neuve provient de la Colombie-Britannique. Il n’y a que deux façons de faire entrer de la marchandise dans cette province : par avion ou par bateau. Ce que nous trouvons ne constitue que la pointe de l’iceberg. Nous

it is coming through the ports. Having said that, stuff that comes into the port here, and into Long Pond, in most cases comes through Montreal or Halifax.

Senator Meighen: You have a lot of foreign vessels coming into the port of St. John's. Do I assume correctly, that you would not know who comes ashore necessarily from those vessels?

Mr. Deering: Absolutely. On a daily basis there are foreign vessels in here. We see the crews of these vessels in our community, and we interact with them from time to time on a professional basis. The reality is, senator, we have no clue how many get off, how many get back on, who they are or where they came from. In 2002, we had a case where we found human remains in the vicinity of the port in Long Pond. Through extensive investigation, we have been unable to identify who those remains are. It is our considered belief now that it was probably someone from a foreign vessel that was possibly murdered in Newfoundland and Labrador, and the chances of solving that crime are relatively nil. Again, I think that points to the fact that we have no idea who is on our soil at any time, from a foreign vessel perspective.

Senator Meighen: Are either of you familiar with the International Ship and Port Security Code, ISPS Code?

Mr. Smith: Yes I am familiar with it. The July 1 one this year, yes.

Senator Meighen: Yes, I think it came into effect in July 2004. Transport Canada said that by September 2004, Canadian marine facilities were 98 per cent compliant. Was the port of St. John's, to your knowledge, part of the 98 per cent or part of the 2 per cent?

Mr. Smith: From our point of view on the ISPS Code, we have been watching for an impact on us in terms of resourcing and impacts. I cannot speak to the level of compliance of any of the ports, but just to say that it has not had a major impact on our resources so far to date anyway in terms of demands. They have different levels I am not totally familiar with, Inmarsat 2, 3, 4, and at some of those levels that it kicks in, police resources are involved in another response.

Senator Meighen: Would we have to talk to the Port Authority personnel to find out?

The Chairman: You said major impact: any impact?

Mr. Smith: Early on, as you well know, when there was a real scramble. We had communications from our headquarters to be on the alert that we may have to dedicate some resources, but it did not have any negative impact that I know of.

Senator Meighen: So, no impact?

n'avons probablement connaissance que de moins de 5 p. 100 des drogues illégales qui entrent dans la province, alors cela se produit tous les jours. À la lumière de mes 35 ans d'expérience dans le domaine, j'estime qu'une part importante de ces drogues entre par les ports. Cela dit, la marchandise qui entre dans notre port ainsi que dans celui de Long Pond provient, dans la plupart des cas, de Montréal ou de Halifax.

Le sénateur Meighen : De nombreux navires étrangers se rendent au port de St. John's. Ai-je raison de supposer qu'on ne sait pas nécessairement qui arrive à bord de ces navires?

M. Deering : Absolument. Nous accueillons quotidiennement des navires étrangers. Nous voyons l'équipage de ces navires dans notre localité, et nous interagissons avec eux de temps à autre, dans le cadre de nos activités professionnelles. La réalité, monsieur le sénateur, c'est que nous n'avons idée ni du nombre de personnes qui débarquent des navires et qui repartent, ni de l'identité ou des origines de ces personnes. En 2002, nous avons trouvé des restes humains tout près du port de Long Pond. Une enquête approfondie ne nous a pas permis de les identifier. Nous croyons maintenant qu'il s'agissait probablement d'un membre de l'équipage d'un navire étranger qui aurait été assassiné dans la province, et que les chances de résoudre ce crime sont relativement nulles. Encore une fois, je crois que cela témoigne du fait qu'en ce qui concerne les navires étrangers, nous ignorons totalement qui se trouve sur notre territoire à un moment donné.

Le sénateur Meighen : Connaissez-vous le Code international sur la sécurité des navires et des installations portuaires, le Code ISPS?

M. Smith : Oui, je le connais. Celui du 1^{er} juillet, oui.

Le sénateur Meighen : Oui, je crois qu'il est entré en vigueur en juillet 2004. Transports Canada a déclaré qu'en septembre 2004, les installations maritimes canadiennes étaient conformes à 98 p. 100. À votre connaissance, le port de St. John's faisait-il partie des 98 p. 100 ou des 2 p. 100?

M. Smith : En ce qui nous concerne, nous tentons de cerner les répercussions éventuelles du Code ISPS sur nos ressources et nos résultats. Je ne peux me prononcer sur le degré de conformité des ports, mais je tiens à vous dire que le code n'a pas eu de répercussions majeures sur nos ressources jusqu'à maintenant, du moins en ce qui concerne les exigences. Ils ont établi divers niveaux que je ne connais pas bien — Inmarsat 2, 3 et 4 —, et c'est à certains de ces niveaux que le processus est enclenché, et les ressources policières sont affectées à une autre intervention.

Le sénateur Meighen : Faudrait-il que nous interrogiions le personnel de l'administration portuaire pour savoir?

Le président : Vous parlez de répercussions majeures : Y a-t-il eu des répercussions?

M. Smith : Dès le début, comme vous le savez bien, c'était la bousculade. Nous avons reçu de nos quartiers généraux des communications selon lesquelles nous devons nous préparer à affecter des ressources à cette initiative, mais cela n'a pas eu de répercussions négatives, à ma connaissance.

Le sénateur Meighen : Aucune répercussion, donc?

Mr. Smith: No.

Senator Meighen: I think I would best pass on to some of my colleagues. Thank you very much.

Senator Cordy: Thank you very much. I would like to follow up on Senator Meighen's line of questioning regarding security. If there is no fencing around the port, how easy is it to access the cargo and the ships that are in your port? These are perhaps better addressed to Port Authority people, but you would certainly be the person who would be called if there is a problem.

Mr. Deering: Of course, there is always access from the water side of the port. From the terra firma side of the port, I believe there are security measures in place around the Oceanex complex, which would be the place where most containers arrive but in terms of other piers, there is very little. What is interesting to note is that the oil industry is a burgeoning industry here in Newfoundland and Labrador, and I am led to believe that we produce about 40 per cent of the nation's light crude oil. The main access point to the ships that go back and forth to these wells is right down the road here at Harvey's Pier. To the best of my knowledge, anyone who wants to walk up to the pier or to boats is able to do so.

Senator Cordy: It would be extremely easy if one were to do minimal planning to have access to a container to either retrieve material that would have been sent from another port or to, in fact, plant cargo on a container or on a ship?

Mr. Deering: Yes, that is my sense of it. Just to exacerbate that from my perspective, the Royal Newfoundland Constabulary does not have access to any vessels. If we had a water incident in the port, we would have to depend on our federal or provincial partners to assist us, or we would have to depend on a local fisher person to provide a vessel for us so we could conduct an investigation.

Senator Cordy: What department could board a boat, DFO?

Mr. Deering: DFO, the Canadian Coast Guard, or the RCMP when their vessel is available.

Senator Cordy: I was going to ask about employees having access, but indeed if anybody can have access, then I guess employees certainly would have no need for an ID badge on the premises.

I guess my next question also was a follow-up to Senator Meighen's, and that is regarding immigration. I am from Halifax, so certainly I know that if anybody is going to stow away, then this would certainly be the location that they would disembark the ship. You would have the same good news, bad news for the first port entry for those ships coming from overseas. How many people do you have, or do you know, who would leave their ship in Newfoundland and Labrador with the intention of staying?

M. Smith : Non.

Le sénateur Meighen : Je crois que je devrais céder la parole à certains de mes collègues. Merci beaucoup.

Le sénateur Cordy : Merci beaucoup. J'aimerais poursuivre dans la même veine que le sénateur Meighen, sur le sujet de la sécurité. S'il n'y a pas de clôture autour du port, à quel point est-il facile d'accéder à la marchandise et aux navires qui sont dans votre port? Il vaudrait peut-être mieux poser cette question aux autorités portuaires, mais vous êtes certainement la personne à laquelle on téléphonerait s'il y avait un problème.

M. Deering : Bien sûr, on peut toujours accéder au port par la mer. Pour ce qui est du côté terrestre du port, je crois que des mesures de sécurité sont en place autour du complexe Oceanex, c'est-à-dire l'endroit où la plupart des conteneurs arrivent, mais il y en a très peu dans le cas des autres quais. Je crois qu'il est intéressant de souligner que l'industrie pétrolière est florissante à Terre-Neuve-et-Labrador, et je crois savoir que nous produisons environ 40 p. 100 du pétrole brut léger au pays. Or, les principaux points d'accès aux navires qui font la navette entre ces puits et le port est au bout du chemin menant au quai Harvey. À ma connaissance, quiconque veut se rendre jusqu'au quai ou aux bateaux peut le faire.

Le sénateur Cordy : Ainsi, il serait extrêmement facile, avec un tant soit peu de planification, d'accéder à un conteneur pour y récupérer des choses qui auraient été envoyées d'un autre port, ou, de fait, pour cacher de la marchandise dans un conteneur ou sur un navire?

M. Deering : Oui, j'en ai bien l'impression. Et comme si ce n'était pas assez grave déjà, la Royal Newfoundland Constabulary n'a pas accès aux navires. S'il y avait un incident à l'égard des navires dans le port, nous n'aurions d'autre choix que de recourir à nos partenaires fédéraux ou provinciaux, ou de demander à un pêcheur local de nous prêter une embarcation afin que nous puissions mener une enquête.

Le sénateur Cordy : Quel ministère pourrait monter à bord d'un navire, le MPO?

M. Deering : Le MPO, la Garde côtière canadienne, ou la GRC, lorsque son navire est disponible.

Le sénateur Cordy : J'allais vous interroger au sujet de l'accès des employés, mais, en effet, si n'importe qui peut y accéder, alors je suppose que les employés n'auraient pas besoin de porter un insigne d'identification lorsqu'ils se rendent sur les lieux.

Je suppose que ma prochaine question fait également suite à celles du sénateur Meighen, et elle concerne l'immigration. Je suis originaire de Halifax, alors je suis certainement bien placée pour savoir que si une personne monte clandestinement à bord d'un navire, c'est sûrement à cet endroit qu'elle descendrait. Les avantages et les désavantages au premier point d'entrée seraient les mêmes pour tous les navires qui arrivent de l'étranger. Combien de gens, ou plutôt savez-vous combien de gens quitteraient leur navire à Terre-Neuve-et-Labrador en vue d'y rester?

Mr. Deering: I cannot be specific in terms of numbers, but it is, again, my considered belief that it is happening, and I would say on a fairly regular basis. I cannot speak for the immigration department, but it is my sense from talking to my contemporaries at that department that they are as strapped for resources as we are. It is also my sense that from time to time when foreign vessels arrive here that immigration perhaps is done on the honour system or from a call-in system. I do not know that to be certain, but that is my sense. Again, when a foreign fishing vessel arrives here to refuel or to take on provisions, I am not sure if anyone from a security perspective knows who really gets off that boat and who gets back on it. Once they get off the boat, they have access to Canada, and, as we know fairly well, to the United States, if they wish to be devious enough.

Mr. Smith: If I can add to that, not speaking specifically of St. John's but a couple of places in the handout that I provided to you, page 21 speaks of immigration and several instances here in the province where people have left ships. Also, under the port of Argentia, page 27 speaks about an incident in January 2004 where three people jumped ship from the MV *Skogafoss*, and they were from Iran, Eritrea and Iraq respectively, so there is a huge possibility that this could happen.

Senator Cordy: What percentage of immigrants are actually making themselves known to immigration when they land, or do you have any knowledge of that information?

Mr. Deering: I do not have any facts or figures, and even in the case where they make themselves known, we find that they make their way to the mainland before they are dealt with through the immigration process. Some, I imagine, are never heard from again or certainly not for some long time. We lose track of them here.

Senator Cordy: What responsibilities do the shippers have for stowaways? I know there was a problem a few years ago about the perception that, in fact, a shipper had dumped a stowaway in the ocean, never to be heard from again because of the costs involved when the shipper arrived onshore. What, in fact, are the responsibilities of the shipper if a stowaway is found or if somebody leaves a ship?

Mr. Deering: I would be out of my realm really to comment on that with any certainty.

Senator Cordy: What are the main problems at the port? I know you mentioned drugs. Is that the main criminal activity at the port?

Mr. Deering: One is commodity smuggling, and it could be human cargo, drugs, high-end vehicles, or any commodity where organized criminals have an opportunity to turn a profit.

M. Deering : Je ne peux vous fournir de chiffres précis, mais j'estime, de nouveau, que cela se produit, et je dirais que cela se produit assez régulièrement. Je ne peux parler au nom du ministère de l'Immigration, mais mes échanges avec mes collègues de ce ministère me laissent croire que leurs ressources sont aussi limitées que les nôtres. J'ai également l'impression que, de temps à autre, lorsque des navires étrangers arrivent ici, que l'immigration s'en remet peut-être à la bonne foi des répondants, ou à un système de rendez-vous. Je ne peux l'affirmer avec certitude, mais c'est mon impression. Encore une fois, lorsqu'un navire de pêche étranger s'arrête ici pour faire le plein de carburant ou de provisions, je ne suis pas certain, du point de vue de la sécurité, que quelqu'un sache vraiment qui débarque du navire et qui remonte à bord. Une fois débarqués, ils ont accès au Canada et, comme nous le savons assez bien, aux États-Unis, s'ils veulent passer par la petite porte.

M. Smith : Si je peux me permettre d'ajouter quelque chose, cela concerne non pas St. John's en particulier, mais plusieurs endroits mentionnés dans le document que je vous ai fourni. La page 21 parle d'immigration et mentionne plusieurs cas, ici même dans cette province, où des gens ont quitté leur navire. De plus, à la page 27, dans la section qui porte sur le port d'Argentia, on parle d'un incident, survenu en janvier 2004, où trois personnes, originaires d'Iran, d'Érythrée et d'Irak, respectivement, avaient déserté le MS *Skogafoss*. Alors la possibilité que cela se produise est énorme.

Le sénateur Cordy : Quel pourcentage des immigrants se présentent à l'immigration lorsqu'ils arrivent? Avez-vous connaissance de tels renseignements?

M. Deering : Je n'ai pas d'informations ni de chiffres à cet égard, et même dans le cas des personnes qui se présentent, nous constatons qu'elles se rendent sur le territoire continental avant d'amorcer le processus d'immigration. Certains, je suppose, ne le font jamais, ou mettent beaucoup de temps avant de le faire. Nous les perdons de vue ici.

Le sénateur Cordy : Quelles sont les responsabilités des transporteurs à l'égard des passagers clandestins? Je sais qu'il y avait un problème, il y a quelques années, lorsqu'on croyait que, de fait, un passager clandestin avait été jeté à la mer, et qu'on n'en avait jamais entendu parler, en raison des coûts que cela aurait supposés, lorsque le transporteur est arrivé au port. Quelles sont les responsabilités du transporteur si on trouve un passager clandestin ou si une personne quitte un navire?

M. Deering : Je ne serais pas en mesure de commenter cela avec certitude

Le sénateur Cordy : Quels sont les principaux problèmes au port? Je sais que vous avez mentionné le trafic de drogues? Est-ce la principale activité criminelle au port?

M. Deering : Il y a le passage de clandestins, la contrebande de drogues, de véhicules haut de gamme ou de toute autre marchandise offrant au crime organisé l'occasion de réaliser un profit.

Senator Cordy: The smuggling of humans is certainly one of the biggest, fastest growing smuggling areas. Are you finding that in Newfoundland, or are they just using Newfoundland to move through quickly, and so you do not know who is coming through?

Mr. Deering: We know it is happening, but we do not know how regularly it is happening. Again, I go back to my Ontario experience as Chief Superintendent in charge of Eastern Ontario. With Akwesasne located in my geographic region, I know that human smuggling was increasing, and it is my sense that it is happening here. Unfortunately, at this point in time, I cannot say specifically how serious the matter is, but it is my sense that it is happening.

Senator Cordy: And growing?

Mr. Deering: And growing.

Mr. Smith: I agree with that statement.

The Chairman: Chief Superintendent, I thought in your presentation you described to us that you had integrated teams which included the Canadian Border Services Agency, CSBA. You must have a fairly clear knowledge of whether they are keeping track of who gets on and off vessels.

Mr. Deering: I am not saying that at some level we do not have knowledge. I do not have the knowledge, personally, in terms of numbers or how often it happens. We work with the CBSA; we do share information.

The Chairman: You do not know whether they are contacting every vessel that comes in and determining who leaves and what comes onto Canadian soil from the vessels?

Mr. Deering: I do not have that level of knowledge, no.

The Chairman: Then what does your integrated team do?

Mr. Deering: Most of these projects with the CBSA would be focussed operations in terms of some investigation that we are going to complete, but not generally a broad picture. At this point of time, to be honest with you, we are very much collecting that information, if you will.

The Chairman: When we talk to other integrated teams in other ports they can give us information right down to the percentage of people working in the port who had criminal records. We got very detailed information from your counterparts in other divisions.

Mr. Deering: I know you have, and I have read some of that commentary. We do not have that information here, unfortunately.

The Chairman: Why is that, sir?

Le sénateur Cordy : Le passage de clandestins est certainement la forme de contrebande qui connaît la croissance la plus forte et la plus rapide. Est-ce un phénomène que vous constatez à Terre-Neuve, ou est-ce que ces personnes se contentent de passer rapidement par Terre-Neuve, de sorte que vous ne savez pas qui passe par ici?

M. Deering : Nous savons que cela se produit, mais nous ignorons l'ampleur du phénomène. Encore une fois, je m'appuie sur mon expérience de surintendant principal responsable de l'est de l'Ontario. Puisque Akwesasne figurait sur mon territoire, je savais que le passage de clandestins était à la hausse, et j'ai l'impression que cela se produit ici. Malheureusement, pour l'instant, je ne peux vous donner une idée de l'ampleur du problème, mais j'ai l'impression qu'il existe.

Le sénateur Cordy : Et il est en croissance?

M. Deering : Et il est en croissance.

M. Smith : Je suis d'accord avec lui.

Le président : Monsieur le surintendant principal, dans votre exposé, j'ai cru vous entendre dire que l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, faisait partie de vos équipes intégrées. Vous savez sûrement si l'Agence assure le contrôle à l'égard des personnes qui montent à bord des navires et de celles qui débarquent.

M. Deering : Je ne dis pas que certains échelons ne possèdent pas ces renseignements. Je n'ai pas connaissance, personnellement, des chiffres concernant le nombre de personnes ou la fréquence à laquelle cela se produit. Nous travaillons avec l'ASFC; nous échangeons effectivement de l'information.

Le président : Vous ignorez si l'Agence communique avec tous les navires qui arrivent au port en vue de déterminer qui quittera le navire et quelle est la marchandise qui passera en territoire canadien?

M. Deering : Je n'ai pas de connaissance à cet égard, non.

Le président : Alors, que fait votre équipe intégrée?

M. Deering : La plupart de ces projets avec l'ASFC s'attacheraient à des activités s'inscrivant dans une enquête que nous menons; il ne s'agit pas généralement d'une activité de portée générale. Pour l'instant, à vrai dire, nous nous efforçons de recueillir des renseignements à cet égard.

Le président : Lorsque nous parlons aux équipes intégrées des autres ports, elles peuvent nous fournir de tels renseignements, jusqu'au pourcentage de personnes qui travaillent dans le port et qui ont un casier judiciaire. Nous avons obtenu des renseignements très détaillés de la part de vos homologues des autres divisions.

M. Deering : J'en suis conscient, j'ai lu certains de ces témoignages. Nous ne possédons pas cette information ici, malheureusement.

Le président : Et pourquoi donc, monsieur?

Mr. Deering: We have an intelligence gap. It is because we do not have the resources to dedicate to the port situation. As I stated earlier, we have 4.5 people to gather that intelligence, and a whole host of issues aside from marine security to address as well. There is an intelligence gap there. I would have to admit that for sure.

The Chairman: Okay. We will come back to it. I am interrupting the chain of questioners.

Senator Atkins: Thank you, gentlemen, for being here.

Just to follow along on the drugs question, you indicated that it was a major element for crime in the city or in the province, and it comes in either by air or by water. As far as air is concerned, does it come in, do you believe, by small aircraft, or does it come through the main airport? How does it get here?

Mr. Deering: The potential is that it could come in a small aircraft. We have no specific information to support where that is happening. It is my belief that a large amount of the drugs that come into this province come in either through the ports or on motor vehicles that are ferried across from mainland Canada to ports in Newfoundland and Labrador. The vast majority of marijuana that we seize here is from B.C. The illicit drugs that we seize here are not manufactured in Newfoundland or Labrador so they are coming in through various access points. A very conservative estimate is that 90 per cent of the property-related crimes that the Royal Newfoundland Constabulary investigates are directly linked to the drug trade.

Senator Atkins: Would that mean, in terms of your responsibility, it is one of the most primary activities of your police force?

Mr. Deering: It is certainly an important aspect of it, and we combat it on a daily basis. We have ongoing investigations and we are continually doing intelligence probes. Senator, I think you have to appreciate that we are a police service that is minimally resourced, from a financial perspective. We struggle on a daily basis to put patrol officers on the streets without incurring overtime so everything has to be done in perspective of what we would really like to do, and what we have to do. It is a priority, unfortunately, to react to crime rather than be pro-active. We are pro-active when we can afford to do that, but most times we react. A case in point, in our jurisdiction, Northeast Avalon, armed robberies in 2004 were up over 100 per cent; break and enters were up in excess of 65 per cent. We have a huge addiction problem to drugs such as OxyContin, Percocet and Ritalin. Many of our young people who are tragically addicted to these drugs turn to prostitution, theft and other things. Unfortunately, we have no treatment facilities in this province. We have to try and find a place to send our young people to on the mainland to be treated for these very tragic addictions.

M. Deering : Il y a des lacunes au chapitre du renseignement. C'est parce que nous n'avons pas de ressources à affecter aux ports. Comme j'ai dit plus tôt, 4,5 personnes sont affectées à la collecte de ces renseignements, et elles doivent se pencher sur une foule d'enjeux autres que la sécurité maritime. Il y a une lacune au chapitre du renseignement. Je dois l'admettre.

Le président : D'accord. Nous y reviendrons. J'ai interrompu la chaîne de questions.

Le sénateur Atkins : Merci, messieurs, d'être ici.

J'aimerais revenir à la question des drogues. Vous avez déclaré que c'est une partie importante de la criminalité dans la ville ou dans la province, et que la drogue arrive par avion ou par bateau. Pour ce qui est du transport aérien, croyez-vous qu'elle vous arrive à bord de petits appareils, ou qu'elle arrive par l'aéroport principal? Comment arrive-t-elle ici?

M. Deering : Il est possible qu'elle arrive ici dans de petits appareils. Nous ne possédons pas de renseignements permettant d'affirmer précisément où cela se produit. À mon avis, une large part de la drogue qui arrive dans cette province entre par les ports ou à bord de véhicules motorisés qui partent du territoire continental pour se rendre à Terre-Neuve par traversier. La vaste majorité de la marijuana que nous saisissons ici provient de la Colombie-Britannique. Les drogues illicites que nous saisissons ici ne sont produites ni à Terre-Neuve ni au Labrador, alors elles y arrivent par divers points d'accès. Si j'avais une estimation très prudente, je dirais que 80 p. 100 des crimes contre les biens faisant l'objet d'une enquête par la Royal Newfoundland Constabulary sont directement liés au commerce de la drogue.

Le sénateur Atkins : Est-ce que cela signifie, en ce qui concerne votre responsabilité, que c'est l'une des principales activités de votre corps policiers?

M. Deering : C'est certainement un aspect important de nos activités, et nous luttons contre cela tous les jours. Nous menons actuellement des enquêtes, et nous effectuons continuellement des missions de reconnaissance. Sénateur, je crois que vous devez comprendre que notre service de police dispose de ressources financières minimales. Tous les jours, nous nous démenons pour trouver des moyens de mettre des patrouilleurs en service sans occasionner de dépenses liées aux heures supplémentaires; ainsi, tout doit être fait en fonction de ce que nous aimerions vraiment faire, et de ce que nous avons à faire. C'est une priorité, malheureusement, de réagir au crime. Nous sommes proactifs quand nous avons les moyens de l'être, mais la plupart du temps, nous réagissons. Voici un exemple tout à fait à propos : sur notre territoire, le nord-est d'Avalon, le nombre de vols à main armée a plus que doublé en 2004; le nombre d'introductions par effraction a augmenté de plus de 65 p. 100. Nous sommes aux prises avec un énorme problème de dépendance à des médicaments comme l'OxyContin, le Percocet et le Ritalin. Nombre de nos jeunes qui sont tragiquement dépendants de ces drogues se tournent vers la prostitution, le vol et d'autres méfaits. Malheureusement, il n'y a aucun établissement de traitement dans notre province. Nous devons tenter de trouver sur le territoire continental un endroit où envoyer nos jeunes pour qu'ils bénéficient de traitement contre cette tragique toxicomanie.

Senator Atkins: It sounds like you are under crisis management.

Mr. Deering: On a daily basis.

Senator Atkins: The Chief Superintendent referred to limited police resources. This is a funding question. Since 9-11, what would be the increase of your budget on a yearly basis over the last three years?

Mr. Smith: On the federal side, none.

Senator Atkins: None?

Mr. Smith: None. We have had no post 9-11 resources given to us. Probably we received some minor money in terms of operation and maintenance, O and M, to assist us with some investigations. In terms of an overall increase in intelligence resources or resources as a result of Public Security and Anti-Terrorism, PSAT, funding, we did not have any of that.

Senator Atkins: And on the contract side?

Mr. Smith: On the contract side, the province has given us, just recently this year, 11 new positions, and we have one federal position that has just been allotted to us. I guess I should correct that. As of January 1, we have a drug awareness position in Labrador.

Mr. Deering: From my perspective, and I am involved nationally with the Criminal Intelligence Service of Canada and the Canadian Association of Chiefs of Police, one of my frustrations is that, post 9-11, the money stopped at Halifax. We have seen absolutely nothing in this province to assist us. My concern is that organized criminals are not stupid. They go to where they are going to find the least resistance. The chair has pointed out to me that I am perhaps a little more optimistic than he is in terms of the impact that law enforcement has had on some of the ports. When you put the pressure on Montreal and Halifax, then it is going to show up somewhere else, and probably that is in Newfoundland, Prince Edward Island or other ports in Nova Scotia where there is less pressure. We have seen, from a policing perspective, no evidence of federal dollars post 9-11 to combat the issue. I am not an expert on terrorism, but in my view, terrorists are criminals who are just motivated differently than other criminals. I have a problem trying to differentiate between the two.

Senator Atkins: That suggests that Newfoundland then is a funnel to the mainland.

Mr. Deering: I believe so.

Senator Atkins: How does it get from here to mainland; by truck?

Le sénateur Atkins : On dirait que vous êtes en gestion de crise.

M. Deering : Tous les jours.

Le sénateur Atkins : Le surintendant principal a mentionné les ressources limitées de la police. C'est une question de financement. Depuis le 11 septembre, quelles ont été les augmentations annuelles de votre budget au cours des trois dernières années?

M. Smith : Du côté fédéral, elles étaient nulles.

Le sénateur Atkins : Aucune augmentation?

M. Smith : Aucune. Aucune ressource supplémentaire ne nous a été consentie après le 11 septembre. Nous avons probablement reçu de modestes sommes d'argent au chapitre du fonctionnement et de l'entretien, du F et E, pour nous aider dans le cadre de certaines enquêtes. Quant à une augmentation d'ensemble des ressources de renseignements ou du financement lié à la Sécurité publique et à la lutte contre le terrorisme, SPLT, nous n'en avons pas reçu.

Le sénateur Atkins : Et du côté contractuel?

M. Smith : Du côté contractuel, la province nous a donné, tout récemment cette année, 11 nouveaux postes, et on vient tout juste de nous attribuer un poste fédéral. Je crois que je devrais corriger ce que j'ai dit. En date du 1^{er} janvier, nous avons eu un poste lié à la sensibilisation aux drogues au Labrador.

M. Deering : De mon point de vue — et n'oubliez pas que je participe aux activités du Service canadien de renseignements criminels et de l'Association canadienne des chefs de police à l'échelon national —, l'une de mes frustrations postérieures au 11 septembre, c'est que l'argent s'est arrêté à Halifax. Notre province n'a reçu absolument aucune aide. Cela me préoccupe, car les criminels organisés ne sont pas stupides. Ils vont là où il y a le moins de résistance. Le président m'a signalé que j'étais peut-être un peu plus optimiste que lui en ce qui concerne l'impact des forces de l'ordre dans certains ports. Lorsqu'on met de la pression sur Montréal et sur Halifax, le crime se manifestera ailleurs, c'est-à-dire probablement à Terre-Neuve, sur l'Île-du-Prince-Édouard ou dans d'autres ports de la Nouvelle-Écosse suscitant moins d'attention. Du point de vue du maintien de l'ordre, rien ne nous porte à croire que des fonds fédéraux ont été affectés à cette question depuis le 11 septembre. Je ne suis pas un expert du terrorisme, mais à mon avis, les terroristes sont des criminels qui ne se distinguent des autres que par leur motivation différente. J'ai de la difficulté à distinguer les deux.

Le sénateur Atkins : Cela porte à croire, donc, que Terre-Neuve est un passage vers le territoire continental.

M. Deering : C'est ce que je crois.

Le sénateur Atkins : Et comment entre-t-on sur le territoire continental à partir d'ici? Par camion?

Mr. Deering: Once you are here it is pretty easy to get to the mainland. You can get on a plane at any of our airports, or you can drive to Port aux Basques or Placentia, get on a ferry and go to North Sydney, Nova Scotia.

Senator Atkins: That is very interesting. Chief, how many aircraft do you have?

Mr. Smith: In our division we have a Twin Otter that is posted in Happy Valley-Goose Bay. It is primarily because of the isolation of our detachments there. We have a number of isolated folks in Labrador, which —

Senator Atkins: You have one?

Mr. Smith: One Twin Otter, divisionally; and other than the Twin Otter, none. We have a regional Pilatus aircraft, a PC-12 I believe, out of Moncton, which is a regional aircraft for the four Atlantic divisions. We have a regional helicopter as well, a Eurocopter, which is a regional asset as well.

Senator Atkins: We have been told that there is one helicopter for Atlantic Canada.

Mr. Smith: That is correct. Besides that, we have a very good relationship with the provincial emergency measures people on land and in land/water searches. They provide us air support, when required. Also the Canadian Coast Guard has been excellent in terms of their assistance to us when we need it.

Mr. Deering: Senator, if I can just go back to the funding issue, I said that I have seen no evidence of any federal money. That is not completely accurate because we are now negotiating with the St. John's Airport Authority, in terms of working out on a contractual basis, provision of more focussed policing at the airport. That is through funding that Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, has provided to various airports across the country.

Mr. Atkins: When you prepare a budget, do you prepare it for the municipality, or do you do it for the province?

Mr. Deering: For the province: Policing in this province is strictly a provincial responsibility. It is an interesting relationship because I have all these clients that I try very hard to serve, and try to listen to their needs. However, at the end of the day, they can demand all they want, but from their perspective, they are not paying directly for policing. They get the police service that I provide based on the funding that I get from the province.

Senator Atkins: What you are telling us is that with your request, you really have not received what you have asked for?

Mr. Deering: We are not funded to the point where I would like to say, yes. Recently, we have been provided with some assistance from a fiscal perspective. That equates to additional bodies on the road, but those bodies are there for frontline

M. Deering : Une fois ici, c'est assez facile de se rendre sur le territoire continental. On peut prendre l'avion à partir de l'un de nos aéroports, ou se rendre en voiture à Port-aux-Basques ou à Placentia, et prendre le traversier pour North Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Atkins : C'est très intéressant. Chef, combien d'appareils avez-vous?

M. Smith : Notre division est dotée d'un Twin Otter, stationné à Happy Valley-Goose Bay. C'est principalement en raison de l'isolement de nos détachements là-bas. Nous avons un certain nombre de personnes isolées au Labrador, qui...

Le sénateur Atkins : Vous en avez un?

M. Smith : Un Twin Otter, pour la division; à part le Twin Otter, nous n'en avons aucun. Nous avons un avion Pilatus, je crois que c'est un PC-12, à Moncton, qui sert d'avion régional pour les quatre divisions de l'Atlantique. Nous sommes également dotés d'un hélicoptère régional, un Eurocopter, qui fait également partie des actifs régionaux.

Le sénateur Atkins : On nous a dit qu'il y a un seul hélicoptère pour le Canada atlantique.

M. Smith : C'est exact. De plus, nous entretenons de très bonnes relations avec les gens des mesures d'urgence provinciales qui se chargent des recherches terrestres et des recherches sur les lacs et océans. Ils nous fournissent un appui aérien, au besoin. La Garde côtière canadienne s'est également montrée très généreuse en fournissant son aide quand nous en avons eu besoin.

M. Deering : Sénateur, si je peux revenir à la question du financement, j'ai dit que rien ne me laisse croire à l'existence d'un financement fédéral. Cela n'est pas tout à fait exact, car nous négocions actuellement avec l'autorité aéroportuaire de St. John's en vue de dispenser, à titre de sous-traitant, des services de maintien de l'ordre plus ciblés à l'aéroport. Cette initiative a été rendue possible par le financement consenti à divers aéroports de partout au pays par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA.

M. Atkins : Quand vous préparez un budget, le préparez-vous pour la municipalité, ou pour la province?

M. Deering : Pour la province : le maintien de l'ordre dans notre province est une compétence provinciale. C'est une relation très intéressante, car j'ai tous ces clients que je m'efforce de bien servir, et je tente d'être à l'écoute de leurs besoins. Toutefois, au bout du compte, ils peuvent demander tout ce qu'ils veulent, mais de leur point de vue, ils ne paient pas directement pour ce service. Ils bénéficient du service de maintien de l'ordre que je dispense, et ce service est fonction du financement que j'obtiens de la province.

Le sénateur Atkins : Ce que vous nous dites à l'égard de votre demande, c'est que vous n'avez vraiment pas reçu ce que vous aviez demandé?

M. Deering : Nous ne bénéficions pas du financement que j'aurais souhaité, effectivement. Tout récemment, on nous a fourni une certaine aide budgétaire. Cela a permis d'ajouter des patrouilleurs, mais ils sont destinés aux services de maintien de

policing services. The reality of policing in my organization today is that in order to provide adequate policing on the frontline this summer, I had to disband my traffic unit and my street drug enforcement unit to put those people back in uniform and on the street.

Senator Atkins: Just a final question: If you were provided with additional funds, what would your priority be? Would it be human resources, equipment or what?

Mr. Smith: We have all kinds of pressures, as you might imagine, as a police organization. In terms of federal resources, probably the biggest focus would be on intelligence and the gaps that are there for us in that area, because without good intelligence it is very hard to make intelligence-based decisions. The resources we have work very hard to do that. Integrated border enforcement teams, I believe, that have been placed across the country, we would very much like to see those positions here, if possible. We know we have a very good relationship as well with Saint-Pierre and Miquelon — it is in the document I gave — which is another vulnerability from that side as well. It is not a huge one in terms of some of the other partners, I am sure, across the country, but a concern for us. We really have to sit down and take a hard look, but intelligence would be the number-one priority on the federal side of the house.

Mr. Deering: I suppose money would be because that would allow me to hire the people I need, and equip them to the extent required. However, their focus would be for us to have a meaningful presence, both from a visibility perspective and an intelligence perspective, at the port in St. John's and Long Pond, as well as at the airport in St. John's.

Senator Banks: I just want to make sure that I understand, because I am not from Newfoundland. Between the RNC and the RCMP you provide municipal policing throughout Newfoundland, is that correct? There is no St. John's city police force? Who owns the port of St. John's?

Mr. Deering: I am not really certain. The St. John's Port Authority, I believe, has an obvious link to the City of St. John's. I believe also, from a matrix perspective, there is a relationship with the province as well but to clearly articulate what that is, I would be way out of my league. I really would not be able to do that.

Senator Banks: Do you know, or am I remembering correctly, that ports in Canada generally used to be owned and operated by Ports Canada in the same way that all airports used to be operated by the Department of Transport? That transfer of the operational authority and either the leasing capacity or the ownership, in some cases, of those facilities to community-based organizations was something that was not imposed upon those communities, but rather something those communities avidly seemed to wish for. I am describing something that I believe to be true in the rest of the country, and I am wondering whether it was

l'ordre de première ligne. La réalité opérationnelle de mon organisation aujourd'hui, c'est que j'ai dû dissoudre mon unité vouée au trafic ainsi que mon unité de lutte antidrogue et forcer ces gens à revêtir l'uniforme de nouveau afin qu'on puisse assurer un niveau adéquat de maintien de l'ordre.

Le sénateur Atkins : Juste une dernière question : si on vous consentait des fonds supplémentaires, quelle serait votre priorité? S'agirait-il des ressources humaines, de l'équipement ou d'autres choses

M. Smith : En notre qualité d'organisme policier, nous devons composer avec une foule de contraintes, vous l'imaginez bien. En ce qui concerne les ressources fédérales, je mettrais probablement l'accent sur le renseignement et sur nos lacunes à ce chapitre, car il est très difficile de prendre des décisions en l'absence de renseignements solides. Les ressources dont nous disposons travaillent très dur en ce sens. Je crois qu'on a établi des équipes intégrées de la police des frontières partout au pays, et nous serions très heureux de voir de tels postes créés ici, si possible. Nous savons que nos relations avec Saint-Pierre-et-Miquelon sont également très bonnes — on le mentionne dans le document que je vous ai fourni — c'est tout de même un autre point faible. Je suis certain que ce n'est pas une grande préoccupation pour certains des autres partenaires de partout au pays, mais cela en est une pour nous. Nous devons vraiment nous asseoir et y réfléchir longuement, mais je dirais que le renseignement serait la priorité en ce qui concerne le côté fédéral de nos activités.

M. Deering : L'argent, je suppose, car cela me permettrait d'engager les gens dont j'ai besoin et de leur fournir l'équipement dont ils ont besoin. Toutefois, l'objectif de ces ressources supplémentaires devrait nous permettre d'assurer une présence valable, au chapitre tant de la visibilité que du renseignement, aux ports de St. John's et de Long Pond, ainsi qu'à l'aéroport de St. John's.

Le sénateur Banks : Je veux seulement m'assurer d'avoir bien compris, car je ne suis pas de Terre-Neuve. Ensemble, le RNC et la GRC assurent le service municipal de maintien de l'ordre partout à Terre-Neuve, c'est ça? Il n'y a pas de service de police de la Ville de St. John's? Qui est propriétaire du port de St. John's?

M. Deering : Je ne suis pas vraiment certain. L'administration portuaire de St. John's a, je crois, un lien évident avec la Ville de St. John's. Je crois également qu'il y a un lien avec la province, en ce qui concerne la gestion, mais je ne suis pas apte à articuler cela clairement. Je ne serais vraiment pas en mesure de faire cela.

Le sénateur Banks : Saviez-vous que — si je me souviens bien — les ports au Canada, en général, appartenaient à la Société canadienne des ports et étaient exploités par elle, de la même façon que tous les aéroports étaient exploités par le ministère des Transports? Ce transfert à des organismes communautaires du pouvoir opérationnel et de la capacité de location ou de propriété, dans certains cas, était non pas imposé à ces collectivités, mais plutôt quelque chose que ces collectivités semblaient souhaiter ardemment. Je décris quelque chose que je crois applicable au reste du pays, et je me demande si c'est le cas

true here. That is to say, did the City of St. John's, in concert with the province, happily take on and establish the Port Authority of St. John's?

Mr. Smith: Again, I had the same understanding that you have. I know there is a St. John's Port Authority, I believe, in Corner Brook. It is the same arrangement there, and I think recently in Stephenville, the Port Harmon Authority has taken over there. I do not know if the rest of the ports in the province have private port authorities or not, but I believe those three have. I have the same understanding that groups were invited to take ownership the same as they would have in the airports across the country.

Senator Banks: And did so happily?

Mr. Smith: I believe so, yes.

Senator Banks: My rude question, which I have asked in other places in the country before, is: When Transport Canada and Ports Canada used to do the policing of those facilities, which they owned and operated and then transferred the ownership and operation, or at least the proprietorship, to local authorities, I believe they also understood that they were transferring the responsibility for security for those facilities to the local authorities. It seems to me, not to put too fine a point on it, the local authorities have said, "We want the icing but you guys keep paying for the cake." The Feds, to put it colloquially, are being asked to belly up to pay for security of these facilities. Does that seem right to you?

Mr. Deering: I will not get into a debate about the rightness of it, but I can tell you, from my perspective, I wish it was clearly delineated as to who had responsibility because it would be easier for me to try to access additional resources. It seems to me that the linkage from the federal perspective is that this whole notion of national security is where we, as a country, are most vulnerable. Clearly that would be at our international seaports and airports.

Going back to what happened, and it happened here in 1997 and predates me, my understanding is that at midnight on November 30, the responsibility for policing the Port of St. John's went from the Ports Canada Police to the Royal Newfoundland Constabulary. Again, RNC has a very unclear relationship with the City of St. John's in that we police the City of St. John's through an arrangement the city has with the Province of Newfoundland and Labrador so it is not really clear, senator.

Senator Banks: These are, of course, all shared responsibilities. I do not mean to say that the Government of Canada does not have a clear responsibility with respect to crime, particularly federal crimes and the like, but it is not an entirely one-way street, in my view.

Chief, you talked about drugs.

The Chairman: Senator Banks, before you leave that topic, could we just close it out?

ici. Autrement dit : est-ce que la Ville de St. John's, de concert avec la province, était heureuse de prendre le port en charge et d'établir l'administration portuaire de St. John's?

M. Smith : Encore une fois, c'est ce que je croyais comprendre aussi. Je sais que l'administration portuaire de St. John's assure une présence, je crois, à Corner Brook. C'est le même mécanisme là-bas, et je crois que, tout récemment, l'administration portuaire de Port Harmon a pris en charge le port de Stephenville. J'ignore si les autres ports de la province relèvent d'une administration portuaire privée ou non, mais je crois que c'est le cas pour les trois que j'ai nommés. Je crois également que les groupes ont été invités à prendre les ports en charge, de la même façon qu'ils auraient pris en charge les aéroports de partout au pays.

Le sénateur Banks : Et ils étaient heureux de le faire?

M. Smith : Je le crois bien, oui.

Le sénateur Banks : La question difficile que je veux vous poser, et que j'ai posée ailleurs au pays auparavant, est la suivante : quand Transports Canada et Ports Canada assuraient le maintien de l'ordre dans ces installations, qu'ils possédaient et exploitaient, et qu'ils ont cédé la propriété et l'exploitation, ou, du moins, le titre de propriété, aux autorités locales, je crois qu'on avait également convenu de la cession des responsabilités en matière de sécurité pour ces installations aux autorités locales. Bref, j'ai l'impression que les autorités locales se sont dit : « Nous voulons le glaçage, mais vous continuerez de payer le gâteau. » On demande au gouvernement fédéral de faire sa part et de payer pour la sécurité de ces installations. Est-ce que cela vous semble acceptable?

M. Deering : Je ne tiens pas à débattre de la légitimité de cela, mais je peux vous dire que, de mon point de vue, j'aimerais qu'on détermine clairement qui est responsable, car il serait plus facile pour moi de tenter d'obtenir des ressources supplémentaires. Il me semble que le lien, en ce qui concerne le gouvernement fédéral, tient au fait que la sécurité nationale concerne les endroits où notre pays est le plus vulnérable. Il est clair que nos ports maritimes et nos aéroports internationaux sont de tels endroits.

Pour revenir à ce qui s'est produit, et cela s'est produit ici en 1997, avant mon arrivée, je crois comprendre que le 30 novembre à minuit, la responsabilité à l'égard du maintien de l'ordre au port de St. John's passait de la Police de Ports Canada à la Royal Newfoundland Constabulary. Je le répète : la relation entre la RNC et la Ville de St. John's est très nébuleuse, car nous assurons le maintien de l'ordre à St. John's, en vertu d'une entente conclue par la Ville avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador, alors ce n'est pas vraiment clair, monsieur le sénateur.

Le sénateur Banks : Il s'agit, bien sûr, de responsabilités partagées. Je ne veux pas dire que le gouvernement du Canada n'a pas eu une responsabilité claire en ce qui concerne la criminalité, en particulier les infractions aux lois fédérales et aux infractions du genre, mais cela ne tient pas uniquement à lui, selon moi.

Chief, vous avez parlé de drogues.

Le président : Sénateur Banks, avant de passer à un autre sujet, pourrions-nous seulement mettre un terme à celui-ci?

Senator Banks: Sure.

The Chairman: If the responsibility is with the St. John's Port Authority, they have the responsibility for policing it. If they want police there, they should enter into a contract with you. If they are not doing so, it is because they are choosing to economize and go without security. The reason for them having the port, presumably — at least that is the case in all the other communities — is they want to control their own development, and they thought they saw an advantage to their community for doing it. Your relationship, if you have any, and you obviously do not, should be with the port authority. That is what we find a little puzzling as a committee. Actually, we are not finding it puzzling because there is a pattern across the whole country that, as we devolve the ports, the local authorities have chosen to do away with security. It is everywhere. That is why I commented earlier to you that we think it is a disaster. We are sorry to hear that it is also a disaster here. What we seem to be hearing from you is that it is a non-event. Essentially, the committee is shaking its head and saying, "Oh God, another city to add to the list." There is a sense of frustration on this side of table, as well, that we are hearing that you too have this problem.

I am sorry, Senator Banks, and I apologize if I seem to have an outburst and not a question.

This committee is on the record as saying the RCMP should have the responsibility for policing ports and airports throughout Canada. We would like to see a single entity with that responsibility right across the board, because we see a hodge-podge. Frankly, there has to be the resourcing that goes with it, and that means perhaps recovering things that have been devolved in the past.

Anyway, I am sorry. This is not the way hearings are supposed to go. You are supposed to give us information, and I am not supposed to give you speeches, and I apologize.

Senator Banks: You are exactly right, Mr. Chairman. I agree that if there is going to be federally funded policing largely at ports and airports, and I believe there should be because of the interoperability and the nature of information — exchanging information between the Vancouver airport and the St. John's airport which ought to happen — it is easier if one agency does that. However, that cannot reasonably happen if the entire proprietorship and everything else totally resides in someplace else. Everybody has to belly up to the bar here. I agree with the chair that port authorities and airport authorities often are not.

Chief, you mentioned marijuana a few times, as well as some other drug problems, manufactured drugs. Is marijuana the bulk of the problem? Is it the biggest part of the problem? You talked about amphetamines, Reds and those kind of things, but how

Le sénateur Banks : Certainement.

Le président : Si la responsabilité appartient aux autorités portuaires de St. John's, elles sont responsables d'assurer le maintien de l'ordre. Si elles souhaitent bénéficier d'une présence policière, elles devraient passer un marché avec vous. Si elles ne le font pas, c'est qu'elles choisissent de réaliser des économies et de se passer de services de sécurité. La raison pour laquelle elles ont pris en charge le port, je présume — c'est, du moins, le cas dans toutes les autres collectivités —, c'est qu'elles veulent contrôler leur propre développement, et elles croyaient y voir un avantage pour leur collectivité. Vos relations, si vous en avez, devraient être avec l'administration portuaire, et ce n'est manifestement pas le cas. C'est ce qui laisse notre Comité perplexe. En réalité, cela ne nous laisse pas perplexe, car c'est une tendance qui sévit à l'échelle du pays : nous cédon la responsabilité à l'égard des ports, et les autorités locales ont choisi de se passer de la sécurité. C'est partout. Voilà pourquoi je vous ai dit, plus tôt, que je croyais que c'était un désastre. Nous sommes désolés d'apprendre que c'est également un désastre ici. Ce que vous semblez nous dire, c'est que ce n'est pas une nouveauté. Essentiellement, les membres du Comité secouent la tête et se disent : « Oh mon Dieu, une autre ville qui s'ajoute à la liste. » Nous ressentons aussi de la frustration lorsque nous vous entendons dire que vous êtes également aux prises avec ce problème.

Je suis désolé, sénateur Banks, et je m'excuse si mon intervention ressemble davantage à un éclat qu'à une question.

Le Comité a déclaré officiellement que la GRC devrait être responsable du maintien de l'ordre dans les ports et les aéroports de partout au Canada. Nous aimerions que cette responsabilité soit confiée partout à une seule entité, parce que nous voyons de la confusion. Franchement, cette responsabilité doit s'assortir des ressources nécessaires, et cela supposerait peut-être que l'on reprenne des responsabilités qui avaient été cédées dans le passé.

De toute façon, je suis désolé. Ce n'est pas de cette façon qu'une audience doit se dérouler. Vous êtes censé nous fournir de l'information, et je ne suis pas censé m'emporter de cette façon, et je m'en excuse.

Le sénateur Banks : Vous avez tout à fait raison, monsieur le président. S'il faut que le maintien de l'ordre dans les ports et les aéroports soit largement assuré au moyen de fonds fédéraux, et je crois que c'est le cas, en raison de l'interopérabilité et de la nature de l'information — comme l'échange d'information entre les aéroports de Vancouver et de St. John's, chose qui devrait avoir lieu — c'est plus facile si un seul organisme s'en charge. Toutefois, on ne peut raisonnablement s'attendre à ce que cela se produise si les installations et toutes les responsabilités connexes appartiennent à une autre entité. Tout le monde doit faire sa part. Je suis d'accord avec le président lorsqu'il dit que, bien souvent, les autorités portuaires et aéroportuaires ne le font pas.

Chef, vous avez mentionné la marijuana à plusieurs reprises, ainsi que d'autres problèmes de toxicomanie, notamment à l'égard des médicaments fabriqués. Est-ce que la marijuana constitue le gros du problème? Est-ce la plus grosse partie du

about the other colloquially more serious narcotic drugs, heroin and the like? Are they finding their way here, or is the bulk of your problem dealing with marijuana?

Mr. Deering: No, marijuana is an issue. It seems to be something that is culturally accepted and popular here. The biggest issue we have right now is with prescription drugs such as OxyContin, drugs that can be legally obtained. However, there is also a fairly significant presence in terms of cocaine. We do not see a lot of heroin here, but cocaine is here. I forget the name of this stuff that they drink a lot of water with, they dance all night, and carry on.

Mr. Smith: Ecstasy.

Mr. Deering: Ecstasy is fairly common here and those sorts of things.

I feel compelled to say something now, and I am not going to make a speech. In response to Senator Kenny's comments, I hope that the committee does not recommend what I would consider to be the creation of a silo, in terms of trying to hive off port policing to some federal agency that would be independent of the local police service. The reality of the day is that in a community like this, the criminals who are active in ports are active in the community so I think if you are going to recommend something, it has to be from an integrated perspective. I would hate to see this committee come up with a recommendation that says, yes, the RCMP or whoever is going to have complete responsibility for this policing across the country. We have to work together. We have to be integrated because you cannot create a silo that stands in the middle of the City of St. John's and that nothing else is going to interact with, because it is the same people doing the same crimes in our community. I think that would be counterproductive. I think we need to address this from an integrated perspective.

The Chairman: Chief, I encourage you to read our reports. It is clear from your comments, you have not. We would welcome your comments after you have read the reports. When Senator Banks and Senator Forrestall are done, I will have some further questions for you.

Senator Banks: Yes, that is a good idea, Chief, to see what we have said. There is a vacuum in that respect, and all we are saying is that it needs to be filled, and sorry, nobody else is doing it. It is as simple as that.

Senator Forrestall: I defer to the chairman, if I may. My concerns parallel those of the chair, and they have to do with intelligence — intelligence-sharing in the absence of a coordinated, integrated body, anything is possible and anything is better than what we have now. That is not to downplay the splendid work of the Halifax Police Force or any police force in the nation. It is just that they are not linked. There is no good intelligence link between the local police force, community police forces. The Newfoundland Constabulary is quite different and

problème? Vous avez parlé d'amphétamines, de barbituriques et d'autres choses du genre, mais qu'en est-il des autres stupéfiants ayant des effets plus graves, comme l'héroïne? Est-ce qu'ils font leur chemin jusqu'ici, ou est-ce que la majeure partie de votre problème est liée à la marijuana?

M. Deering : Non, mais la marijuana est un problème. Elle semble culturellement acceptée, et elle jouit d'une grande popularité ici. Notre plus gros problème, à l'heure actuelle, concerne les médicaments délivrés sous ordonnance, comme l'OxyContin, des drogues qu'on peut obtenir légalement. Par contre, on remarque également une présence plutôt marquée de la cocaïne. Nous ne voyons pas beaucoup d'héroïne ici, mais il y a de la cocaïne. J'oublie le nom de cette substance qu'ils consomment avec beaucoup d'eau, et qui les fait danser toute la nuit.

M. Smith : L'ecstasy.

M. Deering : La consommation d'ecstasy et de ce genre de choses est plutôt courante ici.

Je me sens obligé de dire quelque chose maintenant, et je tâcherai d'être bref. En réponse aux commentaires du sénateur Kenny, j'espère que le Comité ne recommandera pas des mesures qui, selon moi, mèneraient à un cloisonnement, qui viseraient à confier le maintien de l'ordre à un organisme fédéral qui serait indépendant du service de police local. La réalité actuelle, c'est que dans une collectivité comme la nôtre, les criminels qui sont actifs dans les ports le sont également dans la collectivité, de sorte que, si vous recommandez quelque chose, il faut que cela découle d'une perspective intégrée. Je serais très déçu de voir le Comité recommander que la GRC ou un autre organisme assume l'entière responsabilité à l'égard du maintien de l'ordre partout au pays. Nous devons travailler ensemble. Nos activités doivent être intégrées, car on ne peut créer des cloisons qui isolent le milieu de la Ville de St. John's et qui empêchent toute interaction, car ce sont les mêmes personnes qui commettent les mêmes crimes dans notre collectivité. Je crois que cela irait à l'encontre du but recherché. Je crois que nous devons envisager la question du point de vue de l'intégration.

Le président : Chef, je vous encourage à lire nos rapports. Il est clair, à vous entendre, que vous ne les avez pas lus. Nous serons heureux d'entendre vos commentaires lorsque vous aurez pris connaissance des rapports. Quand les sénateurs Banks et Forrestall auront terminé, j'aurai d'autres questions à vous poser.

Le sénateur Banks : Oui, c'est une bonne idée, chef, de prendre connaissance de ce que nous avons dit. Il y a un vide à cet égard, et tout ce que nous disons, c'est qu'il faut le combler, et, je regrette, mais personne d'autre ne le fait. C'est aussi simple que cela.

Le sénateur Forrestall : Je m'en remets au président, si je puis me le permettre. Mes préoccupations vont dans le même sens que celles du président; plus précisément, elles portent sur le partage du renseignement en l'absence d'un organisme coordonné et intégré; dans ce domaine, tout est possible, et n'importe quoi serait mieux que ce que nous avons maintenant. Je ne veux pas minimiser le travail formidable qu'effectue le service de police de Halifax ou les autres services de police du pays. Là où le bât blesse, c'est qu'ils ne sont pas reliés. On n'a pas établi de bons

unique, but the rest of Canada has a uniqueness too in its diversity. They are simply not compatible, from the perspective of an inspector who has to live with intelligence, gather it, analyze it, and implement actions as a result of it.

So, I will defer to you, Chairman, because this is for us a very important issue, and he is our resident. We are going to make him a corporal once of these days. He has not made that yet.

The Chairman: I know the system and corporals really run the operation.

Senator Forrestall: That is really what got you to corporal.

The Chairman: I am going to ask you both this question. Would you please describe for the committee what you would consider to be an ideal model for policing the port here, and the other ports of significance in the province?

Mr. Smith: I cannot say I disagree with a consistent approach across the country. I think that is a very good approach. I share Mr. Deering's comments about integration. As you know, part of our main priority now as the national police force is to integrate police agencies. In saying that, I think we would have to have an integrated approach with clearly one group that would lead that approach in some sense. Whether that is the RCMP or not, I guess that is somebody else's decision, but we would certainly like to be there with everybody else: RNC, and other key players such as CBSA and Citizenship and Immigration Canada; all those people that need to be there. I would advocate that for the ports in the province, significant ones, obviously. There are some that are fairly small and they can be probably dealt with on a satellite basis, or whatever if you wish. I think the days are gone of, if I can use the word "silos" or "vertical policing" if you want. It has to be a horizontal approach if we are all going to work together to solve the problem.

The Chairman: Thank you. Chief Deering.

Mr. Deering: Gentlemen, in terms I agree with Bill. I think if you look at the agencies that have a common interest in the security of the ports in St. John's or Newfoundland, they are pretty well the same group across the nation, with the exception of the police service of jurisdiction. In Halifax it would be the Halifax Regional Police Service, or in Montreal it would be the Montreal Urban Police Service. I think it is important that there is an integrated approach. I think it is important that all the parties who have some responsibility and interest in security at the ports and airports be involved in that model. Who leads it? It does not really matter, but I agree we need to have a common approach in terms of doing the same things here that they are

liens de partage du renseignement entre les services de police locaux et les services de police communautaires. La Royal Newfoundland Constabulary est assez différente et unique en soi, mais le reste du Canada, dans toute sa diversité, l'est aussi. Les systèmes ne sont tout simplement pas compatibles pour un inspecteur qui doit consulter, recueillir et analyser des renseignements, et s'en servir pour prendre les mesures qui s'imposent.

Par conséquent, je m'en remets à vous, monsieur le président, car c'est une question très importante pour nous, sans compter qu'il s'agit de notre résident. Il sera peut-être un jour caporal, même si ce n'est pas encore fait.

Le président : Je connais le système, et je sais que ce sont les caporaux qui dirigent.

Le sénateur Forrestall : Et c'est pour cela qu'on vous a fait caporal.

Le président : J'aimerais vous poser une question, qui s'adresse à vous deux. Auriez-vous l'obligeance de décrire, à l'intention du Comité, ce qui représente pour vous un modèle idéal de services de police pour le port ici et les autres grands ports de la province?

M. Smith : Je conviens qu'il importe d'établir une approche uniforme dans tout le pays. À mon avis, c'est une très bonne initiative. Je partage l'opinion de M. Deering au sujet de l'intégration. Comme vous le savez, à titre de service de police national, nous avons pour principale priorité d'intégrer les services de police. Cela dit, j'estime que nous devrions demander à un groupe bien précis de diriger cette approche. Qu'il s'agisse de la GRC ou non, cela importe peu puisque c'est à quelqu'un d'autre que revient probablement cette décision, mais nous aimerions collaborer avec tous les autres : la RNC et d'autres intervenants clés comme l'ASFC et Citoyenneté et Immigration Canada, bref, tous les gens qui doivent être là. Je propose cela pour les grands ports de la province, évidemment. On pourrait probablement surveiller les petits ports grâce à des unités satellites ou autrement, si on préfère. Je crois que le temps est révolu où l'on travaillait de façon « cloisonnée », si vous me permettez l'expression, ou, si vous préférez, selon une « approche verticale » de maintien de l'ordre. Nous devons adopter une approche horizontale si nous voulons résoudre le problème en travaillant ensemble.

Le président : Merci. Chef Deering.

M. Deering : Messieurs, je suis d'accord en principe avec le projet de loi. Prenons tous les organismes qui doivent assurer la sécurité des ports à St. John's ou à Terre-Neuve : il me semble qu'ils sont pas mal tous équivalents dans l'ensemble du pays, sauf le service de police régional. À Halifax, il s'agit du service de police régional de Halifax, et à Montréal, du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal. J'estime qu'il importe d'adopter une approche intégrée. À mon avis, toutes les parties qui ont des responsabilités ou des intérêts dans le domaine de la sécurité aux ports et aux aéroports devraient participer à l'élaboration de ce modèle. Qui dirigera le tout? Ça n'a pas vraiment d'importance, mais je conviens que nous devons

doing in Vancouver, Montreal, Toronto or wherever else it may be. Not to involve the partner agencies, particularly the local police jurisdiction, I think would be a step backwards.

The Chairman: Neither of you commented on the specialized culture language procedures that take place in airports or in seaports. Neither of you commented on having people who were dedicated to that and who are specialized in that. Do you subscribe to the proposition that in order to properly police a port you need to have people who are working on the port on a full-time basis, and who understand the culture or the language, the operations of the port, or do you believe that ports can be policed like any other part of the city?

Mr. Deering: In order to have effective and efficient policing of the ports, because I think they are very unique in their nature, and in the types of criminals and crime that are drawn to them, I think it would be important to have people who are solely dedicated to the policing of those ports. There are important issues to consider such as cultures and linguistic issues; all those things have to be factored in. I think to have one of my constables, who today is making a presentation to one of the schools, to go down and deal with an important issue in the ports is not an effective way to do it. I think you need to have people who are solely dedicated to policing the ports and the airports.

Mr. Smith: I support that statement. I think sometimes when we talk about ports we think of marine ports, but in the whole concept of border integrity, it is important to note that the airports are just as weak a link as seaports, and I would advocate the same approach to each.

The Chairman: Gentlemen, I think you will find we are pretty much on the same line. The committee has taken note and some of us have visited the Port of Rotterdam which impressed us significantly, where they have over 280 dedicated police officers who only work on the port. They also have dedicated coastal police who take care only of coastal issues. They will respond on call, but principally they do not. They have discovered that the calls do not come in a timely way, and they are better to have their own programs and active outreach where they focus on various issues. They have advised this committee that it is astonishing what else comes up when they are focussing on whatever they consider to be the priority of the month, the quarter or the year. Do these things make any sense to you?

Mr. Smith: By all means. I still think, although they are dedicated to those ports, they need to be tied into the greater policing picture. This can be accomplished through integrated

harmoniser notre façon de faire avec celle de Vancouver, de Montréal, de Toronto et des autres villes touchées. Sans la participation des organismes partenaires, notamment les services de police locaux, il me semble que nous ne ferions que régresser.

Le président : Aucun de vous n'a présenté de commentaires au sujet des procédures spécialisées qu'on a mises en place aux aéroports et aux ports relativement aux différences culturelles et linguistiques. Vous n'avez, ni l'un ni l'autre, présenté de commentaires concernant la proposition d'avoir des gens compétents et spécialisés dans ce domaine. Êtes-vous d'accord avec la proposition selon laquelle, pour assurer le maintien de l'ordre dans un port, on doit avoir sur place des employés à temps plein qui comprennent la culture ou la langue du port ainsi que les activités qu'on y mène, ou bien estimez-vous que le maintien de l'ordre dans les ports doit se faire de la même façon que dans le reste de la ville?

M. Deering : Pour assurer le maintien de l'ordre dans les ports de façon efficace et efficiente, je crois que, comme les ports sont tout à fait uniques, tout comme les criminels et les crimes qui s'y commettent, on devrait avoir des gens qui se consacrent uniquement à la surveillance policière des ports. Parmi les questions importantes dont il faut tenir compte, mentionnons la culture et la langue; ces questions doivent entrer en ligne de compte. Je ne crois pas que ce serait une bonne idée que de demander à l'un de mes agents de police, par exemple celui qui présente aujourd'hui un exposé dans une école, de se rendre à un port pour résoudre un problème grave. À mon avis, il nous faut des gens qui se consacrent uniquement au maintien de l'ordre dans les ports et les aéroports.

M. Smith : Je suis d'accord avec cet énoncé. Je crois que, parfois, lorsqu'on parle de port, nous avons tendance à penser qu'il s'agit seulement de ports maritimes, mais lorsqu'on aborde toute la question de l'intégrité des frontières, il importe de noter que les aéroports posent tout autant problème que les ports; je recommanderais donc qu'on adopte la même approche dans les deux cas.

Le président : Messieurs, je crois bien que nous sommes pour ainsi dire sur la même longueur d'onde. Le Comité s'est informé de la situation du port de Rotterdam, et certains d'entre nous l'ont même visité; nous avons été tout simplement fascinés par ce qui se passe là-bas, où plus de 280 agents de police sont affectés exclusivement à la surveillance du port. Ce dernier compte également des garde-côtes qui sont responsables uniquement des affaires touchant les eaux territoriales. Ils sont supposés répondre aux appels, mais ce n'est pas ce qu'ils font en général. Ils se sont rendu compte que ces appels ne viennent pas toujours en temps opportun; alors, ils préfèrent déployer leurs propres programmes et activités de sensibilisation, ce qui leur permet de mettre l'accent sur diverses questions. Ils ont fait remarquer au Comité qu'ils ont bien d'autres choses à régler lorsqu'ils se concentrent sur ce qu'ils considèrent comme étant leur priorité du mois, du trimestre ou de l'année. Est-ce que tout cela vous semble logique?

M. Smith : Tout à fait. J'estime toujours que, même s'ils sont affectés à ces ports, ils doivent aussi envisager la surveillance policière de façon globale. Pour ce faire, il faut aussi des sections

intelligence sections as well, so they have the big picture on what is happening. As you say, although the resources would be dedicated there, they have to be aware of the larger issues outside the port that affect what is going to happen at that port.

Mr. Deering: I agree. You cannot separate crime and put it in a nice neat little package and say this is what is happening in the port, but in the rest of the city of St. John's there is no impact. It is completely fluid in nature. As I say, the criminal elements and the organized criminals who are active in St. John's are active in the ports, the downtown bars and anywhere else they can make a profit. There has to be a connection, but I think you need a group focussed specifically on the ports, but who have an ongoing interaction with the policing authorities in the rest of the city and province.

Senator Banks: Can I ask another question on that?

The Chairman: Go ahead Senator.

Senator Banks: We were talking about who should drive the bus in that respect. You have a close association with the Canadian Association of Chiefs of Police, CACP. Do you know, for example, whether the Halifax Regional Police Force, which has responsibility for the port of Halifax, has an ongoing important daily communications relationship with the City of Montreal Police or the City of Vancouver Police who have similar responsibilities in those cities?

Mr. Deering: I think in terms of specific investigations that would happen as required.

Senator Banks: How?

Mr. Deering: I guess investigators would follow up with counterparts in Montreal if that was where their investigation led them. In general terms, all of us in the collection, analysis and dissemination of intelligence information are linked through provincial bureaus to the Criminal Intelligence Service of Canada. We share a common database so we can all access our criminal intelligence information. We have a provincial bureau here that interacts with other provincial bureau commanders from an intelligence gathering and sharing perspective through the CACP. There are all sorts of initiatives to ensure that we are as integrated as the criminals we are trying to arrest, and that we share information as well as they are, so it is happening. To go to a policy manual and show you would be difficult to do, but I can tell you that on my force, on a daily basis, we interact with police services all over the world in terms of specific investigations.

Senator Banks: Thank you.

The Chairman: Can you identify, or are you aware of, organized criminal groups who are active air side at the airport?

Mr. Deering: Air side?

intégrées du renseignement, qui leur offre une vue d'ensemble de la situation. Comme vous le dites, même si on doit affecter exclusivement des ressources là-bas, ils doivent être au courant des autres situations plus graves qui se passent peut-être à l'extérieur du port, mais qui le touchent quand même.

M. Deering : Je suis d'accord. On ne peut pas considérer que les activités criminelles qui se déroulent dans le port sont d'une classe à part, ni qu'elles n'ont aucune répercussion sur le reste de la ville de St. John's. En fait, tout est fluide. Comme je le disais, les éléments criminels et les membres du crime organisé qui sont actifs à St. John's le sont aussi bien dans les ports que dans les bars du centre-ville, bref n'importe où ils peuvent faire des profits. On doit établir des liens, mais je crois aussi qu'on doit mettre sur pied un groupe axé principalement sur les ports, qui n'en communiquerait pas moins périodiquement avec les autorités policières du reste de la ville et de la province.

Le sénateur Banks : Puis-je poser une autre question à ce sujet?

Le président : Allez-y sénateur.

Le sénateur Banks : Nous avons abordé la question de savoir qui devrait diriger tout cela. Vous avez des liens étroits avec l'Association canadienne des chefs de police, l'ACCP. Savez-vous, par exemple, si le service de police régional de Halifax, qui est responsable du port de Halifax, communique bien quotidiennement avec le service de police de la Ville de Montréal ou avec celui de la Ville de Vancouver, dont les responsabilités sont semblables?

M. Deering : Je crois que c'est ce qui se passerait, au besoin, au cours d'enquêtes spéciales.

Le sénateur Banks : De quelle façon?

M. Deering : Je crois que les enquêteurs consulteraient leurs homologues à Montréal si leur enquête les menait jusque-là. De façon générale, nous sommes tous reliés, dans le cadre de nos fonctions de collecte, d'analyse et de diffusion des renseignements, aux bureaux provinciaux du Service canadien de renseignements criminels. Nous avons accès à la même base de données, qui nous permet à tous d'obtenir les renseignements criminels voulus. Nous avons ici un bureau provincial, qui collabore avec d'autres chefs des bureaux provinciaux pour la collecte et le partage des renseignements par l'entremise de l'ACCP. Nous avons établi diverses initiatives pour nous assurer que nous sommes aussi intégrés que les criminels que nous voulons arrêter et que nous échangeons de l'information aussi bien qu'eux, et nous y arrivons. Ce serait difficile de prendre un manuel de politiques pour vous le montrer, mais je peux vous dire que notre service communique tous les jours avec les services de police du monde entier au sujet de différentes enquêtes.

Le sénateur Banks : Merci.

Le président : Pouvez-vous identifier des groupes de criminels organisés qui sont actifs du côté piste de l'aéroport, ou avez-vous des renseignements à ce sujet?

M. Deering : Du côté piste?

The Chairman: On the ramps loading aircraft, unloading aircraft, air side as opposed to before you go through a CATSA search.

Mr. Deering: I cannot speak to that specifically. I can tell you in general terms that there are organized crime groups active in this city and in this province. To the extent that they have infiltrated the airport, I cannot say specifically in relation to that.

The Chairman: And the port?

Mr. Deering: Again, the same thing. We know that there are crimes being committed in the ports where there is some linkage to organized crime and commodity smuggling. We know that the Hells Angels are present in our community. We know that Eastern European organized crime is present in our community. We know that traditional organized crime groups are present in our community. To specifically identify the extent and the specific cases, first of all, would be counterproductive in this setting, and it would be difficult for us to do it at this time as well. As I said, we are constantly doing intelligence probes to try and get some sense of where those are, and those eventually develop into investigations.

The Chairman: Chief Superintendent?

Mr. Smith: I have a similar response to that, senator. We have no known intelligence that would tell us that there is an organized crime group air side in St. John's, or in any other airport in the province for that matter, and similarly for the ports. That is not to say that it is not happening. It is possible that something like that could happen and we do not know yet. As the Chief pointed out earlier, most of our drugs and other illegal commodities come via ports and airports, so I guess it is never say never, certainly. We are attuned to it and we look for evidence of that all the time.

The Chairman: I can tell you, on the record, that colleagues and other cities have been able to identify specific families for us, and have been quite specific about who has been active air side, and likewise, who has been active in the ports. If you are not encountering them, does that tell you that you have a lower incidence here?

Mr. Smith: Not necessarily. We may not have credible enough intelligence or information to give us that picture yet, and that is something we continue to pursue all the time.

Senator Forrestall: Is there an RCMP presence at the airport?

Mr. Smith: No, not on-site. We are in the airport quite often for various issues, investigations and intelligence gathering, but not on-site at the airport.

The Chairman: Yet there are international flights coming in and out of the airport?

Mr. Deering: That is correct.

Le président : Dans l'aire des rampes de chargement et de déchargement des avions, c'est-à-dire du côté piste, par opposition au point de fouille de l'ACSTA.

M. Deering : Je ne peux vous répondre à ce sujet-là, spécifiquement, mais je peux vous dire que, de façon générale, des groupes de criminels organisés sont actifs dans la ville et la province. Quant à savoir s'ils ont infiltré l'aéroport, je ne saurais vous le dire.

Le président : Et le port?

M. Deering : Là encore, c'est la même chose. Nous savons que des crimes commis aux ports sont reliés au crime organisé et à la contrebande. Nous savons que les Hells Angels sont présents dans notre communauté, nous savons que le crime organisé de l'Europe de l'Est est présent dans notre communauté. Nous savons que les groupes traditionnels de criminels organisés sont présents dans notre communauté. Ce serait tout simplement inutile d'essayer de déterminer la portée et la nature des cas dans ce contexte, sans compter que nous aurions beaucoup de difficulté à le faire à l'heure actuelle. Comme je l'ai déjà dit, nous cherchons constamment à obtenir des renseignements pour arriver à cerner ces cas, puis à faire enquête.

Le président : Monsieur le surintendant principal?

M. Smith : Ma réponse est à peu près la même, monsieur le sénateur. Nous ne disposons d'aucun renseignement qui puisse nous permettre d'établir qu'il existe un groupe de criminels organisés du côté piste à l'aéroport de St. Johns, ni même dans un autre aéroport de la province ou dans les ports. Cela ne signifie nullement qu'il n'y en a pas. Ce genre de chose peut très bien arriver sans qu'on en soit encore informé. Comme le chef l'a déjà souligné, la plupart des drogues et d'autres produits illégaux passent par nos ports et nos aéroports; donc, ce n'est pas impossible. Nous en sommes bien conscients, c'est pourquoi nous sommes toujours à l'affût de preuves à cet égard.

Le président : Je peux vous dire officiellement que mes collègues et d'autres villes ont pu identifier des familles spécifiques pour nous et ont même pu préciser quels groupes sont actifs du côté piste des aéroports et lesquels sont dans les ports. Si vous n'avez pas eu affaire à ce genre de groupes, estimez-vous que c'est parce que l'incidence est plus faible ici?

M. Smith : Pas nécessairement. Nous n'avons peut-être pas réussi à obtenir des renseignements suffisamment crédibles ou des renseignements qui vont en ce sens, mais nous nous efforçons constamment d'y arriver.

Le sénateur Forrestall : La GRC a-t-elle des agents à l'aéroport?

M. Smith : Non, pas sur place. Nous y allons assez souvent pour régler diverses questions, procéder à des enquêtes et recueillir des renseignements, mais nous ne sommes pas sur place en permanence.

Le président : Pourtant, il y a des vols internationaux à l'aéroport, n'est-ce pas?

M. Deering : C'est exact.

The Chairman: Who handles the federal issues? You are called out?

Mr. Smith: If we are called in we will respond. On the day-to-day issues of Criminal Code investigations and whatnot it is handled by our counterparts in the RNC. If there is a federal aspect of it, by all means we would be there to assist.

The Chairman: Do either of you have responsibility for policing at Hibernia?

Mr. Deering: I do not.

Mr. Smith: To the extent that we work with them. We have had some of our members take the familiarization — I cannot name the course for you, but when you get in a helicopter you have to be trained to a certain level in case the helicopter ditches in the sea. We have some joint exercises with Hibernia, their security people.

The Chairman: And with the military?

Mr. Smith: With the military and Hibernia at the same time? Not that I know of. Unless there is interaction there that I am not aware of, but to my knowledge it is the RCMP, Hibernia, and the major corporate people who are involved in that, as well.

The Chairman: Principal responsibility for security on the platform rests with the oil companies?

Mr. Smith: Yes.

The Chairman: Thank you both, gentlemen, for coming and appearing before us. We have found the information to be very useful. I think we have come away with the sense that we need to come back and talk to you more. We appreciate you drawing these issues to our attention. I can assure you that this is an ongoing concern of this committee. We see it as a national problem of some significance. The clerk will ensure that you get copies our reports where we have commented on it. We would be very grateful if, after you read them, you respond in a critical way to them; if you looked at them and said, “Well that is fine, but it would not work here,” or, “You are not taking into account these other factors.” We would be pleased to get that sort of feedback from you. We will endeavour to get you copies of the reports that we have made on these issues, and we hope we hear back from you after we send you those reports.

Thank you very much for attending here today. You have been of great assistance to the committee and its work.

The committee adjourned.

Le président : Qui règle les questions de ressort fédéral? Est-ce vous?

M. Smith : Si on nous appelle, nous y allons. Par ailleurs, ce sont nos homologues de la RNC qui s’occupent des aspects quotidiens des enquêtes et autres activités du genre. Si le tout comporte un aspect fédéral, nous sommes toujours prêts à venir sur place pour offrir notre aide.

Le président : Est-ce que l’un de vous deux est chargé du maintien de l’ordre à Hibernia?

M. Deering : Non, je ne le suis pas.

M. Smith : Dans la mesure où nous travaillons avec eux. Nous avons demandé à certains de nos membres de prendre un cours de base — je ne me rappelle plus le titre de ce cours, mais je peux au moins vous dire que, lorsqu’on prend un hélicoptère, on doit recevoir une formation suffisante pour s’en sortir au cas où l’hélicoptère tombe à la mer. Nous avons organisé des exercices conjoints avec Hibernia et ses responsables de la sécurité.

Le président : Et avec l’armée?

M. Smith : Avec l’armée et Hibernia en même temps? Je ne crois pas. À moins qu’il y ait certaines ententes dont je ne suis pas au courant, il me semble que c’est la GRC, Hibernia et les cadres supérieurs qui participent aussi à ces activités.

Le président : La responsabilité principale de la sécurité sur la plate-forme incombe-t-elle aux entreprises pétrolières?

M. Smith : Oui.

Le président : Merci à vous deux, messieurs, d’avoir accepté de vous présenter devant notre comité. Nous avons trouvé vos renseignements très utiles. Je crois que nous devons nous réunir de nouveau et discuter plus longuement avec vous. Nous apprécions que vous ayez porté ces questions à notre attention. Soyez assurés que notre Comité continuera de les étudier. Nous estimons qu’il s’agit d’un problème national assez important. Le greffier veillera à ce que vous obteniez un exemplaire des rapports que nous rédigerons à ce sujet. Nous vous serions reconnaissants de nous faire connaître votre opinion une fois que vous les aurez lus; si vous vous êtes dit : « C’est bien beau tout ça, mais nous ne pourrions jamais appliquer cela ici », ou bien : « Vous n’avez pas tenu compte de certains autres facteurs », nous aimerions le savoir. C’est ce genre de commentaires que nous souhaiterions obtenir de votre part. De notre côté, nous veillerons à ce que vous receviez une copie des rapports qui porteront sur ces questions, et nous espérons que, de votre côté, vous nous ferez part de vos commentaires au sujet de ces rapports.

Merci beaucoup d’être venus aujourd’hui. Vous avez été d’une aide précieuse pour le Comité et l’avancement de ses travaux.

La séance est levée.

36^e bataillon de service :

Le lieutenant-colonel J.F. Camsell.

Royal Newfoundland Regiment (1^{er} Bataillon) :

Le lieutenant-colonel S.P. Leonard.

Assemblée publique

À titre personnel :

Greg Doyle;

Geoff Peters;

Harry Gordon Bown;

Don Barter;

James Cahill;

Arthur Howard;

Siobhan Coady;

Carl Powell;

J. Leonard Barron;

Andy Vavasour;

Joy Fitzsimmons;

Bettina Ford;

Tracy Glynn;

James MacLean;

Len Squires;

Jon Summers;

Fraser Ellis;

Kas Talabany.

Thursday, February 3, 2005

Government of Newfoundland and Labrador:

The Honourable Trevor Taylor, Minister of Fisheries and Aquaculture and Minister Responsible for Labrador.

House of Assembly of Newfoundland and Labrador:

John Hickey, MHA, Lake Melville.

Town of Happy Valley-Goose Bay:

Leo Abbas, Mayor.

Royal Newfoundland Constabulary:

Richard Deering, Chief of Police.

Royal Canadian Mounted Police:

Bill Smith, Chief Superintendent.

36^e bataillon de service :

Le lieutenant-colonel J.F. Camsell.

Royal Newfoundland Regiment (1^{er} Bataillon) :

Le lieutenant-colonel S.P. Leonard.

Assemblée publique

À titre personnel :

Greg Doyle;

Geoff Peters;

Harry Gordon Bown;

Don Barter;

James Cahill;

Arthur Howard;

Siobhan Coady;

Carl Powell;

J. Leonard Barron;

Andy Vavasour;

Joy Fitzsimmons;

Bettina Ford;

Tracy Glynn;

James MacLean;

Len Squires;

Jon Summers;

Fraser Ellis;

Kas Talabany.

Le jeudi 3 février 2005

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador :

L'honorable Trevor Taylor, ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsable du Labrador.

Chambre d'assemblée de Terre-Neuve-et-Labrador :

John Hickey (lac Melville)

De la Ville de Happy Valley-Goose Bay :

Leo Abbas, maire.

Royal Newfoundland Constabulary :

Richard Deering, chef des Services de police.

Gendarmerie royale du Canada :

Bill Smith, surintendant principal.



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

Wednesday, February 2, 2005

Morning meeting

9 Wing (Gander):

Lieutenant-Colonel Jim Macaleese, Commander.

103 Search and Rescue Squadron (Gander):

Major Brian Wicks, Commander.

Canadian Merchant Service Guild:

Lawrence Dempsey, National President;

Mark Boucher, National Secretary Treasurer.

Union of Canadian Transportation Employees (UCTE):

Wayne Fagan, Regional Vice-President;

John Fox, Member.

Afternoon meeting

Canadian Coast Guard:

John Butler, Regional Director, Newfoundland and Labrador.

H.M.C.S. Cabot:

Lieutenant-Commander Max Harvey, Commander.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le mercredi 2 février 2005

Séance du matin

9^e Escadre (Gander) :

Le lieutenant-colonel Jim Macaleese, commandant.

103^e Escadron de recherche et de sauvetage (Gander) :

Le major Brian Wicks, commandant.

Guilde de la marine marchande du Canada :

Lawrence Dempsey, président national;

Mark Boucher, secrétaire-trésorier national.

Union canadienne des employés des transports (UCET) :

Wayne Fagan, vice-président régional;

John Fox, membre.

Séance de l'après-midi

Garde côtière canadienne :

John Butler, Directeur régional, Terre-Neuve-et-Labrador.

N.C.S.M. Cabot :

Le capitaine de corvette, Max Harvey, Commandant.

(Suite à la page précédente)