



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

Monday, February 7, 2005
Wednesday, February 9, 2005

Issue No. 11

Twenty-third and twenty-fourth 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 lundi 7 février 2005
Le mercredi 9 février 2005

Fascicule n° 11

Vingt-troisième et vingt-quatrième 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)

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

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-président : L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs :

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

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, February 7, 2005
(24)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 9:40 a.m., in room 172-E, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price and Grant Dawson, Analysts; 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.

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 10:00 a.m., the committee suspended its sitting.

At 10:05 a.m., the committee resumed its sitting in public in room 160-S, Centre Block.

WITNESSES:*National Defence:*

Lieutenant-General Marc Caron, Chief of Land Staff.

Lieutenant-General Ken Pennie, Chief of Air Staff.

Canada Border Services Agency:

Denis Lefebvre, Executive Vice-President;

Maureen Tracy, Acting Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations, Enforcement Branch;

Transport Canada:

Gerald Frappier, Director General, Marine Security, Safety and Security Group;

Brion Brandt, Director, Security Policy, Safety and Security Group;

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;

Ron Sully, Assistant Deputy Minister, Programs and Divestiture.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 7 février 2005
(24)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 9 h 40, dans la pièce 172-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Meighen et Munson (8).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price et Grant Dawson, analystes; 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.

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 10 heures, le comité suspend ses travaux.

À 10 h 5, le comité entreprend la séance publique dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre.

TÉMOINS :*Défense nationale :*

Le lieutenant-général Marc Caron, chef état-major de l'Armée de terre;

Le lieutenant-général Ken Pennie, chef d'état-major de la Force aérienne.

Agence des services frontaliers du Canada :

Denis Lefebvre, premier vice-président;

Maureen Tracy, chef par intérim, Contrebande, renseignement et enquêtes des douanes, Direction générale de l'exécution de la loi.

Transports Canada :

Gérald Frappier, directeur général, Sûreté maritime, Groupe Sécurité et sûreté;

Brion Brandt, directeur, Politique de sécurité, Groupe Sécurité et sûreté;

Kristine Burr, sous-ministre adjoint, Politiques;

Ron Sully, sous-ministre adjoint, Programmes et cessions.

Infrastructure Canada:

Guy Bujold, Assistant Deputy Minister.

The Chair made an opening statement.

Lieutenant-General Marc Caron made a presentation and answered questions.

At 11:42 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:48 a.m., the committee resumed its sitting.

The Chair made an opening statement.

Lieutenant-General Ken Pennie made a presentation and answered questions.

At 1:14 p.m., the committee suspended its sitting.

At 1:24 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 172-E, Centre Block.

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

At 2:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:05 p.m., the committee resumed its sitting in public in room 160-S, Centre Block.

The Chair made an opening statement.

Denis Lefebvre, Maureen Tracy, Gerald Frappier and Brion Brandt each made a presentation and answered questions.

At 3:41 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:56 p.m., the committee resumed its sitting.

The Chair made an opening statement.

Denis Lefebvre, Kristine Burr, Ron Sully and Guy Bujold each made a presentation and answered questions.

At 5:22 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:35 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 160-S (Subcommittee).

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

At 6:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Infrastructure Canada :

Guy Bujold, sous-ministre adjoint.

Le président fait une déclaration.

Le lieutenant-général Marc Caron fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 42, le comité suspend ses travaux.

À 11 h 48, le comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Le lieutenant-général Ken Pennie fait une déclaration et répond aux questions

À 13 h 14, le comité suspend ses travaux.

À 13 h 24, le comité reprend ses travaux, à huis clos, dans la pièce 172-E de l'édifice du Centre.

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

À 14 heures, le comité suspend ses travaux.

À 14 h 05, le comité entreprend la séance publique dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre.

Le président fait une déclaration.

Denis Lefebvre, Maureen Tracy, Gerald Frappier et Brion Brandt font une déclaration et répondent aux questions.

À 15 h 41, le comité suspend ses travaux.

À 15 h 56, le comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Denis Lefebvre, Kristine Burr, Ron Sully et Guy Bujold font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 22, le comité suspend ses travaux.

À 17 h 35, le comité reprend ses travaux, à huis clos, dans la pièce 160-S (salle des sous-comités).

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

À 18 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Les cogreffier du comité,

Daniel Charbonneau,

Jodi Turner

Co-Clerks of the Committee

OTTAWA, Wednesday, February 9, 2005
(25)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 12:12 p.m., in room 172-E, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

Other senator present: The Honourable Senator Nolin (1).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price.

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 1:08 p.m., the committee proceeded in public.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall that the following budget application for the fiscal year ending March 31, 2006 be concurred in;

That the Chair and deputy Chair be authorized to make corrections and adjustments to the budget as needed; and

That the Chair submit same to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Professional and Other Services	\$ 174,600
Transportation and Communication	\$ 569,400
All other expenses	\$ 31,000
Total	\$ 775,000

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

At 1:12 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le cogreffier du comité,

Daniel Charbonneau

Co-Clerk of the Committee

OTTAWA, le mercredi 9 février 2005
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 12 h 12, dans la pièce 172-E de l'édifice du Centre, 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).

Autre sénateur présent : Le honorable sénateur Nolin (1).

Également présent : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price.

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 13 h 8, le comité entreprend la séance publique.

L'honorable sénateur Forrestall propose que le budget suivant pour l'exercice se terminant le 31 mars 2006 soit adopté;

Que le président et le vice-président soient autorisés à apporter des corrections et des changements au budget, selon les besoins; et

Que le président présente le budget au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Services professionnels et autres	174 600 \$
Transport et communications	569 400 \$
Autres dépenses	31 000 \$
Total	775 000 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 13 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, February 7, 2005

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 9:40 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

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

[*English*]

The Chairman: Good morning, ladies and gentlemen. My name is Colin Kenny and I chair the Standing Senate Committee on National Security and Defence. We are here today to review Canadian defence policy.

I would like to introduce the members of the committee. On my immediate right is the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall who has served the constituents of Dartmouth for 37 years, first as their member of the House of Commons, then as their senator. While in the House of Commons, Senator Forrestall served as the official opposition defence critic from 1966-76. He is also a member of our Subcommittee on Veterans Affairs.

On my far right is Senator Norm 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 Robert Stanfield, Premier Davis of Ontario, and Prime Minister Brian Mulroney. He is also a member of our Subcommittee on Veterans Affairs.

Next to Senator Atkins is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks 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, and provided musical direction for the ceremonies of the 1988 winter Olympic Games. He is an Officer of the Order of Canada, and has received a Juno award.

Beside Senator Banks is Senator Michael Meighen who is a lawyer by profession. He is Chancellor of the University of Kings 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. Senator Meighen is chair of our Subcommittee on Veterans Affairs, and is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce.

On my left 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 is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 7 février 2005

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit ce jour à 9 h 40 pour examiner, pour ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

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

[*Traduction*]

Le président : Bonjour, mesdames et messieurs. Je suis Colin Kenny et je préside le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Nous sommes ici pour examiner la politique nationale de défense du Canada.

J'aimerais vous présenter les membres du comité. À ma droite, voici le distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse, Michael Forrestall, qui 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, le sénateur Forrestall 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.

Tout au bout à droite, voici le sénateur Norm 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.

Près de lui, le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Le sénateur Banks 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 comme animateur et musicien 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 il a été lauréat d'un prix Juno.

Son voisin est le sénateur Michael Meighen, avocat de profession. Il est chancelier de la University of Kings College et ancien président du Festival de Stratford. Il a reçu des doctorats honorifiques en droit civil de la Mount Allison University et de l'Université du Nouveau-Brunswick. Le sénateur Meighen est président de notre Sous-comité des anciens combattants et il est aussi membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce.

À ma gauche, voici le sénateur Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse. C'est une éducatrice chevronnée qui a abondamment servi sa collectivité, 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.

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

Senator Joseph Day from New Brunswick sits at the end of the table. He is the deputy chair of both the Standing Senate Committee on National Finance and the 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 our review in 2002 and during that year published the following 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 Coastline: 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 Guide Book, 2005 Edition*.

This committee is reviewing Canadian defence policy, and during the next few months we will hold hearings in every province and engaging with Canadians to determine their national interest, and 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 for their country.

We have before us today LGen. Caron, Chief of the Land Staff. He is an infanteer by trade, and his regiment was the Royal 22nd. He has commanded at most levels of the army. He has served on a number of overseas missions, in Kosovo as well as in exchange with the British Forces. He has recently been promoted to assume the role of commander of the army, although he was acting commander while LGen. Hillier, the new Chief of Defence Staff, served in Afghanistan throughout the first nine months of 2004.

LGen. Caron, we are pleased to have you here before us. We are looking forward to what you have to say.

LGen. Marc Caron, Chief of Land Staff, Department of National Defence: Thank you Mr. Chairman. My opening remarks will focus on the state of the army, army transformation and regeneration, followed by a conclusion. I

À sa gauche, le sénateur Jim Munson, de l'Ontario. C'était un journaliste sérieux et il a été directeur des communications du premier ministre Chrétien avant d'être nommé au Sénat, en 2003. Il a deux fois été mis en nomination pour des prix Gémeaux, en reconnaissance de l'excellence de son travail en journalisme.

Tout au bout à gauche, 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 le plan 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 examine la politique de défense du Canada et au cours des prochains mois, il tiendra des audiences dans toutes les provinces et dialoguera avec les Canadiens et les Canadiennes 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.

Nous accueillons aujourd'hui le lieutenant-général Caron, commandant et chef d'état-major de l'Armée de terre. Soldat d'infanterie de carrière, il était du Royal 22^e. Il a occupé presque tous les postes de commandement dans l'Armée de terre. Il a participé à plusieurs missions à l'étranger, notamment au Kosovo, ainsi qu'à un échange au sein des forces britanniques. Il vient d'être promu au poste de commandant de l'Armée de terre, après en avoir assuré l'intérim pendant les neuf premiers mois de 2004 alors que le lieutenant-général Hillier, qui est maintenant chef d'état-major de la Défense, était posté en Afghanistan.

Lieutenant-général Caron, nous sommes contents de vous voir. Nous avons hâte de vous entendre.

Le lieutenant-général Marc Caron, chef d'état-major de l'Armée de terre, ministère de la Défense nationale : Merci, monsieur le président. Mes commentaires liminaires porteront sur l'état de l'Armée de terre, sa transformation et sa régénération, puis je

will keep my remarks brief. We can go into further detail on these subjects and others that I have touched upon during the question and answer period.

Advancing with purpose: *The Army Strategy* was released in 2002. The document has been highly successful in guiding the army's transformation efforts. It has had the unique characteristic of being "succession proof" in terms of living through its third army commander since its publication. This is a testament to the soundness of its intent, vision and objectives.

Over the last three years, we have continued to integrate the major new equipment and rationalized some of our combat capabilities into like units to reduce redundancies and allow our field force to focus on their core capabilities. During International Security Assistance Force, or ISAF, in Afghanistan, we successfully introduced an unmanned aerial vehicle capability to the Canadian Forces. We also initiated the process of retiring some of our Cold War equipment. Most importantly, the process of establishing the Canadian Manoeuvre Training Centre in Wainwright, Alberta, commenced.

The CMTC is a number-one priority, as it will be the focal point for army collective training and central to the new Managed Readiness System, with initial operating capability as of April 1, 2006.

There are still some challenges that the army will face. We must continue to address the need to make the army more sustainable, while ensuring that it is both affordable from a financial resources point of view and that it is sustainable in terms of the ability to generate forces as requested by the government.

The last several years have seen the army stretched by the operational tempo the Canadian Forces have maintained. At its height, when Canada was the largest contributor of troops to the International Security Assistance Force, almost 2,800 army personnel were deployed on operations. The Canadian government has supported a reduced commitment for the army for the next year to allow the army to rest, regenerate and prepare itself to deploy sustainable task forces in 2006.

In terms of our service equipment, the army has a relatively modern fighting vehicle fleet. There are challenges with regard to national procurement accounts, which are the accounts necessary to support spare parts and repairs. The way the army will generate forces to the Canadian Forces to employ will change under the Managed Readiness System. Potentially, elements could be grouped from across the country to form task-tailored forces. These task-tailored forces will be generated under a task force, including the capabilities necessary to remain strategically relevant and tactically decisive.

We are on the cusp of the release of the new international policy statement and the defence policy statement. Our challenge is to make sure that the army strategy merges with the developing

passerai à la conclusion. Je serai bref. Pendant la période de questions, nous pourrions traiter plus en détail de ces sujets et d'autres, auxquels j'aurai fait allusion.

Le document *La stratégie de l'Armée de terre : Engagés, vers l'avant* a été rendu public en 2002. Il a beaucoup aidé à orienter les efforts de transformation de l'armée. Il a la particularité d'avoir résisté à la succession, c'est-à-dire d'avoir survécu à trois commandants successifs depuis sa publication. Cela témoigne bien de la validité de son intention, de sa vision et de ses objectifs.

Au cours des trois dernières années, nous avons continué à intégrer de nouveaux équipements majeurs et nous avons rationalisé certaines de nos capacités de combat en unités, afin de réduire les redondances et de permettre à nos forces de campagne de se concentrer sur leurs capacités fondamentales. Pendant l'ISAF, ou Force internationale d'assistance à la sécurité, en Afghanistan, nous avons commencé à nous servir des véhicules aériens sans pilote des Forces canadiennes. Nous avons aussi commencé à remiser une partie de notre matériel de la guerre froide. Chose plus importante encore, on a procédé à la création du Centre canadien d'entraînement aux manœuvres à Wainwright, en Alberta.

Le CCEM est la grande priorité et le point de mire de la formation collective pour l'Armée de terre tout en étant crucial pour le nouveau système de gestion de la disponibilité opérationnelle, la première capacité opérationnelle étant prévue pour le 1^{er} avril 2006.

L'armée a encore des défis à relever. Nous devons continuer de répondre à la nécessité de la soutenabilité de l'Armée de terre, tout en garantissant que c'est abordable, du point de vue des ressources financières, et que nous maintenons notre capacité de mettre à la disposition du gouvernement les forces qu'il demande.

Au cours des dernières années, l'armée a été poussée à ses limites en raison du rythme opérationnel suivi par les Forces canadiennes. Aux moments de pointe, lorsque les troupes du Canada étaient les plus importantes au sein de la force internationale d'assistance à la sécurité, près de 2 800 de nos soldats étaient déployés. Le gouvernement canadien a appuyé la réduction de l'engagement de l'armée pour la prochaine année, afin que l'Armée de terre puisse se reposer, se régénérer et se préparer au déploiement de forces opérationnelles soutenables en 2006.

Pour ce qui est du matériel, l'Armée de terre a un parc de véhicules de combat relativement moderne. Il y a des difficultés au sujet des comptes d'approvisionnement national, soit les comptes se rapportant aux pièces de rechange et aux réparations. Dans le cadre de la gestion de la disponibilité, la façon de produire des capacités pour les Forces canadiennes changera. Certains éléments pourraient être regroupés, en provenance de divers points du pays, au sein de forces articulées. Ces forces articulées feront partie d'une force opérationnelle, et comprendront la capacité nécessaire pour être stratégiquement utiles et tactiquement déterminants.

Sous peu seront rendues publiques la nouvelle politique internationale et la politique de défense. Nous devons nous assurer que la stratégie de l'Armée de terre s'intègre à la vision de

Canadian Forces vision of transformation to ensure that the whole is greater than the sum of all its parts. Our reality assets will also require constant attention. However, we feel that the army strategy positions us well to respond to these challenges.

With respect to army regeneration, in September, 2004, I issued my intent to regenerate the army's capability and readiness through an integrated and synchronized approach. The main effort throughout this regeneration period is the creation of sustainment of task forces to meet high readiness tasks. The end state is a combat-capable, multipurpose land force able to meet Canada's defence commitments for an indefinite period. The overall army objective related to this plan remains in line with the overarching army strategy.

We must achieve the right balance between agendas. Our efforts must lead to an improved management of personnel tempo and mitigation of pressures placed on our soldiers.

The regeneration activities, which commenced in earnest with the reduced commitments in August 2004 are on target, and I am confident that by February 2006, the army's readiness posture will be sufficient to meet and sustain the demands at home and abroad.

Beginning in February 2006, the managed readiness plan will take effect. This plan establishes a continuous three-year cycle of recovery, training and deployment that will provide the Canadian government with the sustainable capacity to deploy up to two 1,000-person task forces and a brigade group headquarters. In addition, managed readiness establishes the capability to deploy a third "surge task force" for short duration emergency situations, while allowing the army to continue to meet its commitments for such operations as disaster assistance response and non-combatant evacuation. A key element of managed readiness is the six-month recovery period immediately following a unit's deployment that serves to mitigate the effects of high operational tempo.

Regarding the reserves, both the regeneration and managed readiness plans direct the design, planning and execution of the full range of tasks for the army, including both the regular and reserve components. Under the managed readiness plan, the army reserve plays a crucial role in the sustainment of all high-readiness tasks.

In the fall of 2004, I stated my intent to increase the role of the army reserve through the implementation of higher operational readiness of key capabilities in support of international and domestic operations. The main effort will be the generation of the initial capabilities supporting the regular component task forces coming in line in February 2006. The end state will provide

transformation des Forces canadiennes qui est en cours d'élaboration, de manière que l'ensemble soit synergiquement supérieur à la somme de ses éléments. Nos biens immobiliers nécessitent aussi notre attention. Nous croyons toutefois que la stratégie de l'Armée de terre nous prépare bien à relever ces défis.

En ce qui concerne la régénération de l'armée, en septembre 2004, j'ai rendu publique mon intention de renouveler la capacité et la disponibilité de l'armée grâce à une approche intégrée et synchronisée. Cette période de régénération consistera principalement à soutenir les forces opérationnelles pour qu'elles puissent accomplir des tâches nécessitant un niveau de préparation élevé. L'objectif visé est de créer une force terrestre apte au combat et plurifonctionnelle qui est en mesure de répondre aux engagements du Canada en matière de défense pendant une période indéfinie. L'objectif général de l'armée en ce qui concerne ce plan demeure conforme à la stratégie primordiale de l'armée.

Nous devons établir le juste équilibre pour ce qui est de nos priorités. Nos efforts doivent entraîner l'amélioration de la gestion du rythme personnel et atténuer les pressions exercées sur nos soldats.

Les activités de régénération, qui ont débuté sérieusement avec la réduction des engagements en août 2004, se déroulent selon le calendrier prévu, et je suis persuadé que d'ici février 2006, l'armée sera dans un état de préparation suffisant pour répondre aux besoins de façon viable au pays et à l'étranger.

Le plan de disponibilité opérationnelle entrera en vigueur en février 2006. Ce plan établit un cycle continu de trois ans de récupération, d'entraînement et de déploiement qui fournira au gouvernement canadien la capacité viable de déployer jusqu'à deux forces opérationnelles de 1 000 personnes et un quartier général du groupe-brigade. De plus, la disponibilité opérationnelle établit la capacité de déployer une troisième force d'appoint en cas de situations d'urgence de courte durée, tout en permettant à l'armée de continuer à respecter ses engagements dans le cas d'opérations telles que l'intervention en cas de catastrophes et l'évacuation de non-combattants. Un élément clé de la disponibilité opérationnelle est la période de récupération de six mois qui suit immédiatement le déploiement d'une unité de façon à atténuer les répercussions d'un rythme opérationnel élevé.

En ce qui concerne les réserves, les plans de régénération et de disponibilité opérationnelle prévoient la conception, la planification et l'exécution de la gamme complète des tâches de l'armée, y compris les forces régulières et les forces de réserve. Dans le cadre du plan de disponibilité opérationnelle, la Réserve de l'armée joue un rôle indispensable en ce qui concerne le soutien de l'ensemble des tâches à un niveau de préparation élevé.

À l'automne 2004, j'ai annoncé mon intention d'accroître le rôle confié à la Réserve de l'armée grâce à la mise en œuvre d'une disponibilité opérationnelle plus élevée des capacités clés à l'appui des opérations internationales et nationales. Il s'agira principalement d'établir les capacités initiales destinées à appuyer les forces opérationnelles de la Force régulière qui entreront en

the army reserves with a focused readiness posture creating the condition for a fully integrated army.

With respect to the future, I would like to turn your attention to where I see the army in the next five to 10 years.

We are changing the way we will fight, the way we will train and the way we will generate forces to operate in the complex, joint, interagency, multinational and public environment at the population centres. "Three-block war" was a term first coined by a marine general, General Krulak. He envisioned that friendly forces could be called upon to carry out, on the same day, three different kinds of operations within the area of the size of three city blocks. Block one would involve feeding and clothing displaced refugees and providing humanitarian assistance. In the second city block it would keep two factions apart, through stabilization, peace support or peace-support operations. In the third block it would be mid- or high-intensity fighting or combat operations. The three-block war concept has now been adopted by all major countries.

Canada's army must be ready to conduct these operations simultaneously and very close to one another. We must be prepared to conduct them in large urban centres and in complex terrain. In terms of how we conduct collective training for this environment, the brigade training event scheduled for the fall of 2005 will focus on this three-block war concept.

Finally, the managed readiness system I mentioned earlier will be the foundation for generating sustainable forces to operate in this environment. Obviously Canadian Forces expansion will have a major impact on our capacity to generate and sustain forces. The implementation of this system will occur over the next three to five years, subject to resources.

Investment in an expanded Canadian Forces is of particular interest to the army, as we have experienced a higher attrition rate than the remainder of the Canadian Forces, leaving many of our units significantly underpowered. The potential influx of additional personnel will allow the army to bring its units up to strength, and eventually increase the size of the deployable task forces.

The focus of the army expansion is on an increased capacity, both in terms of sustaining domestic and international operations, as well as the enhancement of the army's command and control, intelligence, surveillance, target acquisition and reconnaissance-forces generation.

We will continue to build our new direct-fire capability that began under General Hillier. As you are all aware, the Canadian Forces moved quickly on the acquisition of a mobile-gun system.

en vigueur en février 2006. L'objectif visé est d'assurer aux forces de réserve de l'armée un état de préparation ciblé qui crée les conditions voulues pour une armée pleinement intégrée.

En ce qui concerne l'avenir, j'aimerais vous indiquer comment j'entrevois le rôle de l'armée au cours des cinq à dix prochaines années.

Nous sommes en train de modifier la façon dont nous combattons, la façon dont nous nous entraînons et la façon dont nous créerons des forces capables de fonctionner dans un environnement complexe, interarmes, interinstitution, multinational et public des agglomérations. C'est un général de la marine, le général Krulak, qui a le premier utilisé l'expression guerre s'étendant sur trois pâtés de maisons. Il avait prévu que des forces amies pourraient être appelées à exécuter, le même jour, trois différents types d'opération dans un périmètre correspondant à trois pâtés de maisons. Dans le premier pâté, il s'agirait de nourrir et de vêtir des réfugiés déplacés et d'offrir une aide humanitaire. Dans le deuxième pâté de maisons, il s'agirait de tenir séparées deux factions, grâce à des opérations de stabilisation, ou de soutien de la paix. Dans le troisième pâté, il s'agirait de combats de moyenne ou haute intensité ou d'opérations de combat. Cette notion de guerre s'étendant sur trois pâtés de maisons est désormais adoptée par l'ensemble des grands pays.

L'armée du Canada doit être prête à effectuer ses opérations simultanément et de façon très rapprochée. Nous devons être prêts à effectuer ces opérations dans de grands centres urbains et en terrain complexe. En ce qui concerne l'entraînement collectif que nous donnerons en préparation à cet environnement, l'activité d'entraînement de la brigade prévue pour l'automne 2005 mettra l'accent sur cette notion des trois visages de la guerre.

Enfin, le système de disponibilité opérationnelle dont j'ai parlé plus tôt permettra de créer des forces viables capables d'opérer dans un tel environnement. De toute évidence, l'expansion des Forces canadiennes influera considérablement sur notre capacité de créer et soutenir des forces. La mise en œuvre de ce système se fera au cours des trois à cinq prochaines années, en fonction des ressources.

L'armée s'intéresse particulièrement aux investissements dans des forces canadiennes élargies, car son taux de réduction des effectifs est plus élevé que dans le reste des Forces armées, ce qui laisse bon nombre de ses unités en manque de personnel. L'arrivée éventuelle de nouveaux membres permettra à l'armée de combler les postes vacants et ensuite d'accroître la taille des forces opérationnelles déployables.

La croissance de l'armée sera centrée sur l'augmentation de sa capacité, autant pour les opérations nationales qu'internationales, ainsi que sur l'amélioration du commandement et du contrôle, du renseignement, de la surveillance, de l'acquisition d'objectifs et de la création d'une force de reconnaissance.

Nous allons continuer d'accroître notre capacité de tir direct, pour donner suite à ce qu'avait amorcé le général Hillier. Comme vous le savez, les Forces canadiennes ont vite saisi l'occasion

An initial delivery of the first batch of these mobile-gun systems is still expected in 2007, and new equipment introductions will continue.

Our major efforts have been put into reorganizing our army and our structures for the information-age of warfare. The omnibus ISTAR project, Intelligence Surveillance Target Acquisition and Reconnaissance, will provide a suite of integrated equipment that will produce an interoperable, globally deployable system that can support the land force commanders in non-combat and combat operations across the full spectrum of conflict. However, the army will always be expeditionary army, but the new security environment means that domestic security will also be important. A more direct and concerted effort needs to be paid to the defence and security of Canadians.

The army will form a task force in the role of immediate-reaction units; one in the Atlantic, one in Quebec, one in Ontario and one in Western Canada. However, it is here where domestic requirements play to the particular strength of the reserves. Their footprint across the country will play a valuable role; a complementary role to the domestic task force in support of other government departments and other levels of government. We have established unique capabilities in the reserves that will be useful in supporting expeditionary operations and also uniquely suited for domestic response.

The nature of the potential threats means we cannot look at the domestic environment in isolation. We must consider our potential participation in continental defence and security if we are to meet the goals and tenets of the new national security policy. The army must be prepared to generate forces to respond.

By way of summary, the army has moved forward significantly in implementing the vision that was espoused by General Jeffrey three years ago and confirmed by the operations of General Hillier in Afghanistan.

We are moving to a more sustainable army that will be relevant and responsive to the needs of the country in the new security environment of the 21st century. We will also continue to move forward in our initiatives to strengthen the protection of Canadians at home and in addressing our responsibilities in terms of continental defence and security. Army regeneration will see the move towards an interim posture called the "interim army."

As the new strategic policy unfolds, there may be a requirement to tweak where the army is headed, but we are convinced that the strategy's overall intent and vision remains essentially sound. As a coherent vision of Canadian Forces transformation begins to emerge, we will have to ensure that we contribute to the whole and deliver the capabilities required by the country.

d'acquérir un système de canon mobile. La première livraison de ces systèmes devrait se faire en 2007 et l'arrivée de nouvelles pièces d'équipement se poursuivra par la suite.

Nous avons aussi déployé de grands efforts pour réorganiser notre armée et nos structures en fonction des exigences de la guerre de l'ère électronique. Le grand projet ISTAR, renseignement, surveillance, acquisition d'objectifs et reconnaissance, nous permettra d'obtenir de l'équipement intégré qui constituera un système interopérable et déployable à l'échelle mondiale pouvant appuyer les commandants des forces terrestres dans des opérations de combat et sans combat, dans tous les genres de conflits. L'armée restera une force expéditionnaire, mais, dans le nouvel environnement de sécurité, la sécurité nationale revêtera davantage d'importance. Il faudra consacrer des efforts concertés et directs à la défense et à la sécurité des Canadiens.

L'armée mettra sur pied une force opérationnelle constituée d'unités d'intervention immédiate; il y en aura une dans l'Atlantique, une au Québec, une en Ontario et une dans l'ouest du Canada. Toutefois, c'est dans le domaine de la sécurité nationale que l'on peut véritablement mettre à profit les forces de réserve. Leur présence à l'échelle du pays leur permettra de jouer un rôle précieux; elles pourront compléter le travail de la force opérationnelle nationale appuyant les différents ministères et autres paliers de gouvernement. Nous avons établi des capacités uniques en leur genre au sein de la réserve qui serviront à appuyer les opérations expéditionnaires et qui sont particulièrement bien adaptées aux interventions au Canada.

Les menaces possibles sont d'une nature telle que nous ne pouvons envisager l'environnement national isolément. Nous devons songer à notre éventuelle participation à la sécurité et à la défense continentale si nous voulons atteindre les objectifs et respecter les principes de notre nouvelle politique de sécurité nationale. L'armée doit être prête à intervenir.

En résumé, l'armée a déjà pris de nombreuses mesures pour mettre en œuvre la vision décrite par le général Jeffrey il y a trois ans et qu'a confirmée le général Hillier dans le cadre de ses opérations en Afghanistan.

Nous travaillons à façonner une armée plus viable qui sera pertinente et saura combler les besoins du pays dans l'environnement de sécurité du XXI^e siècle. Nous poursuivrons nos initiatives en vue de mieux protéger les Canadiens chez eux et d'assumer nos responsabilités au chapitre de la sécurité et de la défense continentale. La régénération de l'armée mènera à la création de ce que nous appelons « l'armée provisoire ».

Au fur et à mesure que sera mise en œuvre la nouvelle politique stratégique, il faudra peut-être modifier quelque peu l'orientation de l'armée, mais nous sommes convaincus que la vision et l'intention d'ensemble de la stratégie repose sur des fondements solides. À mesure que se précisera notre vision de la transformation des forces armées, nous nous assurerons que nous apportons notre contribution aux Forces canadiennes et que nous avons les capacités nécessaires pour répondre aux besoins du pays.

Finally, we will continue to move towards an army of tomorrow that will deliver strategically relevant, tactically decisive land forces for the country. We stand ready to fix, expand and transform the army in line with a Canadian Forces vision. I am anticipating exciting times for the Canadian Forces. In the army we will have all of the command team in place; something we have lacked for the last 18-20 months. We have experienced leaders in the current security environment. We have a vision and quality leaders to deliver on this vision.

I thank you for the opportunity today to address this important committee and I am ready to take any of your questions.

The Chairman: Thank you very much, General. We were looking forward to meeting with you this morning.

[Translation]

Senator Meighen: To begin, let me congratulate you on your appointment as chief of the armed forces. Welcome to our committee. We appreciate your being here to answer our questions.

[English]

On the first page you referred to a period of regeneration. I am sure you have seen that our reports indicated that we felt a period of downtime was very necessary some time ago. Clearly you agree with us in that regard.

What effect has this hyperactive operation on personnel tempo had on the army? What challenges has the tempo created?

[Translation]

Lgen. Caron: Thank you for your kind words, senator. It is a pleasure for me to be here this morning to clarify certain points and answer your questions.

[English]

The regeneration period is regeneration, it is not downtime. I can assure you that the soldiers in all areas are still very busy. The regeneration will, before I get to the impact, allow us to receive the new recruits, the strategic-intake plan. I am not talking about the expansion of 5,000.

A couple of years ago the strategic-intake plan was instituted to ensure that we are kept at the strength that we should be. As new recruits come in the regeneration period will also allow for individual training.

It takes a long time to create a sergeant. We have to grow them from soldiers, but we have to give them training, something that this regeneration period will allow us to do. There is some

Enfin, nous continuerons de façonner l'armée de demain qui sera constituée de forces terrestres pertinentes du point de vue stratégique et en mesure de prendre de bonnes décisions tactiques. Nous sommes prêts à combler les lacunes et à élargir et transformer l'armée conformément à la vision des Forces canadiennes. Je m'attends à ce que les Forces canadiennes vivent une période très emballante. L'armée aura enfin une équipe de commandement, ce qui lui manque depuis 18 ou 20 mois. Nous avons des chefs de file chevronnés qui connaissent le nouvel environnement de sécurité. Nous avons une vision et les leaders qui nous permettront de réaliser cette vision.

Je tiens à vous remercier de m'avoir offert l'occasion de prendre la parole aujourd'hui devant cet important comité et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président : Je vous remercie, général. Nous avions hâte de vous rencontrer ce matin.

[Français]

Le sénateur Meighen : Permettez-moi tout d'abord de vous féliciter de votre nomination comme chef de l'armée et de vous souhaiter la bienvenue à notre comité. Nous apprécions que vous soyez venu répondre à nos questions.

[Traduction]

À la première page, vous parliez d'une période de régénération. Je suis sûr que vous avez constaté que nos rapports ont indiqué que nous considérons qu'une période de repos s'imposait il y a un certain temps. De toute évidence vous êtes d'accord avec nous à ce sujet.

Quelles répercussions ce rythme opérationnel et personnel effréné a-t-il eues sur l'armée? Quelles sont les difficultés que cela a créées?

[Français]

Lgén Caron : Je vous remercie de vos belles paroles, sénateur. C'est pour moi un plaisir d'être ici ce matin pour vous éclairer sur différents points et répondre à vos questions.

[Traduction]

La période de régénération n'est pas une période de repos. Je tiens à vous assurer que les soldats dans tous les secteurs continuent à être très occupés. Avant de traiter des répercussions, je dirai que la régénération nous permettra d'accueillir de nouvelles recrues conformément à notre plan stratégique de contingentement. Il ne s'agit pas de l'augmentation prévue de 5 000 membres.

Il y a quelques années, le plan stratégique de contingentement a été établi pour assurer le maintien de l'effectif au niveau voulu. Avec l'arrivée des nouvelles recrues, la période de régénération permettra également un entraînement individuel.

Il faut beaucoup de temps pour former un sergent. Nous les recrutons parmi les soldats, mais nous devons leur donner un entraînement et cette période de régénération nous permettra de le

technical training that has to take place with professional development. This regeneration period will also allow us to do that training.

Collective training is also an aspect that we will cover during the regeneration period. This regeneration period will allow us to ensure that we are at the proper level for operation.

This high operational tempo and what we call the “personnel tempo,” the time away from home for professional development or for tasking, has had an impact. The first one is probably on attrition. Even though the attrition rate is improving, a few years back, and even last year, the combat arms attrition rate was higher than the Canadian Forces mean on attrition. We have to create these people; we have to ensure we have those people back in place. The attrition has certainly had an impact. I have mentioned the training, both individual and collective. The high operational tempo also had an impact. Regarding the people, the manifestation of the tempo is the attrition — that is, people were leaving. That has had the greatest impact.

Senator Meighen: On the second page of your presentation, you referred to this managed readiness system that you are reducing. The one thing that I drew from this, perhaps incorrectly, was that in the past you would have the RCRs and the Van Doos going to theatre.

Under the new system, however, it sounds like you will be taking a few people from here, a few people from there; some equipment from here, some equipment from there; and welding it together into a one-time task force.

If that is the case, is it not likely to pose some severe challenges in terms of morale?

LGen. Caron: There are many points to your question, senator. I will first clarify and explain the managed readiness system. I will then talk about the task force concept, which is not new.

The managed readiness system will allow us the predictability on the level of force we can sustain on an enduring basis. It will ensure the predictability of the soldiers coming back from operations. The soldiers will be ready at the lower level and then ready for high readiness and then deployed.

The managed readiness system, for example, will allow the CF to guarantee that two task forces of 1,000 people could be sustained on an enduring basis. That would be about 750 for the actual operators and 250 army folks to support them. They would form the national command element.

In every six month period, we would be able to put out two of those task forces. We also have the plans for the next three years. We also have a plan to have this surge capability.

faire. Il faut leur donner une certaine instruction technique de même qu'un perfectionnement professionnel. Cette période de régénération nous permettra également d'assurer ce type de formation.

L'instruction collective est aussi un aspect dont nous nous occuperons au cours de la période de régénération. Cette période de régénération nous permettra de nous assurer que nous atteignons le niveau opérationnel voulu.

Le rythme opérationnel élevé et ce que nous appelons « rythme personnel » c'est-à-dire le temps consacré au perfectionnement professionnel ou à l'attribution des missions, a eu des répercussions. La première concerne probablement l'attrition. Même si le taux d'attrition s'améliore, il y a quelques années et même l'année dernière, le taux d'attrition dans la section des armes de combat était plus élevé que pour la moyenne des Forces canadiennes. Nous devons former ces gens; nous devons nous assurer de combler les postes vacants. Il ne fait aucun doute que l'attrition a eu des répercussions. J'ai parlé de l'instruction, tant au niveau personnel que collectif. Le rythme opérationnel soutenu a également eu des conséquences. En ce qui concerne l'effectif, c'est sur le plan de l'attrition qu'on en a constaté les conséquences — c'est-à-dire le départ du personnel. C'est là où les répercussions ont été les plus profondes.

Le sénateur Meighen : À la deuxième page de votre exposé, vous avez parlé du système de disponibilité opérationnelle que vous êtes en train de réduire. J'en ai conclu, peut-être à tort, que par le passé vous auriez envoyé des membres du RCR et du Royal 22^e Régiment sur le théâtre.

Cependant, dans le cadre du nouveau système, il semble que vous prendrez une poignée de membres de différentes unités de même que de l'équipement ici et là et que vous grouperez tous ces éléments pour constituer une force opérationnelle ponctuelle.

Si c'est le cas, cela n'est-il pas susceptible de nuire au moral des troupes?

Le lgén Caron : Votre question comporte plusieurs éléments, sénateur. Je vais d'abord tâcher d'expliquer en quoi consiste le système de disponibilité opérationnelle. Puis je parlerai de la notion des forces opérationnelles, qui n'est pas nouvelle.

Le système de disponibilité opérationnelle nous permet de prévoir l'effectif que nous pouvons maintenir de façon durable. Il nous permet de prévoir le retour des soldats qui participent à des opérations. Les soldats se trouveront dans un état de préparation inférieur et ensuite seront prêts à assumer un haut niveau de préparation, puis seront déployés.

Par exemple, le système de disponibilité opérationnelle permettra aux Forces canadiennes de garantir que deux groupes opérationnels de 1 000 personnes pourront être maintenus de façon durable. Il s'agirait d'environ 750 exécutants et de 250 membres de l'armée destinés à les appuyer. Ils formeraient ainsi l'élément de commandement national.

Tous les six mois, nous serions en mesure de constituer deux de ces groupes opérationnels. Nous avons aussi établi des plans pour les trois prochaines années. Nous avons également un plan qui

If an additional demand comes through, we have the capability to provide, not on an enduring basis but on much shorter time duration, a third one.

Senator Meighen: I understand that, but where do these people come from? Do they come from one army unit or are they plucked from here and there and everywhere?

LGen. Caron: The nucleus comes from a major unit. We have numbered them. Task force 106 will be based on the nucleus of a unit, for example, 1RCR, 2RCR, 1Van Doos, the RCD, and so on. The nucleus will be there from that unit. In Germany I served from three different Van Doos.

We are formally structuring those task forces of 1,000. We want to make sure that we are able to respond to the broadest number of options. Therefore, those task forces will have a mixed capability. They will have light armoured vehicles. For example, if you tell the 3RCR task force that they need one or two companies of light armoured task force, and the CO of 3RCR says that he cannot do this we will structure the task force to be able to respond to the broadest number of options that you will see in theatre. He will probably have a company of 1RCR just as LCol. Denis had in Afghanistan; he had members from 1RCR and 2RCR in his unit. More than 50 per cent of his unit in Afghanistan came from outside of the family of the 3RCR. It is the same thing with 3Van Doos, and they were highly successful. The regiment will still play a role — that is, the RCR, the Vandoos, and so on.

Our level of training is divided into seven levels. If the unit, that is, 3 RCR, 3Van Doos, or the RCDs, has not been identified for high readiness their task will be to provide company, that is, in our parlance, to train to level 4. Their mission is, first, to receive all the recruits and give them the regimental view of things. Their mission is to train a company, 3 infantry companies, and so on.

Once a unit is in high readiness, we will bring together what is required for the mission. That is to say, the nucleus will be around a unit. However, 3RCR may not employ all of their people, like we did in Afghanistan. He will take it from 1RCR because that is the family that they need. That is the type of cohesion that we are seeking.

An army is trained, cohesive and disciplined. The cohesion we are seeking is in the discipline. Discipline plays a key role and a fundamental role. We want to offer the broadest number of options available and the flexibility to put those teams together. We are seeking a cohesive army.

Senator Meighen: You have responded to my question about lack of cohesion. I am not sure I fully understand what is new but I know my chair has a supplementary.

prévoit une telle capacité de pointe. En cas de demande supplémentaire, nous avons la capacité de fournir, pas de façon permanente mais pour une période beaucoup plus courte, un troisième groupe.

Le sénateur Meighen : Je comprends cela, mais d'où proviennent ces gens? Est-ce qu'ils proviennent d'une unité de l'armée en particulier ou d'un peu partout, ici et là?

Le lgen Caron : Le noyau provient d'une unité majeure. Nous les avons numérotés. Le groupe opérationnel 106 proviendra du noyau d'une unité, par exemple, 1 RCR, 2 RCR, 1 Royal 22^e Régiment, les RCD, et cetera. Le noyau proviendra de cette unité. En Allemagne, j'ai fait appel à trois différentes unités du Royal 22^e Régiment.

Nous sommes en train de structurer formellement ces groupes opérationnels de 1 000 membres. Nous tenons à nous assurer de pouvoir intervenir dans toutes sortes de situations. Par conséquent, ces groupes opérationnels auront tout un ensemble de moyens. Ils auront des véhicules blindés légers. Par exemple, si vous dites au groupe opérationnel 3 RCR qu'il a besoin d'une ou deux compagnies de blindés légers, et que le commandant du 3 RCR indique que cela est impossible, nous structurons le groupe opérationnel pour qu'il puisse intervenir dans le plus grand nombre de situations possibles qui peuvent survenir sur le théâtre. Il aura probablement une compagnie de 1 RCR comme c'était le cas pour le lieutenant-colonel Denis en Afghanistan; son unité comptait des membres du 1 RCR et 2 RCR. Plus de 50 p. 100 de son unité en Afghanistan provenaient d'autres unités que le 3 RCR. La situation est la même dans le cas du 3 Royal 22^e, et ils ont été extrêmement efficaces. Le régiment continuera de jouer un rôle — c'est-à-dire le RCR, le Royal 22^e, et cetera.

L'entraînement que nous assurons comporte sept niveaux. Si l'unité, c'est-à-dire le 3 RCR, le 3 Royal 22^e, ou le RCD, n'a pas atteint le haut niveau de préparation, sa tâche consistera à former la compagnie au niveau 4. Sa mission consistera d'abord à accueillir toutes les recrues et à les familiariser avec la façon dont opère le régiment. Sa mission consiste à former une compagnie, trois compagnies d'infanterie, et cetera.

Une fois qu'une unité aura atteint un haut niveau de préparation, nous réunirons ce dont nous avons besoin en prévision de la mission. C'est-à-dire que le noyau proviendra d'une unité. Cependant, le 1 RCR peut ne pas employer l'ensemble de son effectif, comme cela a été le cas en Afghanistan. Il prélèvera des membres du 1 RCR parce que c'est le type d'effectif dont il a besoin. C'est le genre de cohésion que nous visons.

Une armée doit être entraînée, faire preuve de cohésion et de discipline. C'est la discipline qui favorise la cohésion que nous recherchons. La discipline joue un rôle fondamental. Nous tenons à offrir la plus vaste gamme d'options possibles et la souplesse de constituer ces équipes. Nous cherchons à assurer la cohésion de l'armée.

Le sénateur Meighen : Vous avez répondu à ma question à propos de l'absence de cohésion. Je ne suis pas sûr de bien comprendre ce qu'il y a de nouveau, mais je sais que le président a une question supplémentaire.

The Chairman: General, we have heard from witnesses that soldiers fight for their buddies and that what motivates them is not king and country, it is who is in their squad, who they have trained with, and who they have worked with. We have understood for years the core of a soldiers' motivation is the regiment.

We are having difficulty understanding why the army is structured in these regimental families if they are not the ones that are willing to do the heavy lifting when the time comes.

Could you address that, please?

LGen. Caron: The regimental family will remain important, as it has a key role to play. You are absolutely right; to an infantryman his immediate team is of the greatest importance to him. It may not be the battalion, the company or the platoon. It is the section — that is, the 10 buddies that eat and sleep together, and so on.

The level of structuring that we are talking about for high readiness tasks will not go below the level of company because we know that the level of company is fundamental to that cohesion at the small team level. We are not going below that.

We are putting together what is required for the mission at the subunit company squadron battery level. We have always done it. We did it in the First World War, Second World War, Korea and even the Cold War. We have always task organized.

What we are proposing here is even better than my overall experience that I described with the RCD. What I knew of the RCD when I was dropped with them for a week on exercise was the brigade standard operating procedures, and so on. We will put the team together. The nucleus will be a unit, for example, Van Doos, and so on, with two or more of its own subunits, with subunits from other squads. They will come together and they will be tested, certified and build a cohesion at the subunit level that some of us never had the opportunity to do during the Cold War. In those days we would regroup on the move. Now, however, we will put that team together.

When they reach level 5, where combined arms are necessary, a mix of armour, artillery and infantry, they will stay together for a brigade training event, and they will go through the Canadian Manoeuvre Training Centre together. They will do live fire together, so when they are ready for operations they will know each other.

The reason we do not do this at the lower level is because we do not have units that have infantry, armoured and artillery, living together on a day-to-day basis. There are reasons for this: The individual and specialized training of a trooper and the

Le président : Général, des témoins nous ont indiqué que les soldats se battent pour leurs camarades et ce qui les motive, ce n'est pas leur roi ni leur patrie, ce sont les membres de leur escadron, ceux avec qui ils ont reçu leur entraînement et ceux avec qui ils ont travaillé. Nous savons depuis des années que la motivation fondamentale des soldats, c'est le régiment.

Nous avons de la difficulté à comprendre pourquoi l'armée est structurée selon ces familles de régiments si elles ne sont pas prêtes à prendre des risques le moment venu.

Pourriez-vous répondre à cette question, je vous prie?

Le lgén Caron : Le régiment demeurera important puisqu'il a un rôle fondamental à jouer. Vous avez tout à fait raison; pour un soldat d'infanterie, le plus important, c'est son équipe immédiate. Ce n'est peut-être pas le bataillon, la compagnie, ni le peloton. C'est la section — c'est-à-dire les dix camarades qui vivent ensemble au quotidien.

Le niveau de structure dont nous parlons pour les tâches qui exigent un haut niveau de préparation ne sera pas inférieur à celui de la compagnie parce que nous savons que la compagnie est le niveau fondamental pour assurer la cohésion d'une petite équipe. Nous n'irons pas en deçà de ce niveau.

Nous sommes en train de réunir les éléments nécessaires pour la mission au niveau de la batterie d'escadron d'une compagnie de sous-unités. C'est toujours la façon dont nous avons procédé. Nous avons procédé de cette façon au cours de la Première guerre mondiale, de la Deuxième guerre mondiale, de la guerre de Corée et même pendant la guerre froide. Nous nous sommes toujours organisés en fonction des tâches.

Ce que nous proposons ici est encore mieux que l'expérience générale que j'ai décrite dans le cas du RCD. Ce que je connaissais du RCD lorsque j'y ai été affecté pendant une semaine dans le cadre d'exercices, c'était les instructions permanentes d'opérations de brigade. Nous allons donc constituer l'équipe. Le noyau sera une unité, par exemple le Royal 22^e avec deux ou plus de ses propres sous-unités, en plus de sous-unités d'autres escadrons. Nous les réunirons et on leur administrera des tests, on les accrédiitera et on créera une cohésion au niveau de la sous-unité que certains d'entre nous n'ont jamais connue pendant la guerre froide. À cette époque, le regroupement se faisait pendant que nous étions en marche. Désormais, nous constituerons ce genre d'équipe.

Lorsqu'ils atteignent le niveau 5, lorsqu'il est nécessaire de faire appel à divers types d'armes, c'est-à-dire aux unités blindées, à l'artillerie et l'infanterie, ils suivront ensemble un entraînement de brigade et suivront ensemble un entraînement au Centre canadien d'entraînement aux manœuvres. Ils recevront ensemble une instruction de tir réel afin qu'une fois qu'ils sont prêts à passer aux opérations, ils aient appris à se connaître.

La raison pour laquelle nous ne le faisons pas au niveau inférieur, c'est parce que nous n'avons pas d'unité regroupant des membres de l'infanterie, de bataillons blindés et d'artillerie qui vivent ensemble de façon quotidienne. Les raisons sont les

armoured corps is different from the training of the infantry. However, it is certainly something that we have looked at and we will continue to look at.

We will eventually need to come to a combined arms unit on a standing, day-to-day basis. We are experimenting today with this type of unit; it is called the Direct Fire System Unit. Inside the Lord Strathcona, on a day-to-day basis, there will be infantrymen and anti-tank gunners that exist in the PPCLI that will live with them on a day-to-day basis.

We have nationalized the number of tanks. We have said that we need fewer tanks, and that we need the mobile gun system. We do not need the numbers that we had during the Cold War. We need only that one particular unit that will be able to provide components of the unit, subunits or whatever, to those task forces.

We are breaking new ground here, and people are watching us. We are creating a combined arms unit on a day-to-day basis. Right now they have infantrymen, and soon there will be air defenders and artillery people, because we will move the Air Defence Anti-tank System into that unit. We are taking risks and breaking new ground.

We do not intend to go there for the other units because of the individual training of the infantrymen, the armoured corps and so on, that I have already mentioned.

The regiments and the battalions will be responsible to level 4 company. When that is done, if it is CO3RCR that will come in high readiness, they will take one or two companies of their own units and this direct fire capability will receive artillery and they will take that team and will spend some time with it to build it and make it ready for operation.

Senator Meighen: I am sure some of my colleagues will want to pursue this because on the one hand it is always been done on the other hand you tell us you are breaking new ground. For those of us who did not grow up and spend our adult life in the military it is hard to grasp but it is an interesting concept.

I will change the subject to say that it is pretty accepted wisdom by all concerned that the Canadian Forces have been — pick your own adjective — unfunded drastically, severely, somewhat, but underfunded over previous years.

Can you tell me where that has had an impact on your operations? Has it been in maintenance or training or elsewhere?

LGen. Caron: I deal with the funds I am given. The operating budget of the army is \$1 billion. That does not include the salaries of the regular forces, which are paid from another account. It does not include capital acquisitions of a major nature, which also comes from another account.

suivantes : l'entraînement individuel et spécialisé d'un cavalier et d'un corps blindé est différent de l'entraînement de soldats d'infanterie. Cependant, c'est assurément une possibilité que nous avons examinée et que nous continuerons d'examiner.

Il nous faudra à un certain moment pour mettre sur pied une unité interarmes de façon permanente. Nous sommes en train de faire l'essai aujourd'hui de ce type d'unité, que l'on appelle l'unité de système de tir direct. Le régiment Lord Strathcona comptera de façon quotidienne parmi son effectif des soldats d'infanterie et des tireurs antichars de PPCLI qui vivront avec eux de façon quotidienne.

Nous avons nationalisé le nombre de chars d'assaut. Nous avons indiqué avoir besoin d'un moins grand nombre de chars d'assaut mais avoir besoin d'un système de canon mobile. Nous n'avons pas besoin du même nombre de chars d'assaut que pendant la guerre froide. Nous n'avons besoin que d'une unité particulière qui sera en mesure de fournir certains éléments de l'unité, des sous-unités, à ces groupes opérationnels.

Nous sommes donc en train d'innover et les gens suivent ce que nous faisons. Nous sommes en train de créer une unité interarmes permanente. Pour l'instant, elle compte des soldats d'infanterie et bientôt s'y joindront des membres de la défense aérienne et de l'artillerie, parce que nous avons l'intention d'y transférer le système d'armes antiaérien et antichar. Nous sommes en train de prendre des risques et d'innover.

Nous n'avons pas l'intention de le faire en ce qui concerne les autres unités en raison de l'entraînement individuel des soldats d'infanterie, des corps blindés, et cetera dont j'ai déjà parlé.

Les régiments et les bataillons seront chargés de former la compagnie au niveau 4. Une fois cela fait, si c'est le CO3RCR qui atteindra un haut niveau de préparation, ils prélèveront une ou deux compagnies à partir de leurs propres unités et cette capacité de tir direct accueillera des membres de l'artillerie et passera un certain temps avec cette équipe pour la constituer et la préparer aux opérations.

Le sénateur Meighen : Je suis sûr que mes collègues voudront approfondir cet aspect parce que d'un côté on a toujours procédé de cette façon-là et de l'autre vous nous dites que vous êtes en train d'innover. Pour ceux d'entre nous qui n'ont pas grandi ni passé leur âge adulte dans l'armée, c'est une notion difficile à saisir mais intéressante.

Je changerai de sujet et je dirai que l'ensemble des intéressés considère de façon générale qu'au cours des années précédentes le budget des Forces canadiennes est nettement insuffisant.

Pouvez-vous m'indiquer quelles en ont été les répercussions sur vos opérations? Est-ce que cela s'est manifesté au niveau de l'entretien, de l'entraînement ou ailleurs?

Le Lgén Caron : J'agis en fonction des fonds qui me sont accordés. Le budget de fonctionnement de l'armée est de un milliard de dollars. Cela n'inclut pas les salaires des forces régulières, qui proviennent d'un autre compte. Cela n'inclut pas d'importantes acquisitions d'immobilisations, qui proviennent également d'un autre compte.

How we take care of the infrastructure, the reservists, the civilians, and how we train and pay them, is with roughly \$1 billion. Fifty per cent of that \$1 billion goes to garrison support. Included in the \$1 billion are civilian salaries, our infrastructure investment, maintenance, and so on. A quarter of it goes to pay the reservists, and with the rest of it we do the training. We do the transformation. We do what we have to do. It is always a balance between the changed agenda and the sustained agenda.

We do take some risk on infrastructure. In order to manage the risk we have to know exactly what we have out there. It is always a balance, or a managing of the risk of the funds, between meeting the goals of the mission, and care of the real assets that we have such as the equipment, the people and so on.

In regard to the impact, we have to be very careful and watch our infrastructure. We have to be very careful to ensure that we achieve the level of training that we have.

Senator Meighen: Are you?

LGen. Caron: Yes, we are. The proof is in the success that we have out in operations. However, some aspects of training may be dropped because we may not need this particular aspect. We watch very carefully so we do not have a failure.

Senator Meighen: Are you are telling the committee that notwithstanding the limited resources that you have that you are managing just fine, and you are making the necessary adjustments and you are doing adequate training?

I gather that you produced an impact assessment for 2004-05 where, according to my information, you indicated that there was a \$355 million funding shortfall, largely in national procurement and infrastructure maintenance.

This committee has been to Gagetown and certainly heard the tales of woe. Tell us where you are under funded in procurement and infrastructure maintenance. Surely that has had a negative impact. Surely you have had to stop doing things that are vital.

LGen. Caron: We are managing our infrastructure. The impact statement notes that in order to respect industrial standards we are under funded by \$114 million on infrastructure. However, because we know where we need to apply the funds and we apply them at the right spot, we have avoided catastrophic failure.

The impact statement says that we probably need more funds in order to ensure that we change all of the buildings. There are some good stories and some bad stories.

Nous disposons d'environ un milliard de dollars pour nous occuper de l'infrastructure, des réservistes, des civils et de leur formation et de leur rémunération. Cinquante pour cent de ce montant de un milliard de dollars est destiné au soutien de la garnison. Ce montant de un milliard de dollars comprend les salaires des civils, l'investissement dans notre infrastructure, l'entretien, et cetera. Un quart de ce montant sert à payer les réservistes, et le reste à assurer l'entraînement. Nous nous occupons de la transformation. Nous faisons ce que nous avons à faire. Il s'agit constamment d'établir un équilibre entre les changements à apporter et les services à maintenir.

Nous prenons effectivement certains risques au niveau de l'infrastructure. Pour gérer le risque, nous devons savoir précisément ce dont nous disposons. Il s'agit toujours d'établir un équilibre ou de gérer le risque financier, entre l'atteinte des objectifs de la mission et le maintien des actifs réels dont nous disposons comme l'équipement, le personnel, et cetera.

En ce qui concerne les répercussions, nous devons être très prudents et surveiller notre infrastructure. Nous devons prendre garde à atteindre le niveau d'entraînement voulu.

Le sénateur Meighen : Est-ce le cas?

Le lgen Caron : Oui, comme en témoigne l'efficacité de nos opérations. Cependant, il est possible que nous abandonnions certains aspects de l'entraînement parce que nous n'en avons peut-être pas besoin. Nous devons être très vigilants afin d'éviter toute défaillance.

Le sénateur Meighen : Êtes-vous en train de dire au comité qu'indépendamment des ressources limitées dont vous disposez, vous vous débrouillez bien et que vous apportez les adaptations nécessaires et que vous assurez un entraînement adéquat?

Je suppose que vous avez effectué une évaluation des répercussions pour 2004-2005 selon laquelle, d'après mes renseignements, vous indiquez un manque à gagner de 355 millions de dollars, surtout en matière d'approvisionnement national et d'entretien de l'infrastructure.

Notre comité est allé à Gagetown et a certainement entendu toutes sortes d'histoires d'horreur. Indiquez-nous quels sont les aspects de l'approvisionnement et de l'entretien de l'infrastructure qui ne disposent pas de fonds suffisants. Il ne fait aucun doute que cela a eu des conséquences négatives. Vous avez certainement dû mettre fin à certaines activités qui sont indispensables.

Le lgen Caron : Nous gérons notre infrastructure. L'évaluation des répercussions indique que pour respecter les normes industrielles, il nous faudrait 114 millions de dollars de plus pour l'infrastructure. Cependant, parce que nous savons à quoi nous devons consacrer ces fonds et que nous les utilisons là où il le faut, nous avons évité un échec catastrophique.

L'évaluation des répercussions indique que nous avons probablement besoin de fonds supplémentaires pour que nous puissions modifier l'ensemble des édifices. Il y a du bon et du mauvais.

Hopefully you saw the 2RCR buildings going up in Gagetown. This is good news. I hope that you saw the schools. There is a brand new building, which was a priority, and it is much better compared to what it was before it was rebuilt.

We have placed our priorities on new quarters in Gagetown. We have good news stories and bad news stories throughout the army.

Senator Meighen: That is true, but I for one have been concerned with the number of bad news stories attributable to lack of funding. Obviously we all hope that problem will be rectified.

I want to move to the area of the reserves. As I understand it, General Caron, you see the reserves as being an augmentation. There has been an augmentation role and an increasing augmentation role for the regulars. I interpret your presentation to say that you see the reserves as perhaps the primary home defence unit to deal with floods, fires and the like.

Is that so?

We hear many stories about the reserves getting outdated equipment, not through malevolence but simply because it is determined, and I think appropriately, that the new equipment should go to those who are deployed abroad. It nevertheless leaves the reserves training on old equipment, so if they are deployed abroad, they come up against pieces of equipment with which they are not familiar.

We hear the ongoing story, and this goes back to the question of taking various elements from various units, that the best trainers are plucked from the reserves because they are needed to augment the regular force in Afghanistan, for example, leaving nobody to train the trainees. That concerns us.

I wonder what role, if any, you see for the supplementary reserves. We spend a fortune training people, they get out of the regular forces and in the five years following, I think it is rare that they are called upon. Why is that?

LGen. Caron: Back in the 1990s, I was the operation officer for the army in FMC where we deployed over 4,000 people. We would not have been able to do that without the reserve forces. We would not have been able to get through our recent experience without the reserve forces. We have a fully formed, integrated reserve company. It takes time to bring them up to that level, and I will return to that point. However, we are one team. The reserve forces are part of the army.

On the domestic front, we cannot say whether the reserve or the regular forces will be the first to respond. The municipal and provincial levels are responsible for being the first responder. We will have a better understanding of what is required with better integration, and the army, both regular and reserve, and it could be that reserve that will be the first to help the first responder.

J'espère que vous avez vu les édifices du 2 RCR qui sont en train d'être construits à Gagetown. C'est une bonne nouvelle. J'espère que vous avez vu les écoles. Il y a un édifice tout neuf, qui représentait une priorité, et qui constitue une nette amélioration par rapport à ce qui existait auparavant.

Nous avons accordé la priorité aux nouveaux logements construits à Gagetown. Dans l'ensemble de l'armée, il y a des choses positives et des choses négatives.

Le sénateur Meighen : C'est vrai, mais je suis particulièrement préoccupé par le nombre de choses négatives attribuables à l'insuffisance du financement. De toute évidence, nous espérons tout que l'on corrigera le problème.

J'aimerais maintenant passer aux réservistes. D'après ce que je crois comprendre, général Caron, vous voulez que l'on accroisse le rôle de la Réserve. On en a accru le rôle et on est en train d'accroître le rôle des forces régulières. J'en déduis, d'après votre exposé, que vous considérez les réservistes peut-être comme la principale unité de défense intérieure chargée de s'occuper des inondations, des incendies et des choses de ce genre.

Est-ce vrai?

Nous avons souvent entendu dire qu'on ne donne à la Réserve que de l'équipement périmé, non pas par malveillance, mais simplement parce qu'on juge, à juste titre, je crois, que le nouvel équipement doit servir à ceux qui sont déployés à l'étranger. Il n'en reste pas moins que les réservistes sont formés sur du vieil équipement et, quand ils sont déployés à l'étranger, ils se retrouvent avec de l'équipement qu'ils ne connaissent pas.

Cela nous ramène à la question de la sélection des divers éléments provenant de diverses unités; nous savons que l'on a pris chez les réservistes les meilleurs formateurs pour augmenter la force régulière en Afghanistan, par exemple, ce qui a laissé la Réserve sans formateurs. Cela nous préoccupe.

Croyez-vous que la réserve supplémentaire pourrait jouer un rôle et, dans l'affirmative, lequel? Nous consacrons une fortune à la formation, mais il est rare qu'on fasse appel à ceux qui ont quitté les forces régulières dans les cinq ans qui suivent leur départ. Pourquoi?

Le lgen Caron : Dans les années 90, j'étais officier des opérations de l'armée au sein du Commandement de la force terrestre quand nous avons déployé plus de 4 000 personnes. Cela aurait été impossible sans les forces de réserve. Nous n'aurions plus non plus pu nous tirer si bien de notre expérience récente sans les réservistes. Nous disposons d'une compagnie de réserve parfaitement entraînée et intégrée. Mais il faut du temps pour qu'une compagnie en arrive à ce niveau, je le répète. Cela ne nous empêche pas de constituer une seule équipe. Les forces de réserve font partie de l'armée.

Sur le front national, nous ne pouvons vous dire si ce sont les réservistes ou les forces régulières qui interviendront en premier. Ce sont les autorités municipales et provinciales qui sont les premiers intervenants. Avec une meilleure intégration, nous aurons une meilleure compréhension des besoins et il se peut que dans certains cas, ce soient les forces de réserve qui interviennent d'abord.

We conducted an experiment here in Ottawa with the chemical biological response team to support the city of Ottawa. We built a scenario and the City of Ottawa came out with its Hazardous Materials Response Team as the first responder. In that scenario, it was obvious that the situation was beyond them. They called on the Canadian Forces. Of course, it was all compressed for the sake of the exercise, but we deployed on a parallel basis a decontamination line using our equipment, using reservists that were trained for that purpose.

Civil/military cooperation in expeditionary operations is a function that reservists have been fulfilling for many years. It will now be available for domestic operations as well.

In the supplemental role, reservists will have roles that do not even exist in the regular forces. We have to understand that the Canadian Forces will respond at the right level. It may be the reservists, it may be the regular army, it may be a mixture that will support the first responder.

Senator Meighen: Is that because of your assertion that the reserves are an integral part of the regular army?

LGen. Caron: Absolutely.

Senator Meighen: Therefore, it would be contradictory to that principle to say to a reserve unit, "Okay, reserve unit X, you are responsible in Halifax for coming to the aid of the civil power initially. If the first responders need some help, that is your number one responsibility."

My understanding is that was the way we had been moving and that indeed some funds had been allotted for that procedure. We have been finding that the reserves do not know anything about this, nor do the first responders.

LGen. Caron: I was coming to that point. A young reservist is a volunteer. If on a Friday he does not want to show up for the exercise, he will not show up, and we respect that.

We give a reservist about 38 days of training in the year, plus summer training. That is not many days of training but that is what we have. I have a quarter of the budget of the army, over \$250 million, for that training.

There is a limit to what you can expect of young reservists with only 40 days training. The gunner course on a LAV III is 40 days. That is why they do not get the equipment. However, if the young reservist is called upon and activated to serve in a LAV III outfit, he will be given the time and the courses required to achieve that level of training. We will not deploy an individual that is not trained. That is why they do not get the equipment.

By the way, even all of the regular forces, when they are at the lower level of readiness, will not get their full complement of equipment. They will get the level of equipment that is necessary to train to the level that we have asked of them.

Nous avons fait une expérience ici, à Ottawa, avec l'équipe d'intervention chimique et biologique venue appuyer la ville d'Ottawa. Nous avons élaboré un scénario et la ville d'Ottawa est intervenue en premier par l'entremise de son équipe d'intervention sur les matières dangereuses. Dans ce cas précis, il était évident que cette équipe ne suffirait pas. Elle a donc appelé les Forces canadiennes en renfort. Bien sûr, comme il s'agissait d'un exercice, tout cela s'est fait en une période réduite, mais nos réservistes formés à cette fin ont déployé parallèlement une ligne de décontamination à l'aide de notre équipement.

Voilà longtemps que les réservistes coopèrent avec les civils dans les opérations expéditionnaires. Ils pourront dorénavant remplir cette fonction aussi dans le cadre d'opérations au Canada.

Dans le rôle de complément, les réservistes pourront s'acquitter de tâches qui n'existent même pas au sein des forces régulières. Il faut savoir que les Forces canadiennes interviennent quand il le faut. Parfois, ce sont les réservistes qui sont sur place, parfois l'armée régulière, parfois les deux qui interviennent en premier.

Le sénateur Meighen : Est-ce parce que, comme vous venez de l'affirmer, les réservistes sont une partie intégrante de l'armée régulière?

Le lgén Caron : Tout à fait.

Le sénateur Meighen : Il serait donc contradictoire de dire à une unité de réserve en particulier que, à Halifax, par exemple, c'est elle qui est chargée d'intervenir en premier pour aider les autorités civiles à la demande de celles-ci.

Je croyais que c'était ce vers quoi on se dirigeait et qu'on avait affecté des fonds à cette initiative. Nous avons constaté que les réservistes n'en savent rien, ni non plus les premiers intervenants.

Le lgén Caron : J'y arrivais, justement. Les jeunes réservistes sont des bénévoles. Le réserviste qui n'a pas envie de participer aux exercices vendredi prochain n'y va pas, et nous respectons sa décision.

Nous donnons aux réservistes 38 jours de formation chaque année en plus de la formation estivale. Ce n'est pas beaucoup, mais c'est ce que nous offrons. J'ai le quart du budget de l'armée, plus de 250 millions de dollars, pour cette formation.

Il y a une limite à ce qu'on peut attendre de jeunes réservistes n'ayant que 40 jours d'entraînement. Le cours d'artilleur sur un VBL III est de 40 jours. Voilà pourquoi ils n'ont pas l'équipement. Toutefois, si un jeune réserviste est appelé à servir dans une équipe de VBL III, on lui donnera le temps de suivre la formation nécessaire. Nous ne déployons personne sans entraînement. Voilà pourquoi ils n'ont pas cet équipement.

Soit dit en passant, même dans les forces régulières, ceux qui sont à un niveau inférieur de préparation n'ont pas accès à tout l'équipement. Ils ont accès à l'équipement nécessaire pour recevoir la formation à un niveau donné.

We ask the reserve unit to provide a trained soldier inside the team and that is what it provides. Of course, there may be some commanding officers with great ambition, but that is not what we are asking them to do.

Senator Meighen: Could you define a trained soldier? Does that mean somebody who can march and salute or does that mean somebody who can operate the latest radio equipment?

LGen. Caron: A trained soldier is given a standard to achieve. He will know how to march, how to shoot and how to use his weapon. He will be familiar with some of the radios that he will see in the army, but I would not expect all reservists to train on the LAV III turret; it does not make sense, as we would be expending resources unnecessarily. However, if a particular reservist needs to be trained on the turret of the LAV III at a particular time, he will be given that training.

In the companies that we deployed in Bosnia, some of those reservists were committed for over 18 months. The 18 month commitment includes the preparation, the deployment and the return of the reservist. That is a big investment. Young army reservists have the basic training to become team members and are given the additional training when it is necessary.

Returning to the loss of the trainers, I do not believe that the army is losing out. The trainer makes that decision. Perhaps a sergeant with the Royal Montreal Regiment sees that they are looking for a sergeant trainer in Saint John. He will decide he wants to go to Saint John because there is an offer of a two or three year contract. In that particular situation the trainer will leave his civilian job.

We also have to realize that reservists live more than one life. Most of them are students, and have their own family life. As a reservist gets older, he or she may become master corporal, leave university and start another life. The reservist will then have a family life, a professional life and a reserve life. They are volunteers and we have to respect that fact.

Volunteers are the foundation of our reserve forces. If a reservist decides not to show up on a Saturday, he will not show up. I am always surprised to see how a unit reorganizes itself depending on who shows up.

Regarding the loss of the sergeant from the RMR, yes, the RMR has lost out. However, I believe the Canadian Forces has gained a very good trainer and we have to make sure that the RMR can grow another sergeant. That is the way I see this issue.

A good portion of our army schools in Gagetown are for reservists. I see that as good news because when we have to reinforce training at the school we do not have to send a regular forces sergeant. That regular forces sergeant might have just returned from Afghanistan and another four or five months presenting a training course in Gagetown would make it too long to be away from his family. We have used reservists with great success.

Nous demandons à chaque unité de réserve d'avoir un soldat entraîné dans son équipe et c'est ce que nous avons. Bien sûr, il y a des commandants qui sont très ambitieux, mais ce n'est pas ce que nous leur demandons.

Le sénateur Meighen : Qu'entendez-vous par un soldat entraîné? Entendez-vous par là quelqu'un qui peut parader et saluer ou quelqu'un qui peut faire fonctionner l'équipement radio le plus récent?

Le Igén Caron : Chaque soldat a une norme à atteindre. Il doit savoir parader et se servir de son arme. Il doit connaître certaines des radios qui sont utilisées dans l'armée, mais je ne m'attends pas de tous les réservistes qu'ils soient formés sur un VBL III à tourelle; ce serait insensé, ce serait un gaspillage de ressources. Toutefois, si un réserviste a besoin de cette formation à un moment particulier, il la recevra.

Certains des réservistes qui ont été déployés en Bosnie s'étaient engagés pour plus de 18 mois. Ces 18 mois comprenaient la préparation, le déploiement et le retour du réserviste. C'est un investissement considérable. Les jeunes réservistes de l'armée reçoivent l'entraînement de base pour devenir membres d'une équipe ainsi que toute formation additionnelle au besoin.

Pour en revenir au départ de formateurs, je ne crois pas que l'armée y perde au change. C'est le formateur qui prend cette décision. Un sergent du Régiment royal de Montréal qui voit qu'on a besoin d'un formateur à Saint John décidera peut-être d'y aller parce qu'on lui offre un contrat de deux ou trois ans. Dans un tel cas, il quittera son travail civil.

N'oublions pas que les réservistes vivent plus d'une vie. La plupart d'entre eux sont aux études et ont leur propre vie de famille. Au fil du temps, le réserviste peut devenir maître caporal, quitter l'université et commencer une autre vie. Il aura alors sa vie de famille, sa vie professionnelle et sa vie de réserviste. Les réservistes sont bénévoles et nous devons respecter cet état de chose.

Les bénévoles sont le fondement de nos forces de réserve. Quand un réserviste décide de ne pas se présenter aux exercices du samedi, c'est son choix. Je suis toujours étonné de voir à quel point une unité peut se restructurer d'une fois à l'autre selon ceux et celles qui se présentent.

En ce qui concerne le départ du sergent du RMR, oui, cela a été une perte pour le RMR. Toutefois, j'estime que les Forces canadiennes, elles, ont recruté un très bon formateur et nous devons maintenant nous assurer que le RMR se trouve un nouveau sergent. C'est ainsi que je vois la chose.

Les écoles de l'armée à Gagetown sont en grande partie pour les réservistes. À mon avis, c'est une bonne chose, car si nous renforçons la formation à l'école, nous aurons moins besoin des services d'un sergent des forces régulières. Il se peut que ce sergent des forces régulières rentre d'Afghanistan et s'il devait consacrer quatre ou cinq mois à donner un cours à Gagetown, cela ferait beaucoup de temps loin de sa famille. Nous faisons appel aux réservistes avec beaucoup de succès.

From a unit CO perspective, I would have thought we would have convinced them that the army is gaining, but obviously we have not completed that communication challenge. The army is gaining a trainer, a reservist, and eventually that reservist will go back to his unit and they will have an individual with great experience who has trained regular forces. A good portion of recruit school instructors in Saint John are reservists. From a larger perspective, we are gaining.

Senator Meighen: In terms of that, I cannot resist adding: as long as the paperwork can be done within a reasonable period of time. You know that story.

Senator Munson: Is it the same in the United States with their reservists, their volunteers, that they can show up if they want to; or they do not have to show up?

LGen. Caron: It is a different system, sir.

Senator Munson: I know. Why do we not have that system?

LGen. Caron: This is not the system we have now. We have to work with the system we have now.

Senator Munson: Would you like to see the system changed?

LGen. Caron: I do not believe so, sir.

Senator Munson: Why?

LGen. Caron: There may be an impact on individuals.

Senator Munson: Based on what you have said this morning, what types of missions is the army sufficiently resourced with both equipment and personnel to undertake all the things that you have said?

LGen. Caron: We will be able to do the three-block concept that I have described, with two task forces out on a continuous basis of about 1,000. I was probably not clear enough: inside those missions there will be some reservists as well. We will have identified them early enough. They will have been integrated with that task force and will have gone through all of the certification and they will be there. We will be able to do humanitarian work. We will be able to do peace support operations. We will be able to do combat operations. That is why you have an army, to do combat.

Senator Cordy: May I ask a supplementary question on reservists?

The Chairman: Some people have been patiently waiting. If it is short, go ahead.

Senator Cordy: On the subject of reservists, with the Prime Minister announcing that we will be having 5,000 new regular forces, some people we have spoken to are concerned that this will have an adverse effect on their reserve units. That is a genuine concern. However, we have also heard that reservists sometimes have a difficult time getting into the regular forces, and this may be their opportunity. Have you looked at that issue?

Comme commandant, je pensais qu'on avait réussi à les convaincre que l'armée s'en tirait bien, mais il apparaît que la communication ne s'est pas faite. En effet, l'armée accueille un formateur, un réserviste, qui, à un moment donné, réintègrera son unité, et les forces régulières auront bénéficié d'une formation dispensée par une personne très expérimentée. Vous savez, une grande partie des instructeurs de l'école de recrues à Saint John sont des réservistes. Globalement, on peut dire qu'on est gagnant.

Le sénateur Meighen : Je ne peux pas m'empêcher d'ajouter : si, du côté administratif, les choses ne s'éternisent pas. Vous y connaissez quelque chose.

Le sénateur Munson : Est-ce que ça marche de la même façon aux États-Unis pour ce qui est des réservistes, des bénévoles, c'est-à-dire que c'est à eux de choisir si oui ou non ils veulent se manifester?

Le lgén Caron : Monsieur, le système américain est différent.

Le sénateur Munson : Je le sais bien. Pourquoi n'avons-nous pas le même système?

Le lgén Caron : Ce n'est pas le système qui a été mis en place, auquel nous devons nous conformer.

Le sénateur Munson : Pensez-vous que le système devrait être changé?

Le lgén Caron : Je ne pense pas, monsieur.

Le sénateur Munson : Et pourquoi?

Le lgén Caron : L'impact pourrait se faire ressentir au niveau individuel.

Le sénateur Munson : Par rapport à ce que vous avez dit ce matin, dans le cadre de quels types de missions l'armée a-t-elle suffisamment de ressources matérielles et humaines pour entreprendre toutes les activités que vous avez décrites?

Le lgén Caron : On pourrait assumer le concept à trois blocs que j'ai décrit, c'est-à-dire qu'il pourrait y avoir deux forces opérationnelles de 1 000 personnes en continu. Je ne sais pas si je me suis suffisamment bien exprimé : les réservistes participeront à ces missions. Ils auront été identifiés assez tôt et auront été intégrés au sein de la force en question après avoir obtenu toute la formation nécessaire. Nous serons en mesure d'assurer des missions humanitaires, de soutien à l'établissement de la paix et de combat. Après tout, c'est pour ça qu'on a une armée, pour combattre.

Le sénateur Cordy : J'aimerais poser une question supplémentaire sur les réservistes.

Le président : Il y en a d'autres qui attendent patiemment, mais si votre question est courte, allez-y.

Le sénateur Cordy : Le premier ministre a annoncé que les forces régulières accueilleraient 5 000 nouvelles recrues. Certaines des personnes qui ont comparu devant ce comité s'inquiètent de l'effet négatif que cela pourrait avoir sur leurs unités de réserve. Leurs inquiétudes sont bien fondées. D'un autre côté, on nous a également dit que les réservistes avaient des fois du mal à intégrer les forces régulières et que ça serait pour eux l'occasion rêvée. Vous êtes-vous intéressés à cette question?

LGen. Caron: The issue is of component transfer?

Senator Cordy: The issue is whether or not it will have an adverse effect on the reservist forces.

LGen. Caron: We heard in the Throne Speech that there will be an increase of 5,000 for the regular force and an increase of 3,000 for the reserve. The reserve will achieve 18,500, which was announced in land force reserve restructure.

There will be an impact, I believe, on training, to ensure that we are able to train all of them, the 5,000 and the 3,000. We must reinforce the schools. I cannot speak for all of the schools, but I can speak to army schools. They are not geared for a peak. We will have to adjust and we will have to bring in some instructors.

It will more than likely have an impact on all of the other things that we are doing. It will have an impact on reservists and on the regular force unit. However, at the end of this period, when we achieve those levels, they will be back to where they should be on strength.

Component transfer is another issue that is really within the realm of Admiral Jarvis, the Assistant Deputy Minister for Human Resources. We are looking at this process. We need to streamline the process in both ways. There are some challenges going from the reserve to the regular, and going from the regular to the reserve. I believe that they are working very diligently to streamline the process, especially in light of this expansion, where there will be a large number. I expect a large component transfer.

Senator Day: I am not certain what had been done and what you hope to be doing. There is always the question of "tweaking" your plan when we finally see the Canadian Forces' new policy statement. We are working diligently on our input to that statement. We understand that the new Chief of Defence Staff has sent it back for further thinking and a further rewrite, so we do not know when we will see it.

In the meantime, you are you moving ahead with General Jeffrey's plan of three years ago. Are you just moving ahead on that vision for the army for the 21st century, irrespective of what might come down on the Canadian Forces plan and policy statement?

LGen. Caron: We have not seen the policy statement. We believe that what we have as army transformation and army vision will be more or less in line with what General Hillier will expect of the Canadian Forces. That may be because we know General Hillier; but we believe that what we have been doing, and words such as medium force, command-centric, strategically relevant, tactically decisive, will be very relevant.

Le lgén Caron : Vous voulez dire au changement de statut des militaires?

Le sénateur Cordy : J'essaie de déterminer si cet ajout aura un impact négatif sur les forces de réserve.

Le lgén Caron : Le discours du Trône fait état d'une augmentation de 5 000 militaires pour les forces régulières et de 3 000 pour les réserves. Ainsi, les réservistes atteindront le nombre de 18 500, soit ce qui avait été annoncé dans le cadre de la restructuration des forces terrestres de réserve.

J'estime que l'impact se situera plutôt au niveau de l'entraînement. En effet, il faudra former l'ensemble des nouvelles recrues, soit 5 000 plus 3 000. Nous allons devoir renforcer les centres de formation. Je ne peux pas parler pour tous ces centres, mais je connais la situation des centres de formation militaire, qui ne sont pas prêts à accueillir un si grand nombre de personnes. Ça demandera une période d'ajustement et de nouveaux instructeurs.

L'impact se fera sentir au niveau de toutes nos autres activités. Les unités de réservistes et de forces régulières seront touchées. Par contre, au bout du compte, quand on aura atteint la masse annoncée, on aura retrouvé l'effectif adéquat.

Le changement de statut des militaires est un autre domaine qui relève de l'amiral Jarvis, qui est sous-ministre adjoint des ressources humaines. Nous examinons le processus, qui doit être simplifié dans les deux sens. Il n'est pas toujours facile de passer des forces de réserve aux forces régulières, et vice versa. Je suis convaincu qu'on travaille très consciencieusement pour faciliter le processus, étant donné l'expansion qui s'annonce et le nombre important de transferts. En effet, je m'attends à ce qu'il y ait beaucoup de mouvements.

Le sénateur Day : Je ne suis pas certain de ce qui a été fait et de ce que vous espérez faire. Vous avez toujours la possibilité de bricoler votre plan lorsque nous verrons enfin le nouvel énoncé de politique des Forces canadiennes. Nous faisons diligence pour apporter notre contribution à cet énoncé. Nous avons appris que le nouveau chef d'état-major l'avait renvoyé pour qu'on y apporte des retouches, et nous ne savons pas quand nous allons le voir.

Dans l'intervalle, vous appliquez le plan du général Jeffrey d'il y a trois ans. Est-ce que vous vous contentez d'appliquer cette vision de l'armée au XXI^e siècle, indépendamment de ce que contiendra le plan et l'énoncé de politique des Forces canadiennes?

Le lgén Caron : Nous n'avons pas vu cet énoncé de politique. Nous pensons que les changements et la vision des forces armées seront plus ou moins conformes à ce que le général Hillier attend des Forces canadiennes, sans doute parce que nous connaissons le général Hillier, mais nous pensons que ce que nous avons fait et les formules comme « forces moyennes, centrer sur le commandement, stratégiquement pertinent et tactiquement décisif » seront très pertinents à l'avenir.

Some of those actions take a long time to prepare or adjust. I believe that if we have to adjust, we will have time to adjust. Your first point, senator, was: What have we done? Probably the biggest thing is the Canadian Manoeuvre and Training Centre.

Senator Day: Is that in Wainwright?

LGen. Caron: Yes. We moved vehicles there. There are probably more vehicles there than in any of our bases. We moved people there last year and this year. There were 100 last year; there will be 100 this year moving to Wainwright. Buildings are going up. There is a clear manifestation of transformation going on right now in Wainwright.

Senator Day: Do not lose your train of thought, general. I would like you to tell me about some more fundamental changes that you are in the process of making.

Just while we are on the subject of Wainwright, we as a committee have visited several units across the country; it is part of our responsibility to the public to understand what is going on. We were told that these reservists and regular force people away from Wainwright are finding it very difficult to be trained up to being ready to go to Wainwright to do collective task force manoeuvring, because the equipment that they use to train on has been mandated to be directed and wait in Wainwright for a collective training. They cannot do the individual local training any longer.

LGen. Caron: I will expand on what we call “whole fleet management.” I will give you another personal experience. I commanded a mechanized battalion, 3Van Doos. I had 69 M113 Armoured Personnel track vehicles. Honestly, they were the pain of my life on a day-to-day basis. I probably used the complete fleet maybe four or five weeks a year, when we all went down to Gagetown. However, throughout the year I had to maintain those 69 vehicles. That is one aspect of fleet management to which I will return.

When you issue to all of the units their operational equipment, it means you have less flexibility when they actually deploy in operation. I will give you another example; 2Van Doos was the first unit that we deployed in Bosnia with the last three vehicles; 3Van Doos is still looking for some of its vehicles, because they are in Bosnia and because of the shuffle. For all of this, we will institute whole fleet management where units will have the level of equipment necessary to achieve the level to which they are committed.

When 2Van Doos is not in high readiness its function is to provide companies, and it will have probably a company and a bit of LAV III. That will be enough to ensure that all of the drivers are trained, all of the crew commanders are trained, all the gunners are trained, and it will have a company to ensure that the company drills are done, and so on.

Certaines actions nécessitent de longues phases de préparation et d'ajustement. S'il faut faire des ajustements, je pense que nous aurons le temps nécessaire. Sénateur, vous vouliez tout d'abord savoir ce que nous avons fait. Notre réalisation la plus importante est sans doute le Centre canadien de manœuvre et d'entraînement.

Le sénateur Day : Est-ce qu'il est à Wainwright?

Le lgén Caron : Oui. Nous y avons envoyé des véhicules. Il y a sans doute plus de véhicules là-bas que dans notre plus grosse base. Nous y avons envoyé des militaires l'année dernière et cette année. L'année dernière, il y en a eu cent, et il y en aura cent autres cette année. Les immeubles sont en construction. On trouve actuellement à Wainwright une preuve tangible des transformations de l'armée.

Le sénateur Day : Ne perdez pas le fil de votre démarche, général. J'aimerais que vous nous parliez des changements plus fondamentaux que vous êtes en train d'apporter.

Pendant que nous parlons de Wainwright, je signale que le comité a visité plusieurs unités dans l'ensemble du pays. Nous avons la responsabilité vis-à-vis des Canadiens de comprendre ce qui se passe. On nous a dit que les réservistes et les membres de la force régulière qui ne sont pas à Wainwright ont beaucoup de mal à atteindre le niveau d'entraînement qui leur y donnera accès pour s'entraîner collectivement à la manœuvre, parce que l'équipement dont ils devraient se servir pour s'entraîner a dû être envoyé à Wainwright pour y servir à l'entraînement collectif. On ne peut plus faire d'entraînement individuel au niveau local.

Le lgén Caron : Je vais vous parler de ce qu'on appelle la « gestion de la flotte entière ». Je peux vous faire part d'une autre expérience personnelle. J'ai commandé un bataillon mécanisé, le troisième bataillon du 22^e régiment. J'avais 69 véhicules blindés chenillés M113. En toute franchise, c'était un souci quotidien. J'utilisais l'ensemble de cette flotte pendant quatre ou cinq semaines par an, lorsque nous allions tous à Gagetown. Mais tout le reste de l'année, je devais assurer l'entretien de ces 69 véhicules. C'est un aspect de la gestion de la flotte sur lequel je reviendrai plus tard.

Lorsque toutes les unités reçoivent leur équipement opérationnel, il en résulte une perte de souplesse lors d'un déploiement en opération. Je vous donne un autre exemple : le deuxième bataillon du 22^e régiment est la première unité qui ait été déployée en Bosnie avec les trois derniers véhicules. Le troisième bataillon attend toujours certains de ses véhicules, parce qu'ils sont en Bosnie à cause du remaniement. Pour toutes ces raisons, nous appliquons la gestion de la flotte entière grâce à laquelle les unités obtiennent l'équipement nécessaire pour atteindre le niveau auquel elles sont affectées.

Lorsque le deuxième bataillon du 22^e régiment n'est pas en état de préparation maximale, il a pour fonction de fournir les compagnies et il va sans doute avoir une compagnie et quelques VBL III. Cela devrait suffire à assurer la formation de tous les conducteurs, de tous les chefs d'équipage et de tous les artilleurs; le régiment aura une compagnie pour assurer l'entraînement, et cetera.

The more the regular force COs understand what we are doing, the more they say we cannot wait for it because they will not have to maintain all of the equipment.

Where are the fleets going? We need a complete fleet at CMTC. We will not move a unit 1RCR with all of its complement back in CMTC. They will arrive as they arrive in theatre. They will sign for the equipment and have it all there. We need a complete fleet there.

We need two fleets ready to go, so we do not have to put the fleets together when we actually deploy one to Afghanistan or Bosnia and so forth. If they are not deployed, they will be sitting parked and maintained ready to go.

Senator Day: I understand your need to have vehicles and equipment in Wainwright for your manoeuvring exercises. However, will you admit that the discomfort felt about not having the equipment to train their individual soldiers is a concern?

LGen. Caron: Senator, I will admit that there is a discomfort, but they probably do not understand exactly what they are doing yet in the sense that we are used to having all of the horses, carriages and weapons with us all of the time. That was the Cold War mentality. That is the way I was brought up. That is the way they were brought up. We have to change that.

We are transforming and they will adjust to the changes. The major that lives through this transformation will understand when he becomes a CO; it will be matter of fact. He will have 20-odd LAV IIIs, and he will ensure that they will be distributed within the unit. He is at a lower level right now, so he is not called upon to be there. When he is called upon to be there, he will have all of the necessary equipment.

Yes, there is discomfort, but I would discuss it with the CO. If he tells me he does not have the gear to do it, I will say he has over 20 LAV IIIs. I am asking him to train at company level. He has more than enough because he needs 14 to do the training.

Senator Day: It is not a question of not having the money to get the equipment; it is a matter of the psychological change in the future training.

LGen. Caron: It is also a matter of the way we will distribute the equipment.

Senator Day: Can we go on to another major transformation?

LGen. Caron: With respect to training, again, that is difficult because that is where you get the culture. Ideally, if you are able to train everybody at a go it would be easier. The warrant officers who are training the young officers in Phase 3, Armoured Corps

Plus les commandants de la force régulière comprendront ce que nous faisons, plus ils considéreront que nous ne pouvons pas attendre parce qu'ils n'auront pas à entretenir l'ensemble de l'équipement.

Quel est l'avenir des flottes? Nous avons besoin d'une flotte complète au CCEM. Nous ne ramènerons pas une unité 1RCR avec la totalité de son effectif au CCEM. Ils arriveront comme ils arrivent sur le théâtre. Ils assumeront la responsabilité de l'équipement et auront tout ce qu'il leur faut là-bas. Nous avons besoin d'une flotte complète là-bas.

Il faut que nous ayons deux flottes prêtes à partir de manière à ne pas avoir à les constituer une fois que nous les déployons effectivement en Afghanistan, en Bosnie ou ailleurs. Si elles ne sont pas déployées, on les gardera en état, prêtes à partir.

Le sénateur Day : Je comprends que vous avez besoin de véhicules et d'équipement à Wainwright pour vos manoeuvres. Cependant, ne convendez-vous pas qu'il existe un malaise causé par l'absence d'équipement nécessaire pour former leurs soldats?

Le lgén Caron : Sénateur, je reconnais qu'il existe un malaise, mais il est probable qu'ils ne comprennent pas précisément encore ce qu'ils sont en train de faire, en ce sens que nous sommes habitués à avoir avec nous tout notre équipement. C'est une mentalité qui remonte à la guerre froide. C'est la façon dont j'ai été élevé. C'est la façon dont ils ont été élevés. Nous devons changer cette mentalité.

Nous sommes en voie de transformation et ils s'adapteront aux changements. Le major qui vivra cette transformation comprendra la situation lorsqu'il deviendra commandant; cela ira de soi. Il aura une vingtaine de VBL III, et il s'assurera de les répartir au sein de l'unité. Comme il se situe à un niveau de préparation inférieur pour l'instant, il ne sera pas appelé à se rendre là-bas. Lorsqu'il sera appelé à se rendre là-bas, il disposera de tout l'équipement nécessaire.

Oui, il existe un malaise, mais j'en discuterais avec le commandant. S'il me dit qu'il ne dispose pas de l'équipement voulu, je lui dirai qu'il a plus de 20 VBL III. Je lui demande d'assurer un entraînement qui correspond au niveau d'une compagnie. Il a plus que l'équipement nécessaire puisqu'il en a besoin de 14 pour faire l'entraînement.

Le sénateur Day : Il ne s'agit pas de ne pas avoir d'argent pour obtenir l'équipement; il s'agit du changement de mentalité en ce qui concerne l'entraînement à l'avenir.

Le lgén Caron : Il s'agit aussi de la façon dont nous distribuons l'équipement.

Le sénateur Day : Pouvons-nous passer à une autre transformation importante?

Le lgén Caron : En ce qui concerne l'entraînement, une fois de plus c'est un aspect difficile parce que c'est là où se développe la culture. Idéalement, s'il était possible de former tout le monde en même temps, ce serait plus facile. Les adjudants qui forment les

and so forth, for example, were trained in a different model. Now he is applying that to the young officer. We have to change the way they think.

The meaning of the three-block war takes a while to understand. I ask my men what they have been doing in places such as Bosnia and Afghanistan. We want to train our new soldiers so that we do not have to retrain them when they are deployed. We want them to be able to switch rules of engagement.

For example, I am here in this first city block doing humanitarian aid. Then I see something happening over there, namely, peace support operations, which is part of my mandate. I need to readjust my rules of engagement. I want the master corporal and the sergeant to have the flexibility of mind to be able to do that switch.

We have to review all the curricula of the courses where we train our people. We are not there yet, and I will admit that, but we are on our way to changing the mentality of what is required to deal with the new security environment.

Senator Day: When you say you are on your way, do you mean it is still a paper exercise, and it is where you want to go but not have started to do so?

LGen. Caron: No, senator, some of the courses have started to change, for example, one that I witnessed last summer, Phase 3, Armoured Corps. It was good to see. They understood three-block war and the requirements for the young officers. It is not a great advance against a mass of armour that we would have trained for during the Cold War. We are not there yet, but we have made some very important steps in changing the mentality of the young officers and COs.

Senator Day: Does part of that change of mentality include the type of multitasked function that you described earlier in answering a question of Senator Meighen?

LGen. Caron: Absolutely.

Senator Day: I believe you said this multitasked function is still an experiment. Was it with the Royal Canadian Dragoons that this multitasked approach is taking place where we are getting away a little from the regiment mentality?

LGen. Caron: We are not getting away from the regiment.

Senator Day: Maybe that was a wrong choice of words.

LGen. Caron: The regiment has its role and will maintain its role. We have employed this task force mentality to some extent in Bosnia and in the big rotation in Afghanistan.

jeunes officiers en phase 3, les corps blindés et ainsi de suite, par exemple, ont reçu une formation selon un modèle différent. C'est ce qu'ils apprennent aux jeunes officiers. Nous devons changer cette mentalité.

Il a fallu pas mal de temps pour que l'on comprenne la notion d'une guerre s'étendant sur trois pâtés de maisons. Je demande à mes hommes ce qu'ils ont fait dans des endroits comme la Bosnie et l'Afghanistan. Nous voulons former nos nouveaux soldats afin de ne pas avoir à les former à nouveau une fois qu'ils seront déployés. Nous voulons qu'ils puissent s'adapter à différentes règles d'engagement.

Par exemple, je suis ici dans ce premier pâté de maisons en train de faire du travail humanitaire. Puis je vois quelque chose qui se passe un peu plus loin, entre autres des opérations de soutien de la paix, qui font partie de mon mandat. Je dois donc modifier mes règles d'engagement. Je veux que le caporal-chef et le sergent aient la souplesse d'esprit pour parvenir à faire ce genre de changement.

Nous devons revoir tous les programmes de cours à l'intention de notre personnel. Nous n'en sommes pas encore là, et je le reconnais, mais nous sommes en train de transformer les mentalités pour que l'on puisse s'adapter au nouvel environnement de sécurité.

Le sénateur Day : Lorsque vous dites que vous êtes en train de changer de mentalité, voulez-vous dire que ce n'est encore qu'à l'état de projet, et que c'est l'objectif que vous visez mais que vous n'avez pas encore pris des mesures concrètes?

Le lgén Caron : Non, sénateur, on a commencé à modifier certains des cours, par exemple l'un dont j'ai été témoin l'été dernier, la phase 3 à l'intention des corps blindés. Cela faisait plaisir à voir. Ils ont compris ce que l'on entendait par guerre s'étendant sur trois pâtés de maisons et les exigences à l'intention des jeunes officiers. Ce n'est pas un énorme progrès par rapport à l'entraînement que nous aurions reçu à l'époque de la guerre froide. Nous n'en sommes pas encore là, mais nous avons pris certaines mesures importantes pour changer la mentalité des jeunes officiers et des commandants.

Le sénateur Day : Ce changement de mentalité comprend-il le type de fonctions multiples que vous avez décrit plus tôt lorsque vous avez répondu à une question du sénateur Meighen?

Le lgén Caron : Tout à fait.

Le sénateur Day : Je crois que vous avez dit que ces fonctions multiples n'en sont encore qu'au stade expérimental. Est-ce avec les Royal Canadian Dragoons que cette approche multitâche est en train d'être adoptée et qui permet de s'éloigner légèrement de la mentalité de régiment?

Le lgén Caron : Nous ne sommes pas en train de nous éloigner de la mentalité de régiment.

Le sénateur Day : Je me suis peut-être mal exprimé.

Le lgén Caron : Le régiment a un rôle à jouer et conservera ce rôle. Nous avons utilisé cette mentalité axée sur la force opérationnelle dans une certaine mesure en Bosnie et lors de l'importante rotation en Afghanistan.

Senator Day: I am speaking from a training point of view.

LGen. Caron: We will employ it.

Senator Day: You have not done it yet.

LGen. Caron: No. We will employ it in BTE 05, Brigade Training Event, in Wainwright this fall. This task force approach will be used in that event.

Senator Day: You would have companies from different regiments with different skills. Will you have them living together?

LGen. Caron: Yes, they will be training together. The nucleus will be 2Van Doos, and the other nucleus is IPPCLI.

The Chairman: Excuse me, general, but there is a large audience watching that would probably like to know what "PPCLI" is.

LGen. Caron: It is the Princess Patricia Canadian Light Infantry. That will be the nucleus of one of those task forces. The other nucleus will be the second battalion of the Royal 22nd Regiment. Those are the high-readiness task forces. They are getting ready to be deployed for January 2006. They will have artillery men and women coming to their task force. They will have armoured corps, a surveillance Coyote, and they will be put to the test and certified to ensure that they will be ready to be deployed in January or February 2006.

Senator Day: Will you call them Joint Task Force 3 and Joint Task Force 4?

LGen. Caron: They will be called Task Force 106 and Task Force 206. There is a perception that the regiment will lose its responsibility. To me the regimental role is fundamental. We will ask them to do more than they are doing in some aspects and maybe less than they think they should be doing. The fundamental nucleus, namely, the subunit, is a regimental responsibility. That will remain. They are not joint because "joint" would mean air force. We just refer to them as a task force. They are an army task force.

Senator Day: It is difficult sometimes, but it is a task force that has a signals group attached to it.

LGen. Caron: Yes.

Senator Day: Would others besides infantry people be there as well, for example, reconnaissance people?

LGen. Caron: There will be others such as reconnaissance, Coyote, communications and service support.

Senator Day: That is what I understood from what you were saying. That is why I called it a "joint task force."

Le sénateur Day : Je suis en train de parler de l'entraînement.

Le lgén Caron : Nous nous en servons.

Le sénateur Day : Vous ne l'avez pas encore fait.

Le lgén Caron : Non. Nous nous en servons lors de l'activité d'entraînement de la cinquième brigade, à Wainwright cet automne. On utilisera l'approche axée sur la force opérationnelle à l'occasion de cette activité.

Le sénateur Day : Vous aurez des compagnies de différents régiments ayant différentes aptitudes. Est-ce qu'elles cohabiteront?

Le lgén Caron : Oui, elles recevront leur entraînement ensemble. Le noyau se composera de la deuxième brigade du Royal 22^e Régiment, et l'autre noyau est le IPPCLI.

Le président : Pardonnez-moi général, mais il y a un vaste auditoire qui nous regarde et qui aimerait probablement savoir ce que signifie le PPCLI.

Le lgén Caron : Il s'agit du Princess Patricia Canadian Light Infantry qui formera le noyau de l'un de ces groupes opérationnels. L'autre noyau se composera du 2^e bataillon du Royal 22^e Régiment. Ce sont des groupes opérationnels ayant atteint un haut niveau de préparation. Ils seront prêts à être déployés en janvier 2006. Ils compteront aussi des membres de l'artillerie. Ils auront des corps blindés, un Coyote de surveillance, et ils seront testés et accrédités afin que l'on s'assure qu'ils sont prêts à être déployés en janvier ou février 2006.

Le sénateur Day : Est-ce que vous les appellerez la force opérationnelle interarmées 2 et la force opérationnelle interarmées 4?

Le lgén Caron : On les appellera la force opérationnelle 106 et la force opérationnelle 206. Certains ont l'impression que le régiment perdra sa responsabilité. Je considère que le rôle du régiment est fondamental. Nous lui demanderons d'en faire plus en ce qui concerne certains aspects et peut-être moins que ce qu'il estime devoir faire. Le noyau fondamental, c'est-à-dire la sous-unité, est une responsabilité du régiment. Cette responsabilité continuera d'exister. Il ne s'agit pas d'une force interarmées parce que le terme interarmées signifie force aérienne. Il s'agit simplement d'une force opérationnelle. Il s'agit d'une force opérationnelle de l'armée.

Le sénateur Day : C'est parfois difficile à comprendre, mais une force opérationnelle est accompagnée d'un groupe chargé des transmissions.

Le lgén Caron : Oui.

Le sénateur Day : En plus de soldats d'infanterie, y aura-t-il, par exemple des groupes de reconnaissance?

Le lgén Caron : Il y aura d'autres groupes comme les services de reconnaissance, le service Coyote, les télécommunications et les services de soutien.

Le sénateur Day : C'est ce que je semblais avoir compris. C'est la raison pour laquelle j'ai parlé d'une force opérationnelle interarmées.

LGen. Caron: “Joint” would mean when there are two services coming together to work.

Senator Day: What happened to that term “battle group,” and how does that fit into this task force concept?

LGen. Caron: “Battle group” is an old term. It means about the same type of level of capability, but “battle group” does not define what we are doing with the group of people. They are a task force that we put together for a mission.

Senator Day: You have used an interesting term as you go through this transformation. You hope to get to an “interim army.”

LGen. Caron: Yes.

Senator Day: I think that is an interesting term. That implies that there will at some time be a final army but you are not there yet. Will it always be interim from now on?

LGen. Caron: This temporal basis of army is General Jeffrey’s great idea. The strategy describes the army of today, tomorrow and the future. This is to focus the staff, or different parts of the staff, on what is required to ensure that the army remains relevant.

With respect to the army of the future, we have staff in Kingston looking at what the future will be in 15-20 years. They bring ideas forward to the army of tomorrow. It is not necessarily a model for force structure; it is just to focus some parts of the staff to ensure we do not miss anything.

The army of tomorrow is the army we will need in five or 10 years time. However, because General Jeffrey wanted to move more quickly, he wanted to introduce an intermediary step. We are almost there; we have managed readiness, and some the important elements of army transformation will fulfill the interim army. That is the explanation of those different words.

Senator Day: Thank you.

How much of the new recruiting announcement do you need in order to achieve the results that you have described to us today?

You have said in here that there is a higher attrition rate within the army aspect of the Armed Forces. You obviously have to recruit to make up for that attrition. There has also been an announcement of 5,000 new soldiers plus 3,000 reservists right across the board. We understand that none of that will be started until you have funding for it in the budget.

If you had your choice, how many more soldiers do you need in order to achieve the balance to which you referred?

Le lgén Caron : « Interarmées » signifierait que deux services se réunissent pour effectuer leur travail.

Le sénateur Day : Qu’en est-il du groupement tactique. Comment cela cadre-t-il avec cette notion de force opérationnelle?

Le lgén Caron : « Groupement tactique » est une expression ancienne. Le groupement tactique a à peu près le même niveau de capacité, mais cette expression ne définit pas vraiment ce que nous faisons avec cet effectif. Il s’agit d’une unité que nous constituons en vue d’une mission.

Le sénateur Day : Vous avez utilisé une expression intéressante pour parler de cette transformation. Vous dites espérer aboutir à une « armée provisoire ».

Le lgén Caron : En effet.

Le sénateur Day : C’est là à mon avis une expression intéressante. Cela voudrait dire qu’à un moment donné, il y aurait une armée définitive mais que vous n’êtes pas encore arrivés à ce point. Serait-ce toujours provisoire à partir de maintenant?

Le lgén Caron : Cette assise temporelle est l’idée géniale du général Jeffrey. La stratégie décrit l’armée d’aujourd’hui, celle de demain et celle de l’avenir. Il s’agit d’axer l’effectif ou différentes composantes de l’effectif sur ce qu’il faut faire pour que l’armée demeure pertinente.

En ce qui concerne l’armée de l’avenir, nous avons des gens à Kingston qui se penchent sur la question de savoir ce à quoi ressemblera l’avenir dans 15 ou 20 ans. Ces gens avancent des idées au sujet de l’armée de l’avenir. Ce n’est pas nécessairement un modèle pour la structure des forces armées, il s’agit simplement de faire en sorte que certaines composantes de l’effectif y travaillent, pour que l’on soit sûr de ne rien rater.

L’armée de demain est celle dont nous aurons besoin d’ici 5 ou 10 ans. Toutefois, comme le général Jeffrey voulait progresser plus rapidement, il a voulu prévoir une étape intermédiaire. Nous y sommes pratiquement arrivés; nous avons réussi à gérer l’état de préparation et certaines des composantes importantes de la transformation de l’armée nous permettront d’avoir cette armée provisoire. Voilà donc l’explication de ces différents termes que nous employons.

Le sénateur Day : Je vous remercie.

Pour arriver aux résultats que vous venez de nous décrire, combien devrais-je vous faire de nouvelles annonces de recrutement?

Vous avez dit dans votre texte que le taux d’attrition est plus élevé dans l’armée de terre. Vous devez donc certainement compenser cela en recrutant. On a également entendu dire qu’on allait engager 5 000 nouveaux soldats plus 3 000 membres des forces de réserve. Mais d’après ce que nous savons, rien ne sera fait avant que le budget ne vous ait donné les fonds nécessaires.

Si vous aviez le choix, de combien de soldats auriez-vous besoin en plus pour arriver à ce juste milieu dont vous avez parlé?

LGen. Caron: I do not have an exact number for you, but I will tell you what we will do with the expansion. I did say that we need to fix some aspects of the expansion. The fix is to ensure that we have what is authorized today. We are at that strength. We are getting there with the effort of the last two years. We are still not there in some of the technical trades, which is a fixed portion.

Senator Day: That is without the 8,000?

LGen. Caron: That is without the 8,000. They are still missing a fire-control system technician, weapons technicians, and lines-of-communication technician. They are still weak in those areas.

We have to watch the overhead. We want to increase the capability. I will give you a real-life example. When Lieutenant-Colonel Stephane Roy, CO of 3rd Battalion, Royal 22nd Regiment, got ready to go to Afghanistan, in order to create two companies he needed to use three. Authorized strength is about 80. You take some people left-out-of-battle and you take other people not available, is why you have to go and take the third company to reinforce the two companies.

Our plan is to ensure that the subunit, the companies, the squadron, the batteries, that key level is at the level that we need for an operation. We want to bring that level to about 120, or 130. When we have to send 3rd Battalion, 22nd Regiment, the CO will not have to break his third company to make the two companies that he needs to go. That is what we want to do. We also want to make some transformations on command and control, on surveillance and RECCI. That is what we want to do with the increased number; we want to bring all of the subunits to the level they should be for operation.

Senator Day: You need an increased authorized number to achieve that goal.

LGen. Caron: We are going to use part of that 5,000 to achieve that goal. People said it was first brought out as a brigade group. What is required now is to bring the current capability to a level where we do not have to rob from somebody else to ensure that it is ready for deployment.

Senator Day: You indicated that you have gaps and you have needs now, irrespective of this 5,000 that was announced.

LGen. Caron: That is correct.

Senator Day: Is the reason you have these gaps and have you the problems now because you have not had the funding to fill these positions?

Le lgén Caron : Je n'ai pas le chiffre exact, mais ce que je peux vous dire, c'est que nous allons procéder à l'expansion. J'ai dit qu'il nous fallait trouver une solution pour certains éléments de cette expansion, en l'occurrence pour avoir ce à quoi nous sommes déjà autorisés. C'est à ce niveau-là que nous sommes. Et si nous y arrivons, c'est en raison de ce que nous avons fait depuis deux ans. Nous n'y sommes pas encore arrivés pour certains corps de métier, mais cela représente un pourcentage fixe.

Le sénateur Day : Cela, sans parler des 8 000?

Le lgén Caron : En effet. Nous n'avons toujours pas de technicien du système de commande de tir, de techniciens d'armement ni de techniciens des lignes de communication. Il y a toujours une certaine faiblesse dans ces trois domaines.

Nous devons également faire attention aux frais généraux. Nous voulons une augmentation des capacités. Je vais vous donner un exemple vécu. Lorsque le lieutenant-colonel Stefan Roy, le commandant du 3^e bataillon du 22^e Régiment royal, se préparait à aller en Afghanistan, pour pouvoir avoir deux compagnies, il a dû en utiliser trois. L'effectif autorisé est d'environ 80. Il y a les non-combattants, il y a ceux qui ne sont pas disponibles, de sorte qu'il faut aller puiser dans une troisième compagnie pour renforcer les deux premières.

Notre plan consiste à faire en sorte que la sous-unité, les compagnies, l'escadron, les batteries comptent l'effectif qu'il faut pour une opération. Nous voulons amener ce niveau aux environs de 120 ou de 130. Lorsque nous devons envoyer le 3^e bataillon du 22^e Régiment, il faut que le commandant ne soit pas obligé d'amputer sa troisième compagnie pour compléter les deux compagnies dont il aura besoin. C'est cela que nous voulons faire. Nous voulons également apporter certaines transformations au commandement et au contrôle, à la surveillance et à la reconnaissance. C'est cela que nous voulons faire en augmentant l'effectif; nous voulons que toutes les sous-unités soient au niveau auquel elles doivent être pour une opération.

Le sénateur Day : Pour arriver à cet objectif, votre nombre autorisé doit augmenter.

Le lgén Caron : Nous allons utiliser une partie des 5 000 pour atteindre cet objectif. Les gens disaient qu'il s'agirait d'abord d'un groupe-brigade. Mais ce qu'il faut actuellement, c'est amener la capacité actuelle à un niveau tel que nous ne devons plus puiser ailleurs pour composer une unité qui pourrait être déployée.

Le sénateur Day : Vous nous avez dit qu'actuellement, cela indépendamment des 5 000 qui ont été annoncés, il y avait des trous à combler et également des besoins.

Le lgén Caron : C'est exact.

Le sénateur Day : Si vous avez ces trous à boucher et si vous avez les problèmes que vous connaissez actuellement, est-ce parce que vous n'aviez pas les financements nécessaires pour combler ces postes?

LGen. Caron: The reason that we have the gaps in the technical fields is that we do not have the people there yet. They have decided to leave or what have you, and it takes time to train them. A fire-control system technician can take over 18 months to train before he is usable on the LAV III.

Senator Day: If you had the individuals would there be sufficient funds in your budget to fill those positions?

LGen. Caron: I cannot answer that question because those technicians are generated or trained by Admiral Jarvis. The strategic-intake plan that I mentioned earlier is meant to address some of those points.

Senator Day: Did it include a request for more funds in your budget?

LGen. Caron: That is really outside of my expertise.

The Chairman: General, after the meeting could you provide us with a note that defines the role of a regiment? In your mind is the role of a regiment role going to be that of a force generator?

Senator Atkins: LGen. Caron, in General Jeffrey's proposal what elements of the army have been eliminated?

LGen. Caron: I do not believe that any of the capabilities that existed when the strategy came out have been eliminated. Some were adjusted.

Senator Atkins: You have not eliminated the airborne.

LGen. Caron: The airborne was eliminated before that. The direct-fire capability was adjusted. The direct-fire capability used to be based on the Leopard tank. There was a decision to go to the mobile-gun system. The direct-fire capability remains, but how we meet that capability has been adjusted.

Senator Atkins: Can you compare your requirements for these task forces with what the army pledged to do in the 1994 White Paper?

LGen. Caron: Senator, I guess you are referring to the commitment in 1994 White Paper to commit a MCF, a main contingency force. The words used then were "two battle groups" on a consistent basis.

Senator Atkins: In a conventional context?

LGen. Caron: Yes. There are some analogies between the two, but we are not referring to the MCF. We are referring to what we will offer to the CDS which will be predicable and at a level of force we know we can sustain on an enduring basis.

Senator Atkins: Can you comment on the tempo that has been asked of the army over the last 10 years?

LGen. Caron: The tempo has been very high. The operational tempo back in the 1990s was over 4,000 people out at any given time. Of course, we were a bit bigger then, but we were joined in

Le lgén Caron : Si nous avons effectivement des insuffisances dans les domaines techniques, c'est que nous n'avons pas encore réussi à obtenir les gens qu'il nous fallait. Ce sont des gens qui nous ont quittés par exemple, et ceux qui les remplacent doivent être formés. Il faut jusqu'à 18 mois de formation pour qu'un technicien en système de conduite de tir devienne opérationnel sur le VBL III.

Le sénateur Day : Si vous aviez les effectifs, auriez-vous suffisamment d'argent dans votre budget pour combler les postes?

Le lgén Caron : Je ne pourrais pas répondre à cette question parce que ces techniciens sont engagés ou formés par l'amiral Jarvis. Le plan stratégique dont je vous ai déjà parlé a précisément pour but de trouver des réponses à ce genre de questions.

Le sénateur Day : Avez-vous fait une demande de crédits supplémentaires pour votre budget?

Le lgén Caron : Cela n'est vraiment pas de mon ressort.

Le président : Mon général, pourriez-vous, après la réunion, nous faire tenir un petit mot pour nous définir le rôle d'un régiment? À votre avis, le régiment va-t-il acquérir ce rôle de générateur de force?

Le sénateur Atkins : Mon général, quels sont les éléments de l'armée qui ont été éliminés dans la proposition du général Jeffrey.

Le lgén Caron : Que je sache, aucune des capacités en place au moment où la stratégie a été produite n'a été éliminée. Il y a eu des ajustements.

Le sénateur Atkins : Vous n'avez pas éliminé le contingent aéroporté.

Le lgén Caron : Non, il avait déjà disparu depuis longtemps. Nous avons ajusté la capacité de tir direct. Jadis, cette capacité de tir direct reposait sur le Léopard. On a ensuite opté pour le système de canon mobile. La capacité de tir direct demeure, mais c'est la façon dont on l'a acquise qui a été ajustée.

Le sénateur Atkins : Pouvez-vous comparer ce dont vous avez besoin pour ces unités à ce que l'armée avait promis de faire dans le livre blanc de 1994?

Le lgén Caron : J'imagine, sénateur, que vous voulez parler de la promesse qui avait été faite dans le livre blanc de 1994 de constituer une force de contingence principale, une FCP. À cette époque, on parlait tout le temps de « deux groupements tactiques ».

Le sénateur Atkins : Dans un contexte conventionnel?

Le lgén Caron : En effet. Il y a des analogies entre les deux, mais nous ne parlons pas ici d'une FCP. Nous parlons de ce que nous allons offrir au CEMD, quelque chose qui sera prévisible et à un niveau de force que nous savons pouvoir conserver de façon durable.

Le sénateur Atkins : Pouvez-vous nous dire un mot de la cadence que l'on réclame depuis dix ans à l'armée?

Le lgén Caron : Elle a été extrêmement rapide. Dans les années 90, nous devions pouvoir mettre en opération plus de 4 000 soldats n'importe quand. Certes, nous étions plus gros à

Germany, and so on. That level of commitment put a large strain on the army. At that time, we had contingents of over 50 per cent reservists.

There was a bit of a lull when we pulled out of Cyprus and adjusted our commitment in the Balkans from two to one. At that time our numbers fell to around 2,000.

More recently our numbers have gone up to almost 3,000 with the deployment in Afghanistan of almost 1,800 people and 1,300 in the Balkans.

Senator Atkins: What about Haiti?

LGen. Caron: When there is a finite time it is a bit easier. That is why, with the Afghanistan mission and the Bosnia mission, the CLS of the time went to the CDS and said they could not commit to that level. That is why we readjusted in Bosnia, where we have about 80 people now, and we have adjusted down in Afghanistan from our original commitment. The first tempo is still there, where you need to maintain your skills and your leadership qualifications.

The impact over the ten years has been great on the army.

Senator Atkins: The military does not have a crystal ball. There are demands that the government makes on the Armed Forces.

How did you adjust to the demands to send the military to Haiti when you had other commitments at the same time?

LGen. Caron: We always have a non-combatant evacuation element, a company that is always prepared. We knew that our work in Haiti was of a short duration, originally four months, we took the troops that were associated with that commitment so that we would not be able to make that commitment any more and we went to Haiti.

For this managed readiness process, you have to realize that we have set a limit of 1,000. In some circles, it may be interpreted as a cap, but that is our response to an enduring-basis commitment. You want to do this. With the force level that we have now, we can sustain two forces of 1,000 each. If you want to send more, there will be consequences, and you will end up in a situation such as we are in now. There is predictability on the time arising, and there is predictability on the level of force that we offer that will prevent us from being in the situation that we are in now. Right now we have asked for a bit of a regeneration period. We do not want to be in this position. It is awkward for a soldier to say, "I cannot do this." It is very awkward.

l'époque, mais nous avons également l'Allemagne et ainsi de suite. Ce niveau d'engagement sollicite beaucoup l'armée de terre. À l'époque, nos contingents comptaient plus de 50 p. 100 de réservistes.

Il y a eu un petit ralentissement lorsque nous nous sommes désengagés à Chypre et que nous avons réduit de moitié notre présence dans les Balkans. À cette époque, nous avons baissé environ à 2 000.

Mais dernièrement, nous sommes revenus à près de 3 000 puisque nous avons déployé près de 1 800 soldats en Afghanistan et 1 300 dans les Balkans.

Le sénateur Atkins : Et Haïti?

Le lgén Caron : C'est un peu plus facile lorsque la mission a une durée déterminée. C'est la raison pour laquelle, dans le cas de notre mission en Afghanistan et de celle en Bosnie, le CEMAT de l'époque est allé trouver le CEMD pour lui dire qu'il ne pouvait pas mobiliser un tel nombre et c'est la raison pour laquelle nous avons rajusté notre niveau d'effectifs en Bosnie, où nous avons actuellement environ 80 personnes, et également en Afghanistan où nous avons réduit notre effectif par rapport à notre engagement initial. La cadence initiale existe toujours, et elle réclame toujours le maintien des compétences et des qualités de leadership voulues.

L'effet sur l'armée au cours des dix dernières années a été considérable.

Le sénateur Atkins : Les militaires n'ont pas de boule de cristal. C'est le gouvernement qui impose des obligations aux forces armées.

Comment vous êtes-vous adaptés à l'obligation qu'on vous a faite d'envoyer des soldats à Haïti alors que vous aviez déjà d'autres obligations?

Le lgén Caron : Nous avons toujours à notre disposition un élément d'évacuation des non-combattants, une compagnie qui est toujours sur le pied d'alerte. Nous savions que notre mission à Haïti serait de courte durée, quatre mois à l'origine, nous avons pris les troupes qui étaient associées à cet engagement de telle manière que nous ne pourrions plus accepter cette obligation, et nous sommes allés à Haïti.

Pour ce processus de préparation géré, vous devez savoir que nous avons imposé une limite de 1 000 soldats. Dans certains milieux, cela peut être vu comme un plafond, mais c'est ainsi que nous réagissons à un engagement qui se veut durable. Avec la capacité d'intervention que nous avons maintenant, nous pouvons soutenir deux forces de 1 000 soldats chacune. Si vous voulez en envoyer davantage, il y aura des conséquences, et vous allez vous retrouver dans une situation semblable à celle où nous sommes maintenant. Il existe une certaine prévisibilité pour ce qui est du moment où l'on va intervenir, et il existe une certaine prévisibilité quant au niveau de forces que nous offrons et qui nous empêche de nous placer dans la situation où nous sommes maintenant. Nous venons de demander un peu de temps pour nous régénérer. Mais nous ne voulons pas nous placer dans une telle position. Il est curieux d'entendre un soldat dire : "Je ne peux pas faire ça. » C'est très curieux.

That is why this managed readiness process will ensure predictability on time and predictability on the level of forces available. This is also an important step.

Senator Atkins: Does it change the training program?

LGen. Caron: No, because every individual should know when he is recuperating, when he is in training, when he is in high readiness training and when he is deployed. That will facilitate the up tempo. He will be able to plan with his family and tell them where and what he will be doing for the next two years.

Senator Atkins: We have been to Gagetown twice and talked to the training commanders. One of the biggest complaints we heard was the fact that the instructors were mobile. They came in and out, and they were on call and moved to other units. How do you fix that in a way that you talk about continuity of training?

LGen. Caron: It is good to complain that way to you. Usually they complain to me about something else. The issue with the trainers is that they have been there for too long. We have not been able to move them away from the schools. There are some warrant officers there who were first posted there as master corporal. You want to be sure that your instructor is at the right level to pass on. This is a new one to me; that they are too mobile.

I know that we have an issue concerning instructors. The way we are dealing with it is investing more money in moving people from the bases to the schools to ensure that they remain with the right level of experience to pass on to others. I will need to further investigate this mobility issue.

Senator Atkins: It applies more to NCOs at a lower level than maybe warrant officers.

LGen. Caron: The instructor level is sergeant warrant officer at the schools.

Senator Atkins: I should tell you that the reserve officers that have appeared before us have been very impressive.

You talk about funding, and everywhere that we go we get the complaint that there is not enough money. If a unit were to have a full contingency turn out on a regular basis, they could not afford it. If the reserves are going to become a more important element in the army, that is a serious problem. How can you fix that problem?

LGen. Caron: The funding model that we have for the reserve force allows us to ensure that we can pay everybody that shows up. There are different levels. We do not expect all of the reserve units to parade 100 per cent of their files 100 per cent of the time. There are some mitigation measures included in the

Voilà pourquoi ce processus de préparation géré nous assurera la prévisibilité voulue pour le moment de l'intervention et le niveau de forces disponibles. C'est aussi une mesure importante.

Le sénateur Atkins : Est-ce que cela modifie le programme d'entraînement?

Le lgén Caron : Non, parce que chacun doit savoir quand il doit se reposer, quand il est en formation, quand il est en formation intensive de préparation et quand il est déployé. Il sera plus facile ainsi d'augmenter la cadence. Le soldat pourra planifier avec sa famille et lui dire où il se rend et ce qu'il fera au cours des deux prochaines années.

Le sénateur Atkins : Nous avons été à Gagetown deux fois et nous avons parlé au commandant responsable de l'entraînement. L'un des griefs les plus marqués que nous avons entendus tenait à la mobilité des instructeurs. Ils vont, ils viennent, ils sont d'appel, et ils sont déplacés vers d'autres unités. Comment allez-vous arranger cela pour favoriser comme vous dites la continuité de l'entraînement?

Le lgén Caron : Je suis heureux de voir qu'ils se sont plaints à vous à ce sujet. Normalement, ils se plaignent à moi d'autres choses. Le problème avec les formateurs, c'est qu'ils sont là depuis trop longtemps. Nous n'avons pas pu les retirer des écoles. Il y a là des adjudants qui avaient le grade de caporal-chef la première fois qu'ils ont été postés là-bas. On veut s'assurer que l'instructeur est au bon niveau pour qu'il puisse transmettre son enseignement. C'est la première fois que j'entends dire que les instructeurs sont trop mobiles.

Je sais que nous avons un problème en ce qui concerne les instructeurs. Pour le régler, nous investissons davantage d'argent dans le déplacement des personnes des bases vers les écoles afin de s'assurer qu'ils conservent le niveau d'expérience voulu pour transmettre leur enseignement à d'autres. Je vais devoir faire plus ample enquête sur cette histoire de mobilité.

Le sénateur Atkins : Cela s'applique peut-être davantage aux sous-officiers de niveau inférieur qu'aux adjudants.

Le lgén Caron : Le niveau de l'instructeur dans les écoles se situe entre sergent et adjudant.

Le sénateur Atkins : Je dois vous dire que les officiers réservistes que nous avons entendus nous ont beaucoup impressionnés.

Vous avez parlé de financement, et partout où nous sommes allés, on s'est plaint qu'il n'y avait pas assez d'argent. Si une unité devait recevoir régulièrement son effectif au complet, elle n'aurait pas les moyens de l'accueillir. Si les réserves doivent devenir un élément plus important de l'armée, cela pose un problème sérieux. Comment pouvez-vous régler ce problème?

Le lgén Caron : Le modèle de financement que nous avons pour les réserves nous permet de rémunérer tous les réservistes qui se présentent. Il y a divers niveaux. On ne s'attend pas à ce que toutes les unités de réserve déploient 100 p. 100 de leurs effectifs tout le temps. Il y a des mesures d'atténuation prévues dans le

funding model that, to my knowledge, have not put a CO in a position where he cannot pay his soldiers.

Senator Atkins: The percentage rate that we are getting is somewhere between 70 per cent and 80 per cent. If I were a commanding officer of a unit, I would want to turn out my men, if I could, on a regular basis, but they cannot.

LGen. Caron: This funding model has been in place for many years, and it is based on long years of looking at units. I will investigate if there are issues. I know that you have talked to a few others.

The reserve force funding model is based on long years of experience where we put the appropriate level to ensure that we do not face this type of situation.

The Chairman: On behalf of the committee, General Caron, thank you very much for coming. It has been an instructive start to the morning. We appreciate your remarks very much, and we look forward to having you back shortly. We will look forward to having you back after the government releases the paper.

LGen. Caron: Thank you very much, senator, for the experience.

The Chairman: We have before us today Lieutenant-General Ken Pennie. He is the Commander of Air Command and Chief of Air Staff. He assumed these appointments in July of 2003.

Lieutenant-General Pennie joined the Royal Canadian Air Force in 1966. A helicopter pilot by trade, he has commanded at most levels of the air force. He is a former Deputy Commander of NORAD and former Director General Strategic Planning at the National Defence Headquarters in Ottawa.

He is a graduate of the Canadian Land Force Command and Staff College in Kingston, the Canadian Forces Command and Staff College in Toronto and the Royal College of Defence Studies in London, England.

General Pennie, welcome to the committee. We understand you have a short statement for us. The floor is yours.

LGen. Ken Pennie, Chief of Air Staff, Department of National Defence: Honourable senators, it is an honour to speak to you today. It is an important opportunity to help the committee in its work by providing an accurate picture on the state of the air force and our plans to meet the challenges of the 21st century.

[Translation]

The security context in which Canadian Forces are called on to perform their essential duties has changed radically since the terrorist attacks of September 11, 2001.

modèle de financement de telle sorte que, à ma connaissance, un commandant ne s'est jamais retrouvé dans l'impossibilité de payer ses soldats.

Le sénateur Atkins : On nous dit que le pourcentage se situe entre 70 et 80 p. 100. Si j'étais commandant d'une unité, je voudrais employer mes hommes régulièrement, si je le pouvais, mais ils ne peuvent pas faire cela.

Le lgen Caron : Ce modèle de financement est en place depuis de nombreuses années, et il est fondé sur de longues années d'observation des unités. Je vais voir s'il y a des problèmes. Je sais que vous avez parlé à quelques autres.

Le modèle de financement de la réserve est fondé sur de longues années d'expérience, et nous avons défini le niveau approprié pour nous assurer que nous ne nous retrouverons pas devant ce genre de situation.

Le président : Au nom du comité, général Caron, merci beaucoup d'être venu. Ce fut un début instructif ce matin. Nous vous avons écouté avec un très grand intérêt, et nous serons heureux de vous revoir bientôt, après que le gouvernement aura publié son document.

Le lgen Caron : Merci beaucoup, monsieur le sénateur, pour cette occasion.

Le président : Nous accueillons maintenant le lieutenant-général Ken Pennie, commandant du Commandement aérien et chef d'état-major de la Force aérienne. Il est entré en fonction en juillet 2003.

Le lieutenant-général Pennie s'est enrôlé dans l'Aviation royale en 1966. Il est pilote d'hélicoptère de son métier, et il a assumé des commandements à presque tous les niveaux de l'aviation. Il a été commandant adjoint du NORAD et directeur général de la planification stratégique au quartier général de la Défense nationale à Ottawa.

Il est diplômé du Collège de commandement et d'état-major de la Force terrestre de Kingston, du Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes à Toronto et du Royal College of Defence Studies de Londres.

Général Pennie, bienvenu au comité. Nous croyons savoir que vous avez une brève déclaration à faire. Vous avez la parole.

Le lieutenant-général Ken Pennie, chef d'état-major de la Force aérienne, ministère de la Défense nationale : Honorables sénateurs, c'est un honneur pour moi que de vous adresser la parole aujourd'hui. Il s'agit d'une importante occasion d'aider le comité dans ses travaux en lui brossant un juste tableau de l'état de la Force aérienne et des plans qu'elle met en oeuvre pour relever les défis du XXI^e siècle.

[Français]

Le contexte de sécurité dans lequel les Forces canadiennes doivent accomplir leurs fonctions essentielles a radicalement changé depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001.

[English]

The threats to our security have multiplied and are increasingly dispersed around the globe. We must be prepared to defeat those threats wherever they may appear. Security at home is inseparable from security abroad.

In this security environment, how does the air force contribute to Canada's national interest?

The air force is at a critical time in its evolution. Somewhat fragile after a decade of downsizing, we have one-half of the number of people and one-half of the number of aircraft that we had at the end of the Cold War.

Over the same period, the number of air force personnel deployed on operations has roughly doubled with no sign that future operational tempo will decrease.

Currently, aging fleets and infrastructure impose further strains on the air force's ability to fulfil its roles. The gap between national procurement funding and the need, and the diminishing experience levels of and the ability to retain our personnel exacerbate these existing problems.

In short, the air force faces a sustainability gap in its ability to generate operational capability as it transforms to fulfill its roles in defence of Canada and Canadian interests.

In the post-9/11 security environment, the changing nature of the threat places even further demands on these stretched resources.

Notwithstanding today's stress, there is a determination to address the tough choices that must be made to meet these challenges of the future security environment. We must ensure that we are positioned to make the most efficient use of the resources that we have.

Last year, the air force issued its vision called "Strategic Vectors" — you will get copies of these documents at the end of the proceedings today — and an aerospace capability framework that lays out the first steps towards achieving this vision. It is a vision in line with the departmental strategy 20/20, a vision that is consistent with where we are trying to go as a department.

[Translation]

The Air Force proposes to transform itself from a combat force designed for cold war threats into a force capable of meeting the unique challenges posed by an asymmetrical threat and the growing demand on our forces to intervene in States that have failed or are failing. This new aerospace force will

[Traduction]

Les menaces qui pèsent sur la sécurité du Canada se sont multipliées et proviennent de plus en plus de partout dans le monde. Nous devons nous tenir prêts à repousser ces menaces pour notre sécurité, peu importe où elles se manifestent. La sécurité au pays est indissociable de la sécurité à l'étranger.

Dans un tel contexte de sécurité, comment la Force aérienne défend-elle les intérêts nationaux?

La Force aérienne se trouve à une étape critique de son parcours. Fragilisée par une décennie de rationalisation, elle ne compte maintenant que la moitié du personnel et la moitié des aéronefs qu'elle avait à la fin de la guerre froide.

Pendant la même période, le nombre de membres de la Force aérienne déployés dans le cadre d'opérations a pratiquement doublé, et rien n'indique que le rythme des opérations soit appelé à ralentir.

À l'heure actuelle, le vieillissement de la flotte et de l'infrastructure impose des contraintes supplémentaires sur la capacité de la Force aérienne à remplir ses rôles. L'écart entre les besoins en approvisionnement au niveau national et les montants qui sont consentis, ainsi que l'expérience de plus en plus limitée du personnel et la difficulté à maintenir nos effectifs, viennent aggraver ces problèmes.

Bref, la Force aérienne est aux prises avec une lacune sur le plan de la soutenabilité en ce qui a trait à la mise sur pied de capacités opérationnelles alors qu'elle se transforme en vue de remplir ses rôles qui consistent à défendre le Canada et les intérêts du Canada.

Dans le contexte de la sécurité qui s'est dessiné après les attentats du 11 septembre, l'évolution de la nature des menaces fait en sorte que nos ressources déjà insuffisantes sont sollicitées encore davantage.

Malgré la tension que nous connaissons aujourd'hui, on est déterminé à prendre les décisions difficiles qui s'imposent pour relever ces défis au chapitre de notre sécurité future. Nous devons veiller à être en mesure d'utiliser de la façon la plus efficace possible les ressources dont nous disposons.

L'année dernière, la Force aérienne a rendu publique sa vision dans un document intitulé « Vecteurs stratégiques » — dont nous vous remettrons des exemplaires à la fin de la séance d'aujourd'hui — ainsi qu'un cadre de capacité aérospatiale qui décrit les premières étapes à suivre pour concrétiser cette vision. Cette vision s'aligne sur la stratégie ministérielle 20/20 et décrit les orientations de notre ministère.

[Français]

La Force aérienne entend se transformer et passer d'une force de combat conçue pour faire face aux menaces que faisait peser la guerre froide, à une force capable de relever les défis uniques que posent la menace asymétrique et la demande croissante pesant sur nos forces afin qu'elles interviennent dans les États qui ont échoué

be sustainable, adaptable and able to harmoniously support joint efforts to protect the interests of Canadians at home and abroad.

[English]

How does the air force plan to transform? The aim is not simply to restructure or re-equip but rather to blend existing structures and systems with emerging ones to create significantly enhanced capabilities in specific areas.

The strategic vectors document describes eight paths or vectors to this transformation goal. They can be grouped into three broad themes: to be modern and relevant in the future, to be transformational in terms of our capabilities and skill sets, and lastly, to improve communications and collectively to maximize our efficiency.

Transforming to maintain a relevant and adaptable aerospace force means taking the steps necessary to develop a force that is capable of supporting and contributing to the joint effort domestically and globally, one that is sustainable and uses the most current command control and communications and intelligence-gathering technologies in a network-enabled sense, and one that contributes and measures its ability to fulfil its defence roles not just by numbers of aircraft but in terms of capabilities and results.

Domestically, we will focus on capabilities that enable us to cooperate in the defence of Canada in defending our sovereignty and our resources.

Abroad, through our concept of an aerospace expeditionary force, that piece that is able to deploy, we must be able to protect and, when necessary, defend national interests in a timely manner, either with our sister services jointly or in concert with our allies.

[Translation]

To achieve these results, we base our vision on maintaining a combat capability, which is the basic and most demanding role of the Air Force. However, we must show adaptability and versatility and be able to take part in a wide range of operations and conflicts, as well as work effectively with other elements.

This change in the nature of the threat also requires us to review how we command and control our forces. We seek improvements in such areas as surveillance and control, intelligence gathering, mobility, and search and rescue. We continue to cultivate our excellent relations with the navy, the army and the other departments, in order to acquire aerospace power capabilities capable of meeting their needs with greater efficiency and effectiveness.

ou en voie d'échouer. Cette nouvelle force aérospatiale sera durable, dotée d'une technologie de pointe adaptable et capable d'appuyer de façon harmonieuse les efforts communs visant à protéger les intérêts des Canadiens, au pays et à l'étranger.

[Traduction]

Comment la Force aérienne compte-t-elle se transformer pour accomplir cette vision? Elle n'a aucune intention de modifier complètement sa structure ou son équipement, mais prévoit plutôt intégrer ses structures et systèmes actuels à d'autres qui sont en voie d'émerger pour créer des capacités considérablement améliorées dans certains domaines.

Le document *Vecteurs stratégiques* décrit huit orientations ou vecteurs stratégiques qui guideront la transformation de la Force aérienne et qui peuvent être regroupés en trois grands thèmes : une force moderne et de son temps; capacités transformationnelles et habiletés; et enfin, amélioration des communications et visant collectivement à maximiser l'efficacité.

Se transformer pour demeurer une force aérospatiale valable et souple signifie prendre les mesures nécessaires pour constituer une force qui puisse apporter son appui et sa contribution aux efforts communs, aussi bien au pays qu'à l'étranger, qui soit valable et utilise les technologies de pointe en matière de commandement, de contrôle, de communications et de collecte des données dans un contexte réseautique, et qui mesure sa capacité de remplir ses rôles de défense en fonction non seulement du nombre d'aéronefs qu'elle détient, mais aussi de ses compétences et des résultats qu'elle obtient.

Sur la scène nationale, nous nous concentrerons sur les capacités qui nous permettent de contribuer à la défense du Canada, de sa souveraineté et de ses ressources.

À l'étranger, nous appliquerons le concept de la force expéditionnaire aérospatiale, et nous devons donc être en mesure de protéger et, le cas échéant, de défendre les intérêts nationaux en temps opportun, que ce soit avec nos services jumeaux ou de concert avec nos alliés.

[Français]

Pour atteindre ces résultats, nous fondons notre vision sur le maintien d'une capacité de combat, ce qui constitue le rôle fondamental et le plus exigeant de la Force aérienne. Cependant, nous devons faire preuve d'adaptabilité et de polyvalence et être en mesure d'intervenir dans un large éventail d'opérations et de conflits, ainsi que de travailler efficacement avec les autres éléments.

Ce changement dans la nature de la menace nous oblige par ailleurs à revoir notre façon de commander et de contrôler nos forces. Nous cherchons à apporter des améliorations dans des domaines tels que la surveillance et le contrôle, la collecte de renseignements, la mobilité ainsi que la recherche et le sauvetage. Nous continuons de cultiver nos excellentes relations avec la marine et l'armée de terre ainsi qu'avec les autres ministères, en vue d'acquérir les capacités en matière de puissance aérospatiale qui pourraient répondre à nos besoins avec une efficacité et une efficacité accrues.

[English]

The transformation of our abilities allows us to remain responsive to the changing security environment and to ensure that we maintain cutting edge where we need to. A critical component of this is exploitation of new technology. For example, following the success of recent experiments on the East and West Coasts, we have initiated the establishment of an organization to begin the integration and use of uninhabited air vehicles. Similarly, we are establishing the Canadian Forces Aerospace Warfare Centre, a focal point for maintaining and expanding aerospace operations excellence and effectiveness in areas such as synthetic mission rehearsal, identifying and applying lessons learned, concept development and experimentation. We will also do doctrine development and professional development.

[Translation]

Finally, Canadians have a right to know that their money is being invested wisely in a vital national institution that is in the process of being transformed to meet their security needs. We will engage Canadians by informing them of our role in Canada's defense, and we will ensure an effective and efficient resource management.

[English]

While the present sustainability issue must be addressed before we can completely transform, we are working hard on this. There is much we can do with resources that we currently have.

In the end, the successful implementation of our strategic vision will result in an aerospace force that remains capable of effectively defending Canadians and our interests, in cooperation with army and navy elements and with our allies at home and abroad.

Essentially, what that boils down to is that we have to fix the force we have today, grow it, and transform the team. That is exactly what we are trying to achieve.

Senator Banks: Good morning, General. Congratulations on your command.

I want to tell you in advance how very highly we all regard the work that you and your marvellous people do. We have found that all of the forces are, in sometimes difficult circumstances, doing miracles. I want to say that in advance, because some other aspects of my questions will reflect a certain cynicism, and I have to confess, in my personal case, a growing cynicism about the extent to which the government is prepared to allow you to do your job properly. I know that you cannot get into those kinds of areas, but we have. I do not know if you have read any of our reports.

[Traduction]

La transformation de nos capacités pour devenir une puissance aérospatiale nous permet de demeurer attentifs à l'évolution du contexte de sécurité et de rester à la fine pointe. L'un des éléments indispensables à une telle polyvalence est l'exploitation continue des nouvelles technologies. À titre d'exemple, dans la foulée des succès que nous avons remportés récemment lors d'essais effectués sur les côtes Est et Ouest, nous avons entrepris de constituer une organisation qui sera chargée d'intégrer les véhicules aériens téléguidés. Dans le même ordre d'idées, nous veillons à la mise sur pied du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, qui sera le point de convergence où seront maintenues et améliorées l'excellence et l'efficacité des opérations aérospatiales dans des domaines comme la répétition de missions par moyens synthétiques, l'énoncé et l'application des leçons retenues, de même que l'élaboration et l'expérimentation de concepts. Ce centre s'occupera également de conception de la doctrine et de perfectionnement professionnels.

[Français]

Finalement, les Canadiens ont le droit de savoir que leur argent est bien investi dans une institution nationale vitale en cours de transformation afin de répondre à leurs besoins de sécurité. Nous engagerons les Canadiens en les informant de notre rôle dans la défense du Canada, et assurerons une gestion efficace et efficiente des ressources.

[Traduction]

Bien que la question de la soutenabilité actuelle doive être tirée au clair avant que nous puissions opérer notre transformation dans son ensemble, nous y consacrons beaucoup d'efforts. Nos ressources actuelles nous permettent aussi de faire beaucoup.

Au bout du compte, la mise en œuvre de notre vision stratégique nous confèrera une force aérospatiale qui conservera sa capacité à défendre efficacement les Canadiens et les intérêts du Canada, avec la coopération de l'Armée de terre, de la Marine et de nos alliés, au pays comme à l'étranger.

En un mot, nous devons remédier aux lacunes actuelles de la Force, lui donner de l'expansion et transformer l'équipe. Voilà exactement ce que nous essayons de faire.

Le sénateur Banks : Bonjour, général. Félicitations pour votre commandement.

Je tiens tout d'abord à vous exprimer la très grande estime que nous éprouvons tous pour votre travail et celui de vos extraordinaires gens. Nous avons constaté que tous les corps d'armée font des miracles, dans des circonstances parfois difficiles. Je tenais à vous faire ce préambule parce d'autres aspects de mes questions pourront vous sembler quelque peu cyniques. Je dois vous avouer que personnellement, je suis de plus en plus sceptique quant à la volonté du gouvernement de vous permettre de bien faire votre travail. Je sais que vous ne pouvez pas tenir ce genre de propos, mais nous l'avons fait. Je ne sais pas si vous avez lu certains de nos rapports.

Speaking personally, I am becoming extremely frustrated by some of the things that sound to me more and more like euphemisms for doing the best we can under the present circumstances, and the present circumstances are not happy ones.

You mentioned the strategic vectors document. The first vector concerned aerospace, if I recall. Would you define aerospace for us, please? You mentioned an aerospace expeditionary force and the fact that you are now establishing a Canadian Forces Aerospace Warfare Centre. That is a very direct term. We are talking about the North American aerospace defence system and now you are talking about aerospace as opposed to air force. What is meant by aerospace?

LGen. Pennie: The reason we have chosen the word "aerospace" is that the connection between what happens in space, in the air, on the ground and over the seas is all more closely connected than ever before. Of the three services, someone has to have that ability to generate the skill sets and understand how to leave those assets.

I am not talking about anything more than communications, for the most part. Any time we are conducting an air operation anywhere in the world, we are generating weather information from satellites. We are communicating and networking using satellites. A lot of our intelligence assets, of course, come from satellites. The entire NORAD warning system is somewhat space-based, in terms of identifying missiles that might be launched.

It is that connection to space that we are emphasize here because we are the service that probably most identifies with that and has to train the people so that we can pass that information along to the CF.

Senator Banks: In the Canadian Forces Aerospace Warfare Centre, the extent that that is involved with warfare has to do with communications and surveillance, not anything else.

LGen. Pennie: That is right.

Senator Banks: It is not inconsistent with the policy that we do not want to have weapons in space.

LGen. Pennie: Absolutely not.

Senator Banks: In the strategic vector, the first vector that you talked about, we talked about surveillance, aerospace and Maritime surveillance, monitoring the approaches to our country, and I presume that that includes air and sea and others. That document indicates that the air force will actively pursue the acquisition of aerospace surveillance capabilities, capable of monitoring, detecting and identifying unauthorized and unwanted activity and approaches to and intrusions into Canadian sovereign space.

En ce qui me concerne personnellement, certaines de ces choses qui me donnent l'impression d'être davantage des euphémismes pour dire on fait du mieux qu'on peut dans les circonstances actuelles, circonstances qui ne sont pas très joyeuses, commencent à m'exaspérer à l'extrême.

Vous avez parlé du document sur les vecteurs stratégiques. Le premier de ces vecteurs est l'aérospatiale si je me souviens bien. Pourriez-vous nous définir ce terme je vous prie? Vous avez parlé d'une force expéditionnaire aérospatiale et vous êtes en train d'ailleurs de mettre sur pied le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes. Voilà qui est on ne peut plus direct. Nous parlons du système de défense aérospatiale en Amérique du Nord et vous nous parlez maintenant de l'aérospatiale plutôt que de la force aérienne. Qu'est-ce que vous entendez au juste par là?

Le Igén Pennie : Si nous avons choisi ce terme, c'est que le lien entre ce qui se passe dans l'espace, dans l'atmosphère, au sol et au-dessus de la mer est plus évident qu'il ne l'a jamais été. Il faut que quelqu'un, dans les trois armes, puisse produire les ensembles de compétences nécessaires et comprendre comment se départir de ces éléments.

Pour l'essentiel, je parle à peu près exclusivement de communications. Chaque fois que nous conduisons une opération aérienne quelque part dans le monde, nous produisons des informations météorologiques à partir des satellites. Nous communiquons et nous restons en réseau grâce aux satellites. Une bonne partie des renseignements que nous réunissons proviennent bien entendu aussi des satellites. Tout le système d'alerte du NORAD est en partie satellitaire, et je parle ici de l'identification des missiles qui risquent d'être lancés.

C'est ce lien avec l'espace sur lequel nous insistons ici parce que c'est l'armée de l'air qu'on peut probablement le plus facilement identifier à cela, et c'est elle qui doit former les gens pour faire ce genre de choses afin que nous puissions à notre tour transmettre l'information aux autres armes.

Le sénateur Banks : Pour revenir à ce Centre de guerre aérospatiale, il intervient dans ce genre de guerre au niveau des communications et de la surveillance uniquement, n'est-ce pas?

Le Igén Pennie : En effet.

Le sénateur Banks : Ce n'est pas contraire à notre politique qui affirme que nous ne voulons pas d'armes dans l'espace.

Le Igén Pennie : Pas du tout.

Le sénateur Banks : Revenons au vecteur stratégique, le premier dont vous avez parlé, nous avons mentionné la surveillance, le domaine aérospatial et la surveillance maritime, le contrôle des abords de notre territoire, et j'imagine que cela comprend également, entre autres, l'espace aérien et l'espace maritime. Ce document montre que la force aérienne va s'employer vigoureusement à acquérir du matériel de surveillance aérospatiale, du matériel capable de suivre, de détecter et d'identifier toute activité non autorisée et indésirable, ainsi que les abords de l'espace souverain du Canada et les intrusions dans celui-ci.

Do you have now the kind of equipment that is needed to do that? Are you planning to acquire it? Do you have the means of acquiring it? Do you have the technical capability of dealing with it properly, and is that something that you can do now?

LGen. Pennie: Let me just react to some of your comments, senator. Certainly, I do read all the reports that the Senate committee produces and appreciate them very much. I appreciate your comments as well on the quality of men and women we have in uniform. I would not be so pleased to serve as long as I have did we not have that quality of men and women. We would not have got through the 1990s without their talents and skills.

With respect to surveillance, Canada has the longest coastline in the world. The area that we might want to surveil is huge and the resources that we have to put against that are finite. I do not think any commander of air command would not wish to see more assets available to actually provide that kind of surveillance. It is a big challenge. We are very fortunate in that we do not have many challenges right now.

Clearly, we seek to expand that capability in the future. One of the most cost-effective ways of expanding that capability right now is through the use of uninhabited air vehicles, UAVs. Potentially, in longer term in the future, even satellite-based sensors could help us provide a piece of that surveillance. It is part of a cobbling together, if you will, of many different assets, including assets that are commanded by the army and the navy, putting together and fusing that information to get the best picture possible in the right time frame possible. We are looking to enhance our contribution to that.

Senator Banks: The question I am getting at is with respect to present capabilities matched against present undertakings that you are asked to do; and all comparisons like that are odious, and you folks do literally work miracles with the resources that you have. Even though there is nothing at the moment that is emergent, you have to have resources, because you must be prepared to do something, not just always doing it.

I know you cannot comment on the future. We have expressed our unhappiness with the level of funding. In your view, do you now have the resources that you need today, this week, to do the jobs that you have been asked to do by the government?

LGen. Pennie: We do the best with what we have. It is our mandate to do that. We work hard to get the best out of what we have.

Senator Banks: You do better than the best. You work miracles. However, it is our contention that that is not enough. For example, in your impact assessment for the fiscal year that has just passed, you said that the air force was underfunded by

Avez-vous reçu le genre de matériel nécessaire à cela? Est-ce que vous prévoyez l'acquérir? Avez-vous les moyens de vous le procurer? Avez-vous les capacités techniques nécessaires pour l'utiliser à bon escient, ou est-ce quelque chose que vous pouvez doré et déjà faire?

Le lgen Pennie : J'aimerais répondre à certains de vos commentaires, sénateur. Effectivement, je lis tous les rapports du comité sénatorial et j'en prends connaissance avec plaisir. Je vous suis reconnaissant de ce que vous dites sur la qualité de nos militaires. Je n'aurai pas eu autant de plaisir à servir depuis si longtemps dans les forces armées si nous n'avions pas des effectifs d'une telle qualité. Nous n'aurions pas survécu aux années 90 si nos effectifs n'avaient pas eu tous ces talents et toutes ces compétences.

En ce qui concerne la surveillance, le littoral canadien est le plus long au monde. La zone à surveiller est énorme, et les ressources que nous pouvons mobiliser pour le faire sont limitées. Je ne pense pas qu'un commandant de l'armée de l'air, quel qu'il soit, ne veuille pas disposer de plus de matériel pour pouvoir assurer ce genre de surveillance. C'est un énorme problème. Nous avons beaucoup de chance que nous n'ayons pas beaucoup de difficulté sur ce plan pour l'instant.

C'est certain, nous voulons pouvoir élargir nos capacités. L'une des façons les plus rentables de le faire actuellement, c'est de recourir aux UAV, les véhicules aériens téléguidés. À plus long terme, on pourrait même envisager d'utiliser des détecteurs en orbite pour effectuer une partie de cette surveillance. C'est ainsi qu'on parvient à réunir et à intégrer différents types de matériel, littéralement à la force du poignet pourrait-on dire, et notamment des matériels qui ont été commandés par l'Armée de terre et par la Marine, en regroupant tout cela et en rassemblant toute cette information pour obtenir la meilleure image possible au meilleur moment possible. Nous cherchons à contribuer à ce genre de chose.

Le sénateur Banks : En fait, je voudrais vous interroger sur les capacités actuelles par rapport à nos engagements, à ce qu'on vous demande de faire, et toutes les comparaisons comme celles-là sont odieuses parce qu'en fait vous faites littéralement des miracles avec les ressources dont vous disposez. Même si rien ne semble poindre pour l'instant, il faut que vous ayez les ressources nécessaires parce que vous devez être prêts à faire quelque chose sans vous contenter simplement de le faire comme toujours.

Je sais que vous ne pouvez pas préjuger de l'avenir. Nous avons fait part de notre déplaisir en ce qui concerne les niveaux de financement. À votre avis, avez-vous désormais les ressources dont vous avez besoin, et je parle de cette semaine-ci, pour faire ce que le gouvernement vous a demandé de faire?

Le lgen Pennie : Nous faisons pour le mieux avec ce que nous avons. C'est cela notre mandat. Nous faisons le maximum pour tirer le meilleur parti possible de ce que nous avons.

Le sénateur Banks : Vous faites encore mieux que les meilleurs. Vous faites des miracles. Mais à notre avis, cela ne suffit pas. Par exemple, dans votre évaluation d'impact concernant l'exercice financier écoulé, vous avez dit que le financement de l'armée de

\$224 million, including operations and maintenance numbers, and acquisition, capital assets, procurement and maintenance of your corporate assets.

That is a stated fact and it is public information. We know that there is that shortfall. If we have a \$224-million shortfall in the operations of the air force, and similar and commensurate amounts for the navy and the army, I presume, which keep adding up every year, this is a huge contingent liability that is becoming gigantic. Does it continue to do that or do you get some of that shortfall made up from Supplementary Estimates, for example? Were you able to reduce that \$224 million last year with funds from Supplementary Estimates?

LGen. Pennie: We got some small amounts during the year. The department tries to give what relief it can to the various services. We did get a minor amount, although nothing near the figure you mentioned in my last year's impact study.

Senator Banks: Is that figure correct?

LGen. Pennie: It is in the ballpark. I cannot remember specifically, but it sounds like it was in the order of magnitude. In this year's impact assessment, you would probably see the figure a little larger because of the "bow wave" challenge that we have to face. This is an ongoing challenge that we come to grips with every year. We make tough choices and we live with the resources we have and get the best output we can for Canadians.

Senator Banks: It is that that frustrates us — and I am sure it frustrates you even more, although you may not be able to say it.

You said a number of things. You talked about the transformation of the air force to take into account the new realities that you will be asked to do, asymmetrical threats and that kind of thing. You also have talked in terms of doing the best with what you have. We have argued in our respective reports that the funding for the forces in general, including the air force, needs to be very substantially increased in order to allow for the number of people to do the jobs that are required.

Since you have read those reports, would you disagree with any of the things we have written?

LGen. Pennie: I think you have made a very important contribution to the debate.

Senator Banks: Thank you. Talk about the tough choices. You have used the term on several occasions, in the vector document as well as just now when you were speaking to us, "tough choices," a phrase that is usually applied to things that are unhappy or difficult. What are those tough choices? What are the

l'air était insuffisant à hauteur de 224 millions de dollars, ce chiffre comprenant les opérations et la maintenance, les acquisitions, le matériel, les achats et l'entretien de vos éléments d'actif.

Voilà un fait clairement énoncé et qui appartient tout de même au domaine public. Nous savons que ce financement est insuffisant. S'il manque effectivement à l'armée de l'air 224 millions de dollars pour ses opérations, et si le financement des autres armes est insuffisant de la même manière, et j'imagine que ce chiffre augmente d'année en année, nous parlons ici d'un passif éventuel énorme et qui prend des proportions gigantesques. Est-ce que cela se perpétue ou est-ce que vous pouvez obtenir un petit appoint, par exemple avec un budget supplémentaire? Avez-vous pu récupérer une partie de ces 224 millions de dollars grâce aux prévisions budgétaires supplémentaires?

Le lgén Pennie : Nous recevons un peu d'argent ici et là pendant l'année. Le ministère essaie de soulager comme il peut les différents services. Nous avons obtenu un petit montant, mais rien qui approche le chiffre que vous avez mentionné et qui se trouve dans mon étude d'impact pour l'an dernier.

Le sénateur Banks : Ce chiffre est-il exact?

Le lgén Pennie : C'est l'ordre de grandeur, oui. Je ne me souviens pas avec précision, mais c'est en effet l'ordre de grandeur en question. Dans l'évaluation d'impact pour cette année-ci, le chiffre correspondant serait probablement un peu plus élevé en raison du problème de « vague d'étrave » que nous devons affronter. Il s'agit d'un problème constant auquel nous devons nous colleter chaque année. Nous faisons des choix qui ne sont pas faciles et nous fonctionnons avec les ressources que nous avons, et nous donnons le plus possible aux Canadiens.

Le sénateur Banks : C'est cela qui nous exaspère — et je suis persuadé que cela vous exaspère encore plus, même si votre devoir de réserve vous interdit de le dire.

Vous nous avez dit plusieurs choses. Vous avez parlé de la transformation de la Force aérienne dans le droit fil des nouvelles réalités qu'on va vous demander d'assumer, les menaces asymétriques et tout ce genre de choses. Vous nous avez également dit que vous faisiez de votre mieux avec ce que vous aviez. Dans nos différents rapports, nous avons pour notre part affirmé que le financement des forces armées, et cela comprend l'armée de l'air, devrait être considérablement relevé pour que nous ayons l'effectif nécessaire pour faire le travail qu'on réclame d'elles.

Comme vous avez lu ces rapports, êtes-vous en désaccord avec l'une ou l'autre chose que nous y avons dite?

Le lgén Pennie : Je pense que vous avez énormément enrichi le débat.

Le sénateur Banks : Vous parlez de choix qui ne sont pas faciles. Vous avez dit cela à plusieurs reprises, dans le document sur les trois vecteurs, et vous venez encore d'utiliser l'expression en nous parlant de « choix qui ne sont pas faciles », ce qu'on dit généralement à propos de choses qui ne sont pas joyeuses ou qui

choices that you face? Are we talking about giving up some capability in order to be able to meet another one? What are the tough choices to which you refer?

LGen. Pennie: I give some pretty direct advice to the CDS and the minister. I am not at liberty to tell what that advice is in this forum. I think you understand that.

Senator Banks: We would not ask you to.

LGen. Pennie: These tough choices work at every level, from the lowest to the highest. We have to work through our organization to find how we can prioritize to get the most important thing done better and then to let go some of the less important things. There are some tough choices throughout the whole system that we face fairly regularly, right at squadron level, at wing level in Winnipeg, at the divisional level, at my level and at the departmental level as well. Of course, the minister has the same challenge. This is throughout the whole system.

Senator Banks: You set it out pretty clearly. You said that we have half the personnel and half the aircraft and twice the job to do. You said that a few minutes ago.

LGen. Pennie: We have twice that piece that is deployed overseas; that operational tempo has gone up.

Senator Banks: It is not hard to see that that would lead to tough choices.

LGen. Pennie: It does.

Senator Banks: I will move to a slightly different area. I will not ask you to talk about the future. We have just returned from Newfoundland, examining a number of things there. I know that you cannot talk about the future plans for Goose Bay, but could you talk about the military operational value of Goose Bay?

LGen. Pennie: Goose Bay is a unique site. I think you are well aware of the issues around Goose Bay. We really do not have an operational need for Goose Bay since the end of the Cold War. While the Cold War was ongoing, there was a plausible need for it. In fact, one could characterize the way we bedded down our fighter force over the years as really providing protection for a potential enemy coming across the Arctic. Of course, that is no longer as relevant as it once was. Goose Bay's part in that was important during the Cold War, but it is much less important after the Cold War.

We have tried to make Goose Bay into a low-level flying training centre for our allies. Low-level flying training was very much valued during the Cold War and that carried on for a number of years post-Cold War. Increasingly, our allies are not prepared to do as much of it and are not prepared to pay for that which they can do.

sont difficiles. Quels sont ces choix qui ne sont pas faciles? Quels sont les choix que vous devez faire? S'agit-il d'abandonner une capacité pour en conserver une autre? Quels sont ces choix qui ne sont pas faciles à faire dont vous nous parlez?

Le lgén Pennie : Je donne des conseils au chef de l'état-major et au ministre sans trop de ménagement. Mais je ne suis pas libre de dire à cette tribune-ci quels sont ces conseils; je suppose que vous comprenez.

Le sénateur Banks : Nous ne vous le demanderions pas.

Le lgén Pennie : Ces choix difficiles se font à tous les paliers, du plus bas au plus haut. Nous devons passer au peigne fin notre organisation pour établir nos priorités et pour décider ce qui est le plus important à faire, quitte à laisser tomber le moins important. Partout, nous avons des choix difficiles à faire, et nous devons les faire régulièrement, à l'échelon de l'escadron, de l'escadre à Winnipeg, de la division, à mon niveau à moi et au niveau du ministre. Bien sûr, le ministre fait face au même défi, puisqu'il est généralisé.

Le sénateur Banks : Vous avez été très clair. Il y a quelques minutes à peine, vous avez même dit qu'avec la moitié moins de personnel et d'avions, vous aviez tout de même deux fois de plus de choses à faire.

Le lgén Pennie : Nous avons deux fois autant de gens déployés à l'étranger, et la cadence opérationnelle s'est accélérée.

Le sénateur Banks : Il est facile de comprendre pourquoi les choix sont difficiles.

Le lgén Pennie : Ils le sont.

Le sénateur Banks : Je passe à un sujet quelque peu différent. Je ne vous demanderai pas de nous brosser le tableau de l'avenir. Nous revenons tout juste de Terre-Neuve, où nous sommes allés examiner plusieurs choses. Je sais que vous ne pouvez pas nous parler des plans d'avenir de Goose Bay, mais pouvez-vous tout de même nous parler de la valeur opérationnelle et militaire de la base de Goose Bay?

Le lgén Pennie : Goose Bay est un endroit unique. Je pense que vous êtes bien au fait des enjeux que pose la base. D'un point de vue opérationnel, nous n'avons plus vraiment besoin de la base de Goose Bay depuis la fin de la guerre froide. Lorsque la guerre froide sévissait, son existence se justifiait. En fait, on pourrait même dire la façon dont nous cantonnions là-bas nos chasseurs au fil des ans, protégeait, en effet, le pays d'un ennemi potentiel qui traverserait l'Arctique. Bien sûr, son existence n'est donc plus aussi pertinente qu'elle l'a déjà été. Goose Bay jouait un rôle important pendant la guerre froide, mais beaucoup moins maintenant.

Nous avons essayé de faire de Goose Bay un centre d'entraînement pour les vols à basse altitude destiné à nos alliés. Lors de la guerre froide, et même plusieurs années après la fin de la guerre froide, on attachait beaucoup d'importance à l'entraînement pour les vols à basse altitude. Mais de plus en plus, nos alliés refusent d'en faire autant qu'avant; ils ne sont pas non plus disposés à payer pour un entraînement qu'ils peuvent dispenser eux-mêmes.

Senator Banks: Are they going elsewhere to do that training?

LGen. Pennie: They are doing significantly less of it. If you look at Afghanistan and Iraq in the 1990s, look at Kosovo where we were engaged, and look at the latest war where the Americans took out Saddam Hussein's forces, you will see that there is less and less training over time. There is less low-level requirement on the part of air forces. Air forces can now operate from significantly higher altitudes, yet, through the use of satellites and precision-guided weapons, they can now hit targets in close proximity to friendly troops with a high degree of precision and accuracy. I can give you a number of examples of that, and that has made a big difference.

Senator Banks: Do they not still need a place to train to do that where if they make a mistake they will not hurt anybody? Is Goose Bay not situated where it is safe to do high-, mid- and low-level flying, training, bombing, target practice and the like?

LGen. Pennie: Some of the changes we are working on now with the various authorities to put it in place would enable more training at higher levels. One of the challenges with Goose Bay is that the high-level airspace is very much used by North American and European air transport. That limits how high you can go. There is still a range there where allies could expand their training.

They have other options. There are training ranges in many different locations. The Goose Bay range, which is a great range with lots of airspace, not too much conflicting traffic and no population centres to disturb was attractive for low-level for these reasons. There are other options for the allies when it comes to medium-level operations.

Senator Banks: How much does it cost approximately in a year to operate 5 Wing at the moment at its present level?

LGen. Pennie: We are talking roughly \$90 million a year. If you look at the previous memorandum of understanding, which is now expiring — this is the cause for concern in the community in Goose Bay, a reasonable concern on their part, I must add — we had made the allies pay for a significant share of the cost of running Goose Bay. That drove their costs higher. They said they no longer want to pay for Goose Bay. They will come to train there if the costs are much less. The government has reacted to that, and we are now offering the allies much less cost. It means the department, presumably, or the government, at least, will have to absorb much of those \$90-million costs that were not absorbed previously.

Senator Banks: Are efforts under way now to get the allies to return there to train?

Le sénateur Banks : Les alliés vont-ils dans d'autres pays pour cet entraînement?

Le lgén Pennie : En fait, il y a de moins en moins d'entraînement. Si vous vous rappelez ce qui s'est passé en Afghanistan et en Irak dans les années 90, puis au Kosovo, terrain sur lequel nous étions engagés, et enfin la dernière guerre du Golfe qui a permis aux Américains de défaire les forces de Saddam Hussein, vous constaterez qu'il y a de moins en moins d'entraînement depuis quelques années. Les forces aériennes ont de moins en moins besoin de voler à basse altitude. En effet, les avions peuvent maintenant voler à une altitude beaucoup plus élevée et, grâce à des satellites et à des armes de précision, frapper des cibles qui se trouvent à proximité de troupes amies, et ce avec un degré de précision et d'exactitude très élevé. Je pourrais vous en donner plusieurs exemples, et c'est ce qui fait toute la différence.

Le sénateur Banks : Mais les alliés n'ont-ils pas toujours besoin d'un endroit où aller s'entraîner, de façon à ce que si leurs pilotes font une erreur, il n'y ait aucun blessé? Goose Bay n'est-elle pas située dans un endroit où l'on peut faire en sécurité des vols à haute, moyenne et basse altitude et où l'on peut s'entraîner en sécurité au bombardement et au tir?

Le lgén Pennie : Certains des changements que nous songeons à instaurer avec les diverses autorités permettraient un entraînement plus poussé à des niveaux plus élevés. L'un des problèmes qui se pose à Goose Bay, c'est que l'espace aérien de haute altitude est très utilisé par les transporteurs aériens nord-américains et européens, ce qui limite l'altitude à laquelle vous pouvez vous entraîner. Toutefois, les alliés pourraient quand même pousser leur entraînement à une certaine fourchette d'altitude.

Ils ont d'autres options. Il y a d'autres zones d'entraînement à plusieurs endroits différents. La zone de Goose Bay qui est très étendue avec beaucoup d'espace aérien, où le trafic aérien est limité et où il n'y a pas de centres de population susceptibles d'être gênés, était séduisante pour l'entraînement en basse altitude. Nos alliés ont d'autres options pour les vols à moyenne altitude.

Le sénateur Banks : Quel est approximativement le budget de fonctionnement de la cinquième escadre à son niveau actuel?

Le lgén Pennie : Environ 90 millions de dollars par an. Dans le protocole d'entente qui vient à expiration — et c'est ce qui préoccupe les gens de Goose Bay, à juste titre, j'ajouterais —, nos alliés assumaient une part importante du coût de fonctionnement de Goose Bay. Cela leur coûtait cher. Ils disent ne plus vouloir payer pour Goose Bay. Ils ne resteront que si nous diminuons nos tarifs. Le gouvernement a réagi et nous offrons aujourd'hui à nos alliés des tarifs moins élevés. Cela signifie que le ministère, je suppose, ou le gouvernement, au moins, devra absorber une grande partie de ces 90 millions qu'il n'absorbait pas précédemment.

Le sénateur Banks : Faisons-nous tout ce qu'il faut pour que nos alliés reviennent s'entraîner à Goose Bay?

LGen. Pennie: Yes, exactly, and we have never stopped marketing Goose Bay. We have a marketing team in the air force that goes to all the air shows, markets Goose Bay, among other facilities, and tries to attract allies to train in Goose Bay.

We are trying to expand the use of Goose Bay into other areas, for example, special operations training, medium-level and night work. We are trying to expand a number of other areas to entice the allies back.

Senator Banks: We all hope those efforts will be successful.

One thing we have learned in the last couple of years is the difference in the way the air force reserves are used and integrated into the service in comparison with the other two aspects of the armed services.

When you made your impact assessment last year, you said that the air force cut personnel too deeply in the 1990s, and it was forced, obliged or found it practical to use reserves in many cases on virtually full-time service. We have seen many of those personnel.

Has the regular force personnel situation improved to the extent that you will be using fewer reservists full time, and, at the same time, how much longer will you be unable to fund it? We have found that some of your units have been unable to fund the full establishment of reservists. That is a two-pronged question, but can you answer both of them.

LGen. Pennie: Both link into the resource challenge that we face presently. Certainly, as we went through the 1990s, we had in 1994 a defence expenditure review where we did close a number of facilities. Then we had a program review one and a program review two. As we went through especially the program review two, we did not cut any operational capability out of the air force. The decisions made in those days were simply to tax all the wings and squadrons. They were essentially taxed about 30 per cent. They had to draw down their numbers, and they were not given much discretion. That is how the department decided to respond to those pressures.

That means we have a bunch of wings and squadrons that are probably under a fair bit of stress in terms of having less people than they would prefer to do the job we are asking them to do. I do not think there is any doubt about that. You will probably hear that from every squadron and wing you will talk to.

To a certain degree, we really put them under a lot of pressure over the past 10 years to try to mitigate that by reengineering, trying different ways of doing business, trying to find ways to move positions around and finding ways to relieve some of that stress. Part of that has been very successful, but it has not closed the gap. We still have a sustainability challenge in that gap.

Le Igén Pennie : Oui, exactement, et nous n'avons jamais cessé de faire la publicité de Goose Bay. Nous avons une équipe de commerciaux qui fait la publicité pour Goose Bay et pour nos autres installations, dans les salons aéronautiques pour essayer de faire revenir nos alliés à Goose Bay.

Nous essayons d'élargir les programmes d'activités à Goose Bay, par exemple, la formation pour opérations spéciales, les vols à moyenne altitude et les vols de nuit. Nous essayons de proposer toute une série d'autres activités pour faire revenir nos alliés.

Le sénateur Banks : Nous souhaitons tous que vos efforts réussissent.

Une chose que nous avons apprise au cours des deux dernières années est qu'il y a une différence entre la manière dont l'armée de l'air utilise et intègre ses réserves comparativement à ce que font les deux autres corps d'armée.

Lors de votre évaluation l'année dernière, vous nous avez dit que l'armée de l'air avait beaucoup trop réduit ses effectifs dans les années 90 et qu'elle avait été forcée, ou qu'elle avait trouvé pratique de recourir très souvent aux réserves et de pratiquement les utiliser à plein temps. Nous avons rencontré beaucoup de ces réservistes.

Est-ce que la situation des effectifs des forces régulières s'est améliorée au point qu'il ne vous faudra plus utiliser autant de réservistes à plein temps et, simultanément, pendant combien de temps encore ne pourrez-vous plus assurer leur financement? Nous avons constaté que certaines de vos unités sont dans l'incapacité de financer tout leur effectif de réservistes. C'est une question à deux volets et vous pouvez peut-être répondre aux deux ensemble.

Le Igén Pennie : Les deux sont liés à notre problème de ressources actuel. Il y a eu en 1994 une révision des dépenses de la défense qui nous a entraînés à fermer un certain nombre d'installations. Il y a ensuite eu la première révision des programmes et la deuxième révision des programmes. Pendant la deuxième révision des programmes, plus particulièrement, nous n'avons pas réduit les capacités opérationnelles de l'armée de l'air. La décision a été simplement prise de taxer toutes les escadres et toutes les escadrilles. Pour l'essentiel elles ont été taxées à environ 30 p. 100. Il leur a fallu réduire leurs effectifs sans beaucoup de marge de manoeuvre. C'est comme ça que le ministère a décidé de répondre à ces pressions.

Nous avons donc un certain nombre d'escadres et d'escadrilles qui souffrent d'avoir des effectifs inférieurs à ce qu'ils préféreraient pour faire le travail qu'on leur demande. Cela ne fait aucun doute. Il suffit d'en parler aux responsables des escadres et des escadrilles et ils vous diront probablement tous la même chose.

Dans une certaine mesure, nous les avons vraiment mis sous pression depuis 10 ans pour essayer d'atténuer les conséquences en se réorganisant, en cherchant d'autres moyens de fonctionner, en essayant de réorganiser les postes pour réduire une partie du stress. Il y a eu des résultats concluants mais tous les fossés ne sont pas comblés. Nous avons toujours un problème de soutenabilité.

Another part of the puzzle that you will see in the field that I hear regularly and we are dealing with as effectively as we can is that, when we downsized, Treasury Board was not about to allow us to recruit while we were paying people to go out the door, which we did. We had a force reduction package, basically, paying people to leave early. We did not recruit in many occupations across the military, for about eight years, as we went through that downsizing process.

Senator Banks: That sounds dangerous in terms of people who fix airplanes.

LGen. Pennie: It has created a challenge, and that is across the CF, not just the air force. However, it has caused a significant challenge on our air force maintenance teams. Now we are opening the doors and recruiting again. If you look at our numbers, our positions are filled, but if you look underneath that and find out what qualifications those individual technicians have, in many bases and wings, 40 per cent and, in some cases, a much larger number, are not qualified. There are young people coming in going through the training process.

Senator Banks: They are not qualified yet.

LGen. Pennie: They are not qualified yet. They are qualified recruits, but they are not qualified to sign an aircraft as being serviceable or not serviceable. They are not qualified to sign off on that work because they are still learning; they are on-job training. That training process can take up to five years to get an individual qualified to fully sign off. That puts a real burden on those remaining behind. Do not forget that we reduced their whole organizations by a significant margin. The aircraft are not getting younger; the aircraft are getting older. That is a significant component of this.

Senator Banks: Therefore, they require more servicing.

LGen. Pennie: The work required has gone up a little. The number of people working on it has gone down, but the number of qualified people has also gone down. The people who are fully qualified have to support all of our overseas operations because you need to send fully qualified people to do the job overseas. When they come home, they have to train this cadre of young folk. We have been working on this now for a couple of years, but it will not be until about 2008 or so that we get down to a more stable workforce pattern. We are dealing with part of a transition problem, too. That is part of a sustainability gap problem. Part of my job has been to try to figure out which is which and do some work to define that.

Senator Banks: Is there a lesson to be learned there?

LGen. Pennie: You may well come to that conclusion, senator.

Il y a aussi un autre élément du casse-tête dont j'entends parler régulièrement sur le terrain et que nous faisons de notre mieux pour régler : lorsque nous avons réduit nos effectifs, le Conseil du Trésor n'était pas prêt à nous laisser recruter au même moment que nous versions des indemnités pour inciter des gens à partir. De fait, nous avons bel et bien incité les gens à partir en leur offrant des indemnités de départ, ce qui a comprimé considérablement nos effectifs. Pendant à peu près huit ans, tout au long de la période de compression des effectifs, nous avons cessé de recruter dans plusieurs professions des forces armées.

Le sénateur Banks : C'est assez inquiétant si on pense à ceux qui réparent les avions.

Le lgen Pennie : C'est tout un défi que nous avons dû relever non seulement du côté de l'armée de l'air, mais dans l'ensemble des Forces canadiennes. Cela nous a obligés à nous surpasser pour former des équipes dans l'entretien de nos avions. Aujourd'hui, nous ouvrons à nouveau les portes et avons recommencé à recruter. Mais si on gratte un peu en deçà de la surface, même si nous avons maintenant comblé nos postes et que nous sommes plus nombreux, si l'on regarde les compétences des techniciens que nous avons embauchés dans les bases et dans les escadres, on constate que 40 p. 100 d'entre eux et parfois plus n'ont pas les compétences voulues. Ce sont des jeunes que nous devons former du début à la fin.

Le sénateur Banks : Ils ne sont pas encore qualifiés.

Le lgen Pennie : En effet. Ce sont des recrues qualifiées, mais ils n'ont pas encore la compétence voulue pour déclarer qu'un aéronef est en bon état de service ou ne l'est pas. Ils n'ont pas ce qu'il faut pour apposer leur signature en guise d'approbation du travail d'entretien, car ils sont encore en période d'apprentissage sur le tas. L'apprentissage peut prendre jusqu'à cinq ans avant que quelqu'un soit qualifié et puisse approuver un entretien complet, ce qui constitue un véritable fardeau pour ceux qui sont restés. N'oubliez pas que nous avons comprimé toutes les organisations considérablement. De plus, nos aéronefs ne rajeunissent pas; ils vieillissent. C'est un facteur important de l'équation.

Le sénateur Banks : Par conséquent, ils requièrent plus d'entretien.

Le lgen Pennie : Le travail d'entretien nécessaire a augmenté un peu. Le nombre de gens assurant l'entretien a baissé, tout comme le nombre de mécaniciens qualifiés. De plus, ceux qui sont qualifiés doivent assurer l'entretien pour toutes nos opérations à l'étranger, puisqu'il est essentiel que l'on envoie à l'étranger des gens pleinement qualifiés. Lorsqu'ils reviennent ici, il leur revient alors de former les jeunes recrues. Cela fait déjà quelques années que nous avons rouvert la porte, mais il faudrait attendre jusqu'en 2008 environ pour atteindre une certaine stabilité dans notre main-d'oeuvre. Cela pose également un problème de transition, et cela fait partie du problème d'écart de soutenabilité. J'ai eu pour tâche, de mon côté, de faire la part des choses entre ces différents problèmes et d'essayer de les définir.

Le sénateur Banks : Peut-on tirer des leçons de la situation?

Le lgen Pennie : C'est peut-être une conclusion que vous tirerez, sénateur.

Senator Banks: I was hopeful that you would.

When we finally get someone to the point that he or she can sign off, for example, we have trained an electronics technician or any of the people who do the essential job of maintaining aircraft, do we then pay them enough to keep them in the force? Do you find that you are losing them to the private sector that comes along and say, “We have a completely trained aircraft technician here that we can hire for “X” dollars?” How is that working out?

LGen. Pennie: Fundamentally, I do not think we can ever pay our men and women in uniform what they are worth.

Senator Banks: Of course, but can we competitively?

LGen. Pennie: Specifically, it depends on how the economy is doing. If the economy starts going, and they need qualified people, they will come and recruit our qualified pilots and qualified technicians, as well as other highly qualified occupations in the air force — and all services, in fact. There are some trades that get stressed when the economy starts to move because they are in demand. That is a challenge for us.

Senator Meighen: This will be my only question, supplementary to Senator Banks. Maybe you can tell us if this situation has been rectified, but we have heard over the years the stories of people being attracted away, when the economy is booming, from the air force, for example, and then wanting to return, and finding it was an absolute nightmare in processing the paperwork and getting back, even though allegedly they were very desirable to have. Has that situation improved at all?

LGen. Pennie: We are working on it, and it does need to be improved. We are very good at recruiting 19 year-olds. Our system is optimized to the ab initio recruit. What I have had to do in the air force is have a team of three people that does nothing but help one person at a time come back in and work through that bureaucratic process to help them get through it faster. That system has been working. It has helped us not only recruit people back into the air force but, it has helped us retain people who might have otherwise elected to leave.

We call that team, that philosophy behind it, “one person at a time.” We have a number that they can call and then we will help them get through that process. We have been successful in re-enrolling a number of pilots and some technicians who left the forces.

Senator Meighen: You will forgive me when I say that that just absolutely baffles us. How could it take six months to find someone’s record who was a full-time serving pilot in the air force, left to private industry and wanted to return?

Le sénateur Banks : J’espérais que vous pourriez la tirer pour nous.

Lorsque nous pouvons enfin dire qu’une recrue est prête à apposer sa signature en guise d’approbation et que nous avons enfin formé un technicien en électronique ou d’autres gens qui ont pour tâche essentielle d’entretenir les aéronefs, pensez-vous que le salaire que nous leur versons suffit à les garder dans les Forces canadiennes? Autrement dit, êtes-vous en train de perdre ces gens au profit du secteur privé qui fait son maraudage et en offrant un salaire plus élevé pour attirer vos techniciens en aéronefs que vous avez formés complètement? Comment évaluez-vous la situation?

Le lgén Pennie : Il faut bien avouer que, à mon avis, nous ne rémunérons pas à leur juste hauteur nos gens en uniforme.

Le sénateur Banks : Bien sûr, mais pouvons-nous concurrencer le secteur privé?

Le lgén Pennie : Eh bien cela dépend de la santé de l’économie. Si l’économie se porte mieux et que le secteur privé a besoin de gens qualifiés, on viendra chercher et recruter nos pilotes et techniciens qualifiés de même que nos gens dans les forces aériennes qui occupent des postes très spécialisés — il en va de même pour tous les services. Certains métiers sont soumis à rude épreuve dès qu’il y a relance de l’économie, car les spécialistes sont très convoités de toutes parts. Et c’est un véritable défi pour nous.

Le sénateur Meighen : Ce sera ma seule question, qui fait suite d’ailleurs à celle du sénateur Banks. Vous pourrez peut-être nous dire si la situation a été corrigée, mais cela fait des années que nous entendons dire que lorsque l’économie est en plein essor, les gens partent, dans le cas des forces aériennes, par exemple, pour essayer de revenir ensuite, lorsque l’économie ralentit, en constatant que c’est un véritable cauchemar paperassier, même si on veut vraiment les voir revenir. La situation s’est-elle améliorée?

Le lgén Pennie : Nous y travaillons et effectivement, des améliorations s’imposent. Nous n’avons pas de difficultés à recruter des jeunes gens de 19 ans. Notre système est conçu pour cibler de façon optimale les nouvelles recrues. Ce que j’ai dû faire dans l’aviation, c’est de composer une équipe de trois personnes qui ne faisaient rien d’autre qu’aider au cas par cas tous ceux qui voulaient revenir pour les accompagner dans le dédale bureaucratique et accélérer ainsi leur retour. C’est un système qui a bien fonctionné. Il nous a aidé non seulement à réintégrer des gens dans l’aviation, mais aussi à garder dans nos rangs des gens qui auraient sinon choisi de nous quitter.

Nous appelons cette équipe, ainsi que la philosophie qui la sous-tend, « une personne à la fois ». Il y a un numéro de téléphone qu’ils peuvent composer pour se faire aider pour obtenir une réintégration. Nous avons ainsi réussi à réintégrer plusieurs pilotes ainsi que certains techniciens qui avaient abandonné l’armée.

Le sénateur Meighen : Vous me pardonnez si je vous dis que je reste absolument pantois de vous entendre dire cela. Comment se fait-il qu’il faille six mois pour trouver le dossier de quelqu’un qui était pilote régulier dans l’armée de l’air, qui a démissionné pour passer à l’aviation civile et qui veut revenir?

Why is this such a difficult problem? Is it because everybody is listed on index cards and you have to go through all of them? In this day of technology it seems incomprehensible that the problem cannot be fixed. Is it lack of resources? What is it?

LGen. Pennie: I can not give you a qualified answer. I think that is a question you should probably pose to Admiral Jarvis. Clearly we have wound down our operations in many different endeavours to deal with the cuts of the 1990s. The recruiting system was also driven down, and now we are trying to rebuild it.

Senator Meighen: I guess we wound down far too much, far too quickly, and now we are having a devil of a time cranking it back up again, whether it is reserves or processing of applicants or what have you. I take your nodding as agreement.

The Chairman: Do you mean let the record show the witness nodded?

Senator Forrestall: General, it would be a delight to spend the next hour on post-9/11 and on questions having to do with lessons learned, and NORAD into the future with Northern Command and whatnot, but we have other problems.

Can I say at the same time that it is welcome news to see the Snowbirds back in the air?

The sympathy of all of us, of course, goes out to everybody involved, certainly the family.

Has sealift overtaken airlift in priority with respect to the new Canadian Armed Forces?

LGen. Pennie: I would not phrase it that way, senator. We need both.

Senator Forrestall: We need both?

LGen. Pennie: Yes.

Senator Forrestall: Are both parallel in planning? For example, if that is the case, what do you want to replace the C-130 with, the bigger one?

LGen. Pennie: The reason the joint support ship is proceeding a little bit of ahead of time is because we already had a project to replace the oilers. That one is further advanced simply because the programatics were further advanced on that particular one.

The airlift question is a complex one, as I am sure you understand. We have essentially three components to our airlift challenge or more, depending on what you want to add in, but three fundamental components. One is the domestic part, where we move things around and support the CF in Canada. The second is the tactical piece. When you fly into Kabul today you will see that tactical piece in action. You can fly in and do that. We use the Hercules for that and for the domestic piece today. Then there is the long-range strategic piece, the inter-theatre

Pourquoi est-ce si difficile? Est-ce parce que tous ces noms sont sur des fiches qu'il faut consulter une à une? Avec la technologie actuelle, il me semble incompréhensible que ce problème ne puisse être réglé. Est-ce un manque de ressources? Quelle est la cause?

Le Igén Pennie : Je ne pourrais pas vous donner de réponse pondérée. Vous devez plutôt poser la question à l'amiral Jarvis. Il est évident que nous avons mis un terme à plusieurs de nos activités à la suite des compressions des années 90. Le système de recrutement a également été dégraissé et nous essayons maintenant de le reconstituer.

Le sénateur Meighen : Je pense que nous avons dégraissé un peu trop, un peu trop rapidement, de sorte que nous avons maintenant un mal de chien à reprendre un rythme de croisière, qu'il s'agisse d'ailleurs des forces de réserve ou du traitement des nouvelles demandes, peu importe. Je vois que vous hocher la tête en signe d'accord.

Le président : Vous vouliez que le compte rendu signale la chose, n'est-ce pas?

Le sénateur Forrestall : En général, je serais ravi de pouvoir passer une heure avec vous pour parler des suites des attentats du 11 septembre et vous poser des questions au sujet des enseignements que nous en avons tirés, et pour vous parler de l'avenir du NORAD et du commandement du Nord, et que sais-je encore, mais nous avons d'autres problèmes.

Puis-je en profiter pour signaler la reprise des activités des Snowbirds, ce qui est une bonne nouvelle?

Il est certain que nous sommes tous de tout cœur avec ceux qui ont subi cette perte, et en particulier la famille.

Est-ce que le transport maritime est maintenant devenu plus prioritaire que le transport aérien pour les nouvelles Forces armées canadiennes?

Le Igén Pennie : Je ne présenterais pas les choses sous cet angle, sénateur, parce qu'il nous faut les deux.

Le sénateur Forrestall : Ah oui?

Le Igén Pennie : Oui.

Le sénateur Forrestall : Et la planification s'effectue en parallèle pour les deux? Si c'est le cas, par quoi voudrez-vous remplacer le C-130, par un plus gros appareil?

Le Igén Pennie : La raison pour laquelle le bâtiment de soutien mixte a pris un peu d'avance, c'est parce que nous avions déjà un projet de remplacement pour les pétroliers ravitailleurs. Ce projet-là est un peu plus avancé pour la simple raison que la programmation l'était également.

La question du transport aérien est complexe, vous le savez sans aucun doute. Le problème qui se pose à cet égard comporte essentiellement trois volets ou davantage, selon ce qu'on veut ajouter, mais disons trois volets fondamentaux. Il y a le volet national, c'est-à-dire ce que nous transportons au Canada pour desservir nos forces. Le deuxième est le volet tactique. Si vous prenez l'avion pour Kaboul, vous verriez ce volet à l'œuvre. Il suffit d'y aller par avion. Nous utilisons le Hercule pour nos activités dans le cadre de ce volet-là et du volet national

piece. The Hercules is not optimized for that particular function because it has short legs; it is slow and does not fly as high. The challenges we have with the longer range piece is that when you are flying with the Hercules you have to go around and get approval for many different countries, and it takes time to do that. It takes two weeks to get your diplomatic clearance and get the crews in place. Doing a long-range flow with the Hercules is a bit of a challenge, but we have been able to work that for the last 20-30 years.

The tactical piece is also important. If you go into Afghanistan today, you will see the forces in Afghanistan tend to use five airfields. Certainly ISAF did so when General Hillier was there. The Hercules could use all of those airfields, so it is tactically very good. It has a certain advantage that is important. The larger planes, like the Anatonov or the C-17s, could only use the main airfields, so they were limited to one and one-half airfields. I view the whole spectrum here.

You should be aware that we are reviewing that whole spectrum from a requirements perspective to determine what the CF needs. Once we finish that piece we will start rolling into options analysis. This is an end-to-end look at things, as opposed to looking at each piece in isolation. We need to do that end-to-end work, and we will see where we are after the next budget and see what we can afford into our 15-year plan and work with it.

I am really neutral as to what the solutions ought to be at this stage. We do have a requirement for all three, and how we service those requirements needs to be further developed. We are doing that.

Senator Forrestall: You maintain the sense of urgency with respect to replacing the C-130s, though?

LGen. Pennie: It is one of those aircraft that is over 40 years now, at least the older ones. Some are relatively new, some are old. There are between 19 and 23 of these older aircraft that we need to get at in the relative near term, in terms of replacing them with something else.

Senator Forrestall: We have heard the term "air expeditionary units," and that they must be deployable, sustainable and supportable. Could you expand on this concept and its progress with respect to implementation in the Canadian Forces?

Is there a layman's understanding of air expeditionary units?

LGen. Pennie: It is actually quite simple. Let me take the Hercules as an example. Right now we have two Hercules, and we have had up to two or three based in the Middle East. They are supporting our operations in Afghanistan. We have had them

également. Ensuite, il y a le volet stratégique, le long rayon d'action pour les déplacements entre les différents théâtres d'opération. Le Hercule n'est pas équipé pour cela parce que ses ailes sont trop courtes. Il est lent et il ne vole pas aussi haut. Les problèmes que nous rencontrons pour les opérations sur long rayon d'action, c'est avec le Hercule, il faut obtenir les autorisations d'atterrissage et de décollage pour toute une série de pays, et cela prend du temps. Il faut deux semaines pour obtenir les autorisations diplomatiques et mettre les équipages en place. C'est toujours un peu problématique d'envoyer un Hercule sur une destination éloignée, mais nous avons quand même réussi à le faire pendant 20 ou 30 ans.

La composante tactique est également importante. Si vous étiez en Afghanistan, vous verriez que les forces qui y sont déployées ont tendance à utiliser cinq terrains d'aviation. C'était assurément le cas sous le général Hillier. Le Hercules pouvait les utiliser tous, de sorte que c'est parfait sur le plan tactique. Cela représente un avantage certain qui a son importance. Les appareils plus gros comme les Antonov ou les C-17 ne peuvent utiliser que le terrain d'aviation principal, de sorte qu'ils ne pouvaient compter que sur un terrain et demi. Je regarde ici toute la palette possible.

Il faut que vous sachiez que nous examinons toute cette palette sous l'angle des besoins afin de pouvoir déterminer ce qu'il faut aux Forces canadiennes. Dès que nous aurons terminé cela, nous commencerons à passer à l'analyse des options. Nous regardons la chose d'un bout à l'autre au lieu d'analyser chaque composante isolément. C'est un travail indispensable et nous verrons bien où nous serons après le prochain budget, nous verrons alors ce que nous pourrions intégrer dans notre plan sur 15 ans et comment composer avec cela.

Pour ce qui est des solutions impératives à ce moment-ci, je suis sans opinion. Il nous faudrait les trois, mais la façon dont nous pourrions assurer ces besoins doit encore être précisée et nous nous y employons.

Le sénateur Forrestall : Le remplacement des C-130 est-il toujours urgent selon vous?

Le lgén Pennie : Ces appareils ont plus de 40 ans, les plus vieux d'entre eux à tout le moins. Certains sont plus récents, d'autres sont plus vieux. Il y a entre 19 et 23 de ces appareils plus vieux que nous devrions pouvoir remplacer par quelque chose d'autre dans un avenir relativement proche.

Le sénateur Forrestall : Nous avons entendu l'expression « l'unité aérienne expéditionnaire », cette expression s'entendant des unités qui doivent pouvoir être déployées, durer et être appuyés. Pourriez-vous nous préciser ce concept et le processus d'intégration de celui-ci dans les Forces armées?

Y a-t-il une façon d'expliquer cela à un non-spécialiste?

Le lgén Pennie : En fait, c'est quelque chose de très simple. Prenons l'exemple du Hercules. À l'heure actuelle, nous en avons deux et nous en avons eu jusqu'à deux ou trois qui étaient basés au Moyen-Orient. Ces appareils appuient nos opérations en

there for some time. The people there need to be replaced on a regular basis. How do we organize, train and equip our people to be able to do that on a sustained basis?

We have other capabilities that we have sent abroad; our helicopters, our fighters, our Auroras, in various operations at various times. The concept here is actually quite simple. We are taking a page from the army and the navy. We just organize and manage our readiness in such a way that we always have people ready to go. The bottom line is not the equipment; the bottom line is the people. Are the people qualified, trained and ready to go? That is really where it counts.

We are starting to do this work. It will take a couple of years to be completed. We organize ourselves into a number of pieces; we just call them expeditionary units for the sake of having a name for them. These are the pieces where people will be ready to go, so there are two big advantages, from my perspective. Number one is, for the individual airmen and airwomen; they know when they are in the window to deploy. They know, in that particular time coming up, that they have to have all of qualifications completed, and all of their training done, because they might be deployed somewhere for that period of time. Once that window is over, you are deployed or not, but once that window is over you are back doing your force-generation work. That is an advantage to both the men and the women of the organization. They know when they are vulnerable to deploy, and they know when they are not. We can flow through the readiness and make that cost effective.

When I am giving advice to the CDS or to the minister, if I can explain it more simply in terms of blocks, then it is easier to explain and it is easier to the public as well. For instance the army maintains one battalion. They need a number of other battalions behind, so they rotate them on a conveyor belt. We are building our conveyor belt to match how the army does its business.

Senator Forrestall: I wish you good luck with it. I suspect that you will get a few more dollars in another couple of weeks. If you had an extra billion, would you know how to spend it?

LGen. Pennie: That would not be a problem, senator.

Senator Forrestall: Would you let us in on some of your dreaming? We are curious as to where you think you will be in five years' time. If we can get a proper funding regime in place, and if the concept of the new Canadian forces blossoms, where would the air force be in five years?

The Chairman: We agreed that we would ask the General that question when he came back, after the paper was released. We have a commitment that he will be back; we just do not have a date pinned down.

Afghanistan. Ils sont là à notre disposition depuis un certain temps. Le personnel associé doit être remplacé régulièrement. Comment devons-nous nous y prendre pour organiser, entraîner et équiper nos effectifs pour qu'ils puissent faire cela dans une perspective à long terme?

Nous avons également d'autre matériel que nous avons envoyé à l'étranger : nos hélicoptères, nos chasseurs, nos *Aurora*, pour différentes missions à différents moments. Le concept est en l'occurrence relativement simple. Nous prenons une page de l'armée et de la marine. Nous organisons et administrons notre préparation de manière à ce que nous ayons toujours un contingent prêt à être envoyé en mission. Ce qui compte, ce n'est pas le matériel, ce sont les hommes. Nos effectifs sont-ils qualifiés, entraînés et prêts à partir? C'est en réalité cela qui compte.

Et nous commençons à faire ce genre de travail. Il faudra quelques années pour y arriver. Nous nous organisons en différents segments; ces segments, nous les appelons simplement unité expéditionnaire pour pouvoir leur donner un nom. Ce sont donc les éléments qui feront que ces gens seront prêts à partir, ce qui présente à mes yeux deux gros avantages. En premier lieu, les membres de notre personnel volant savent à quel moment ils sont dans le créneau de déploiement. Ils savent qu'en vue de ce créneau, ils doivent avoir toutes les qualifications, ils doivent avoir terminé leur entraînement, parce qu'ils peuvent être déployés n'importe où, n'importe quand pendant le créneau en question. Une fois que ce créneau se referme, qu'il y ait eu ou non déploiement, on reprend le travail de mise sur pied d'une force. Cela représente un avantage pour tous les membres de l'effectif. Ils savent quand ils risquent d'être déployés et ils savent quand ils ne risquent pas de l'être. Nous pouvons donc assurer un état de préparation en continu pour un coût optimal.

Lorsque je donne des conseils au CEMD ou au ministre, s'il m'est permis de m'exprimer plus simplement en termes d'unité, il m'est alors plus facile d'expliquer, et c'est plus facile pour le public aussi. Par exemple, l'armée a un bataillon en place. Il lui faut plusieurs autres bataillons derrière, et l'armée se sert d'une courroie de transmission pour faire la rotation. Nous sommes en train de bâtir notre courroie de transmission à nous pour faire la même chose que l'armée.

Le sénateur Forrestall : Je vous souhaite bonne chance. J'imagine que vous allez obtenir quelques dollars de plus dans les quelques semaines à venir. Si vous aviez un milliard de plus, sauriez-vous comment le dépenser?

Le Lgén Pennie : Cela ne me poserait aucun problème, sénateur.

Le sénateur Forrestall : Voulez-vous nous faire part de certaines de vos rêveries? Nous aimerions savoir quelle idée vous faites de la situation où vous serez dans cinq ans. Si nous arrivons à mettre le régime de financement voulu en place, et si la notion des nouvelles Forces canadiennes s'impose, où sera l'aviation dans cinq ans?

Le président : Nous avons convenu de poser cette question au général lorsqu'il reviendra, après que le document aura été publié. Il s'est engagé à nous revenir; il n'y a que la date que nous n'avons pas déterminée.

Senator Forrestall: I was not aware of your in-house planning. Thank you very much.

Senator Day: Alternate service delivery is an area that I would like to talk about. Our group will be visiting the West for pilot training. That is one of the areas where alternate service delivery is now involved. They have an outside contractor involved with the pilot training. You may want to tie that into your answer here.

Are you finished outsourcing functions and services that used to be done by the Armed Forces for the air force, and are you reviewing how that is working? Is there a plan afoot to determine whether this is a good thing? In Newfoundland, we heard from one of the commanding officers that some of the civilian personnel are doing some of the technical jobs, but the commanding officer said that he cannot plan to meet a lot of his missions because he cannot ask the civilian personnel to do other than their eight-to-five job fixing, say, a particular piece of radar. Sometimes, you have to be able to ask Armed Forces personnel to do jobs that are out of their job description.

Can you talk about that general concept of alternate service delivery and how it is working?

LGen. Pennie: That commanding officer has it about right on. That is our challenge at every level. When it comes to trying to be as efficient as we can with those dollars that we are entrusted with, we have to look at things like alternate service delivery to find the most cost-effective way of doing business. Each time you do one of these things, however, you lose some flexibility.

There are some limits as to how much flexibility we can lose and still have that ability to respond to the unexpected. Certainly, government expects us to respond to the unexpected. Hence, we must have a certain amount of flexibility built into our system. That limits how aggressive we can be with alternate service delivery. It is still alive and well, and we are still looking at it.

There are various examples out there that I cannot specifically recount — however, one that I was briefed on a short while ago was with respect to aviation fuel. It is about finding different ways of doing business that actually save money but not taking away flexibility. Where we can find those, we jump on it right away. We managed to save over \$1 million in that specific initiative. We keep looking for those opportunities.

One of the challenges, however, is that of losing flexibility. When we contracted out the maintenance for the Cormorant, for example, we found ourselves not having as big a maintenance

Le sénateur Forrestall : Je n'étais pas au courant de vos plans. Merci beaucoup.

Le sénateur Day : J'aimerais que nous parlions de la diversification des modes de prestation des services. Notre groupe va visiter l'Ouest pour voir en quoi consiste la formation des pilotes. C'est l'un des domaines où l'on a maintenant recours à cette diversification. Un entrepreneur externe prend part à la formation des pilotes. Vous voudrez peut-être répondre à partir de cela.

En avez-vous fini avec l'affermage des fonctions et des services qui étaient autrefois assurés par les forces armées pour le compte de l'aviation, ou êtes-vous en train de repenser la manière dont on fait les choses? Y a-t-il un plan en cours qui vous permettrait de déterminer si c'est une bonne chose? À Terre-Neuve, l'un des commandants nous a dit qu'une partie du personnel civil occupait certains emplois techniques, mais le commandant nous a dit qu'il y avait un bon nombre de missions qu'il ne pouvait planifier parce qu'il ne pouvait pas demander au personnel civil de réparer, par exemple, une pièce de radar, en dehors du huit à cinq. Il y a des moments où on doit être en mesure de demander au personnel des forces armées de faire des choses qui s'écartent de leur description de poste.

Pouvez-vous nous parler de manière générale de la diversification des modes de prestation des services et nous dire comment ça fonctionne?

Le légén Pennie : Ce commandant a parfaitement raison. C'est la difficulté que nous avons à tous les niveaux. Lorsque nous tâchons d'utiliser de la manière la plus efficace qui soit les crédits qui nous sont confiés, nous devons envisager des mécanismes comme la diversification des modes de prestation des services pour trouver la façon la plus économique de faire les choses. Mais chaque fois qu'on y a recours, on perd une certaine souplesse.

Il y a des limites à la souplesse que l'on peut perdre et conserver cette capacité de réagir à l'inattendu. Chose certaine, le gouvernement s'attend à ce que nous réagissions à l'inattendu. D'où la nécessité d'intégrer une certaine souplesse dans notre système. Cela limite notre recours à la diversification. Ce mécanisme est toujours en activité, et nous étudions toujours le fonctionnement.

Il existe divers exemples dont je ne peux vous faire un récit détaillé, cependant, j'ai été mis au courant d'un cas il y a quelque temps de cela qui concernait le carburant d'aviation. Il s'agit de trouver divers moyens d'accomplir nos activités qui vont nous permettre de faire des économies mais sans entamer notre souplesse. Quand on les trouve, on saute dessus. Nous avons réussi à épargner plus d'un million de dollars grâce à cette initiative particulière. Nous sommes toujours à l'affût de ce genre de possibilités.

L'un des problèmes, cependant, c'est qu'on limite notre souplesse. Lorsque nous avons affirmé la maintenance du Cormorant, par exemple, nous nous sommes retrouvés avec une

pool to support some of the overseas operations. In the sense that we can provide the service to Canadians, however, we can do that with contracted maintenance.

However, there is some lost flexibility with respect to our overall flexibility to handle other kinds of contingencies, because we no longer have those extra people in uniform that we could use for a temporary period of time.

Senator Day: Our concern is this: Have you gone too far? Have you come to the conclusion that you might have gone too far and that you were forced to do this for cost-saving measures, resulting in an Armed Forces that is not as flexible as it needs to be?

LGen. Pennie: I would not characterize it as having gone too far, but we have come close to our natural limit. That is why we are not as aggressive in pursuing further ASD initiatives on a bigger scale. We contracted out our flying training system. We have two contracts in place that run our flying training system, and that works. We are getting good quality training, and it is world-class. However, it does not give us the flexibility to change that we had when we had it in-house.

We are sensitive to the fact that, when we operate abroad, we need to have people in uniform — especially that first deployment. We need to have enough people of those skill sets to do that.

Hence, I would not characterize it as having gone too far, but we have to be cautious about what we do now because we are so thin on the ground, so fragile.

Senator Day: We may pursue that issue further another time, because there are lots of examples. Can things like strategic lift be contracted out? Why should we be thinking in terms of getting big aircraft when we can hire someone else to do this for us, if it is just a lift from here to there?

LGen. Pennie: That is exactly what we have done over the past 15 years. As long as we do not need to go somewhere within 48 hours or within a week — that is, as long as we can wait a week — then this works fine. The longer you can wait, the easier and the more cost-effective it is to line up a contract.

Senator Day: I understand these aircraft are somewhat in demand, which leads me to wonder why we do not get into the business of providing strategic lift for others.

LGen. Pennie: I am sure you understand, senator, that we are not a business. We are a military force. We are not for hire; we are here to serve the people of Canada.

équipe de maintenance qui n'avait plus la capacité de soutenir certaines opérations outre-mer. Dans la mesure où nous pourrions assurer le service aux Canadiens, cependant, nous pouvons recourir à l'affermage de la maintenance.

Cependant, on perd une certaine souplesse pour ce qui concerne la souplesse générale que nous avons lorsqu'il s'agit de répondre à divers genres d'imprévus, étant donné que nous n'avons plus cet effectif supplémentaire en uniforme que nous pouvions utiliser à titre temporaire.

Le sénateur Day : Voici la question que nous nous posons : Êtes-vous allés trop loin? Avez-vous conclu que vous seriez peut-être allés trop loin et que vous avez été contraints de faire cela pour économiser de l'argent, avec pour conséquence que nos forces armées ne sont pas aussi souples qu'elles devraient l'être?

Le lgen Pennie : Je ne dirais pas que nous sommes allés trop loin, mais nous nous approchons de notre limite naturelle. Voilà pourquoi nous montrons moins d'empressement à mettre sur pied d'autres initiatives DMPS sur une plus grande échelle. Nous avons conclu deux contrats pour notre système d'instruction en vol. Deux entrepreneurs gèrent notre système d'instruction en vol, et cela fonctionne bien. Nous obtenons une formation de bonne qualité et d'envergure mondiale. Cependant, nous ne sommes plus en mesure de changer quoi que ce soit à cela comme à l'époque où c'était notre service qui s'en chargeait.

Nous sommes sensibles au fait que, lorsque nous sommes présents à l'étranger, nous devons avoir des gens en uniforme, particulièrement pour le premier déploiement. Nous devons avoir assez de monde possédant ces compétences pour faire cela.

C'est pourquoi je ne dirais pas que nous sommes allés trop loin, mais nous devons être prudents dans ce que nous nous apprêtons à faire parce que nous sommes maintenant réduits au minimum sur le terrain, c'est très fragile.

Le sénateur Day : Nous pourrions en rediscuter une autre fois parce qu'il existe des tas d'exemples. Peut-on donner en sous-traitance par exemple le transport stratégique? Pourquoi songer à acheter un gros avion alors qu'on peut engager quelqu'un d'autre pour faire ce travail pour nous, s'il s'agit simplement de déplacer des troupes d'un endroit à un autre?

Le lgen Pennie : C'est exactement ce que nous avons fait au cours des 15 dernières années. Tant que nous ne sommes pas obligés d'aller quelque part dans les 48 heures ou dans une semaine — c'est-à-dire, à la condition qu'on puisse attendre une semaine — alors ça marche très bien. Plus on attend, plus il est facile et moins coûteux de sous-contracter un service.

Le sénateur Day : Je crois comprendre que ces aéronefs sont quelque peu en demande, ce qui m'amène à me demander pourquoi nous ne nous lançons pas dans le transport stratégique pour d'autres.

Le lgen Pennie : J'ai la conviction que vous comprenez, monsieur le sénateur, que nous ne sommes pas une entreprise. Nous sommes une force militaire. Nos services ne sont pas à louer; nous sommes ici pour servir la population du Canada.

How we provide the lift that we need must be reviewed and decisions have to be made along that path. What I am most insistent about is that we have a balance across all of our capabilities. We need some domestic support, and we need some tactical lift and we need strategic lift. Where we make those calls and decisions, at the end of the day, we are several months away from being able to actually put option space together here. We are doing an end-to-end review of our complete lift, based on all real examples we have used.

Senator Day: We were talking about Goose Bay earlier and how we helped our allies out and got credit by providing a facility for training. Could not we help our allies out and get credit if we had a strategic lift that helped not only our allies but also ourselves?

LGen. Pennie: Of course. We have done that. We provided Herc lift to the French in Africa. The allies help us more than we help them, to be frank.

We would work with our allies. We would work with them to get them to help us and we would help them wherever we could. That is what allies are about.

Senator Day: Continuing on this theme of alternate service delivery, what about recruiting? We are hearing many stories about recruiting being less than favourable. You had a discussion here earlier on the delays. Why could not recruiting be something that could be offered by the private sector?

LGen. Pennie: It is probably a question you might want to ask Admiral Jarvis. We do have a recruiting organization; it does work.

Senator Day: Poorly.

LGen. Pennie: There is room for improvement. Essentially, we have ground down the organization to where it is minimal efficient to do what it must do. That is how we dealt with the pressures of the 1990s. We are now seeing some of the consequences.

Senator Day: Now we are trying to rebuild that when you are trying to rebuild a whole lot of other things. None of us knows what the future holds, so you have to go through your transformation with the same kind of resources that you have right now.

LGen. Pennie: The more resources we have, the easier it will be to go through this transformation journey.

Senator Day: Could this transformation that you have described to us this morning — and you have presented us with a written report, which I appreciate — be achieved based on the traditional historic funding that you have had?

LGen. Pennie: If my budget did not change — I mean the air force part of the CF budget — we could not achieve everything we are aspiring to. We could achieve close to that, but it would require some really tough decisions.

La façon dont nous fournissons le transport dont nous avons besoin doit être repensée, et des décisions doivent être prises en ce sens. Ce à quoi je tiens le plus, c'est à un équilibre au niveau de toutes nos capacités. Nous avons besoin de soutien intérieur, et nous avons besoin de moyens de transport tactiques et de moyens de transport stratégiques. Quand nous prenons ce genre de décision, au bout du compte, nous avons plusieurs mois devant nous pour définir l'espace où l'opération se déroulera. Nous procédons à un examen complet de nos capacités de transport, fondé sur tous les exemples concrets qui se sont posés.

Le sénateur Day : Nous parlions plutôt de Goose Bay et nous disions comment nous avons aidé nos alliés et que nous étions bien vus d'eux parce que nous leur avons fourni une installation d'entraînement. Ne pourrions-nous pas aider nos alliés et être bien vus d'eux si nous avions des moyens de transport stratégiques qui aideraient non seulement nos alliés mais aussi nos propres forces?

Le lgen Pennie : Bien sûr. Nous avons fait cela. Nous avons fourni nos Hercules aux Français en Afrique. Franchement, cependant, nos alliés nous aident plus que nous les aidons.

Nous collaborerions avec nos alliés. Nous collaborerions avec eux pour qu'ils nous aident, et nous les aiderions chaque fois que nous le pourrions. C'est ça, des alliés.

Le sénateur Day : Toujours à propos de la diversification des modes de prestation des services, quand est-il du recrutement? Nombreux sont ceux qui nous ont dit que le recrutement ne marchait pas bien. Vous avez parlé ici plus tôt des retards. Pourquoi le service du recrutement ne pourrait-il pas être assuré par le secteur privé?

Le lgen Pennie : Vous devriez peut-être poser la question à l'amiral Jarvis. Nous avons une organisation de recrutement qui fonctionne.

Le sénateur Day : Mal.

Le lgen Pennie : Elle pourrait être améliorée. En gros, nous avons réduit l'organisation au minimum nécessaire pour fonctionner. C'est comme cela que nous avons répondu aux pressions des années 90 et nous en constatons maintenant les conséquences.

Le sénateur Day : Et maintenant, il s'agit de remettre tout cela sur pied en même temps que vous essayez de remettre sur pied un tas d'autres choses. Personne parmi nous ne sait ce que l'avenir nous réserve, et donc vous êtes obligés de vous transformer avec les ressources dont vous disposez actuellement.

Le lgen Pennie : Plus nous aurons de ressources, plus cette transformation sera facile.

Le sénateur Day : Pourriez-vous accomplir cette transformation dont vous nous avez parlé — et je vous remercie de nous avoir soumis un document écrit — avec le financement dont vous avez disposé habituellement dans le passé?

Le lgen Pennie : Si mon budget ne changeait pas — je veux dire le budget des FC consacré à l'aviation — nous ne pourrions pas faire tout ce que nous souhaitons réaliser. Nous pourrions nous en approcher, mais cela impliquerait des décisions pénibles.

Senator Day: I will not pursue that any further at the present time. Could you tell us where you are anticipating locating the Canadian Forces aerospace warfare centre? Is that public knowledge yet?

LGen. Pennie: We have been entertaining two logical locations, both of which have synergy with existing centres of excellence. One is in Winnipeg, where our School of Aerospace Studies is located; the other is in Trenton, very close to the Staff College, close to RMC and close to the army's centre of excellence, and not far from the experimentation centre in Ottawa. Those are the two that are being assessed currently.

Senator Day: You had experience with the U.S. aerospace command when you were in NORAD. Would this be a similar activity to your NORAD exposure?

LGen. Pennie: I did not really get exposed to that. That was a United States air force centre. They have two — one in Nellis and one in Maxwell. They have professional development with their air force staff college in Maxwell, and they an operational centre of excellence at Nellis Air Force Base, where they do a lot of experimentation and advance work on this. Their scale is so large that it is hard to relate, but we would be doing similar kinds of things.

We relate more to the Australians and the British when it comes to the scale of doing business. We are trying to build something more along the lines of what they have built.

Senator Day: Have they built an aerospace centre, a warfare-type centre?

LGen. Pennie: They may not call it exactly that. I think the British actually use a term that is very close to that, but they are building the same sorts of things, to deal with connecting all the dots and connecting with the other services in a significant way, so that you can actually produce a joint capability faster and understand it better, as opposed to a whole series of stovepipes, trying to build things and then working them all together.

Senator Day: Would you see this staffed by army, navy and air force personnel, or only air force?

LGen. Pennie: It would be primarily air force, but we would see naval and army officers in there clearly. We have air officers in Kingston and air officers in the Maritime Warfare Centre in Halifax.

Senator Day: Is this dependent on the new Canadian Forces review policy statement and further funding, or is this something that will happen notwithstanding that?

LGen. Pennie: We started this initiative a couple of years ago and we would intend to pursue it anyway. It is somewhat independent because it is important.

Le sénateur Day : Je ne vais pas aller plus loin là-dessus pour l'instant. Où avez-vous l'intention de situer le centre de la guerre aérospatiale des forces canadiennes? Est-ce que c'est dans le domaine public?

Le lgén Pennie : Nous envisageons deux emplacements logiques, qui comportent une synergie avec des centres d'excellence existants. Il y a d'une part Winnipeg, où est située notre école d'études aérospatiales; il y a Trenton, tout près du Collège d'état-major, près de la GRC et près du centre d'excellence de l'armée, pas loin du centre d'expérimentation d'Ottawa. Ce sont les deux sites que nous évaluons actuellement.

Le sénateur Day : Vous avez vu comment fonctionnait le commandement aérospatial américain quand vous étiez au NORAD. Est-ce que ce sera un peu le même genre d'activité?

Le lgén Pennie : Je ne l'ai pas vraiment vu fonctionner. Il s'agissait d'un centre de l'armée de l'air américaine. Ils en ont deux, un à Nellis et l'autre à Maxwell. Le Collège d'état-major de Maxwell offre un perfectionnement professionnel au personnel, et il y a un centre opérationnel d'excellence à la base de Nellis où ils font beaucoup de travail d'expérimentation et d'avant-garde. C'est à une échelle tellement grande qu'il est difficile de faire des comparaisons, mais nous ferions le même genre de choses.

Nous sommes plus à l'échelle des Australiens et des Britanniques. Nous essayons de faire quelque chose du même ordre que ce qu'ils ont fait.

Le sénateur Day : Est-ce qu'ils ont construit un centre aérospatial, un centre axé sur les activités de guerre?

Le lgén Pennie : Ce n'est pas vraiment le terme qu'ils utiliseraient. Je crois que les Britanniques ont une expression assez proche, mais ils construisent le même genre de choses, c'est-à-dire qu'ils essaient de relier tous les éléments et d'assurer un lien avec les autres services afin de pouvoir mettre sur pied plus rapidement une capacité mixte et de mieux la comprendre, au lieu de créer toute une série de dispositifs isolés et d'essayer ensuite de les coordonner.

Le sénateur Day : Est-ce que le personnel viendrait de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air ou seulement de l'armée de l'air?

Le lgén Pennie : Ce serait principalement du personnel de l'armée de l'air, mais il y aurait aussi naturellement des officiers de la marine et de l'armée de terre. Nous avons des officiers de l'armée de l'air à Kingston et au Maritime Warfare Centre à Halifax.

Le sénateur Day : Est-ce que cette entreprise est conditionnelle au nouvel exposé de politiques des forces canadiennes et à un financement supplémentaire, ou est-ce que c'est quelque chose qui va se faire de toute façon?

Le lgén Pennie : Nous avons lancé cette initiative il y a environ deux ans et nous avons l'intention de la poursuivre de toute façon. C'est quelque chose d'important et qui se fera de façon indépendante.

Senator Munson: Given the present strength of the air force, what is the approximate number of personnel that the air force can sustain on overseas missions on a continuing basis?

LGen. Pennie: We are doing the work to define that. We have been sustaining about 350 to 400 people abroad, but that is only a couple of small components. If we were to send many different components, then we would probably be faced with sustaining a larger number than that.

I would be guessing if I gave you a figure — I would have to come back and give it to you — but it would be whatever components are deployed plus the support elements of those components, and that is what we are going to have to structure and design for.

Senator Munson: Do you not have a general idea of what the figure might be?

LGen. Pennie: It will be in the order of, I would guess, 800 plus, but I do not think we have actually defined to it that level of detail yet because we are still doing the work. We have not actually designed these units. We have not designed the command and control of them. We are working hard on the support concepts, and we have part of it in place, but we still have not completed that work. That is why I cannot give you a specific answer.

Senator Munson: You talked about reserves earlier in your comments. I would like to get more detail on the use of reserves. I do not know if you answered this before, but can you tell us if your regular force personnel situation has improved?

LGen. Pennie: It has not fundamentally changed, because the number of people we have been allocated has been relatively fixed. We are still dealing with roughly the same kind of challenges. As we move forward to get through the bubble of training, particularly on the maintenance technician trades, then things will get a little better by about 2008 or so.

Senator Munson: With all the talk of the extra 5,000 full-time military coming, the 3,000 reservists and the recent speculation that most of these people will end up in an elite army force or regular army, do you feel left out?

LGen. Pennie: We all deal with this as a CF challenge. The government has a specific intention to upgrade our ability to do peacekeeping. In the end, there will be an air element part of that that we will have to define and work through. We are now working through that process in the defence review.

Senator Cordy: A couple of years ago, our committee visited Shearwater. My question is a follow-up to one that was answered earlier, concerning the maintenance personnel and the lack of trained personnel — as you said earlier, the numbers are very high. There is a shortage in the numbers of personnel that can actually sign off on work that is being done. When you look at the technicians on the *Sea King*, we have heard that one third of them actually are not qualified to sign off, which creates a problem, given the number of hours dedicated to maintenance of the *Sea Kings*.

Le sénateur Munson : Étant donné l'état actuel de la force aérienne, combien de personnes environ pouvons-nous maintenir de façon permanente en mission à l'étranger?

Le Igen Pennie : Nous y travaillons. Nous avons des effectifs d'environ 350 à 400 personnes à l'étranger mais c'est seulement pour deux petites composantes. Si nous devons avoir un plus grand nombre de composantes distinctes, il faudrait probablement augmenter considérablement ce nombre.

Je ne peux pas vous donner de chiffres précis — il faudrait que je vous donne cela plus tard — mais ces effectifs incluraient les composantes déployées plus les éléments de soutien de ces composantes, et c'est ce que nous allons devoir mettre au point.

Le sénateur Munson : Vous n'avez pas une idée approximative de ce nombre?

Le Igen Pennie : J'imagine que ce serait de l'ordre de 800 personnes au moins, mais je pense que nous n'avons pas encore de chiffre vraiment précis parce que nous n'avons pas terminé le travail. Nous n'avons pas encore défini ces unités ni leur commandement et leur contrôle. Nous travaillons beaucoup sur les principes de soutien et nous en avons déjà établi une partie, mais le travail n'est pas terminé, et je ne peux donc pas vous répondre de façon plus précise.

Le sénateur Munson : Vous avez parlé tout à l'heure des réserves. J'aimerais parler un peu plus de leur utilisation. Je ne sais pas si vous avez déjà répondu à cette question, mais à votre avis la situation du personnel de la force régulière s'est-elle améliorée?

Le Igen Pennie : Elle n'a pas changé radicalement, car l'effectif qui nous est attribué est toujours à peu près le même. Nous avons toujours à peu près les mêmes défis. Quand nous aurons accompli notre mise à niveau en matière de formation, notamment pour les métiers de techniciens d'entretien, la situation s'améliorera un peu vers 2008.

Le sénateur Munson : Quand vous entendez parler de rajouter 5 000 personnes aux effectifs à plein temps de l'armée de terre et de 3 000 réservistes, et qu'il est question que la plupart de ces gens-là se retrouvent dans l'armée régulière ou dans une force d'élite de l'armée, vous sentez-vous mis sur la touche?

Le Igen Pennie : Nous considérons tous que c'est un défi pour les Forces canadiennes. Le gouvernement a l'intention d'améliorer nos capacités de maintien de la paix. En fin de compte, il y aura une composante d'armée de l'air que nous allons devoir préciser. Nous y travaillons actuellement dans le cadre de l'examen de la défense.

Le sénateur Cordy : Il y a deux ou trois ans, nous sommes allées visiter Shearwater. Ma question vient enchaîner sur une autre question qui a été posée tout à l'heure à propos du personnel d'entretien de la pénurie de personnel formé — comme vous l'avez dit, les chiffres sont très élevés. Il y a une pénurie de personnel capable de valider le travail qui s'accomplit. On nous a dit qu'un tiers des techniciens du *Sea King* n'étaient pas qualifiés pour cautionner le travail effectué, ce qui pose un problème étant donné le nombre d'heures d'entretien que nécessitent les *Sea King*.

We have heard that one of the solutions is to change the training time from four years to two years. Is that really a solution? It may be a solution on paper. In reality, however, are they going to be as well qualified after two years as they would be after four years? On the other hand, perhaps my information is incorrect, that the training time will be reduced. Can you elaborate, please?

LGen. Pennie: We are certainly targeting to reduce the training time, to get it as low as we can reasonable get it. I do not think we will ever get it down to two years. That is optimistic, for reasons that you well understand and to which you are alluding. Five years is a long time, however. If, systemically, we can reduce that to less than four years, there will be a big impact on numbers. We think we can do that.

That may not happen in all cases, because some individuals learn faster than others. When we apply computer-assisted technology to the learning process and we make more training aids available — we have a whole series of initiatives to facilitate faster and more effective training. The standard will not change, though. Therefore, when the technician is qualified, that standard will not change from what it is today.

Senator Cordy: I was a teacher in my other life, so I do know that everybody learns at a different rate. How do you make determinations though? Is there testing done? How do you determine what method of training is the most efficient? You said that reduction will make a major impact as to the number of qualified technicians, but again you have to be a bit careful. What are the standards? Is there testing? Is there individualized training?

LGen. Pennie: A technician will go through our training course. It is presently in Camp Borden. That training course is over a year. That technician will go through fairly rigorous training like any vocational high school, like any postsecondary institution, where they focus on learning their skill sets. We need to add some computer-assisted training and we are trying to do that. It is fairly rigorous, and the standard tests and performance objectives have to be met before the individual will graduate.

The individual then goes to the unit — in the case of Shearwater, to the Sea King. The individual then goes through a series of on-job training. He must qualify for certain performance objectives, and he gets tested on doing those qualifications. Once he passes those qualifications, he is signed off as being qualified to do whatever piece of work the individual is then allowed to do.

One of the initiatives that the Sea King community has done — and others as well — is that they have built a training hulk. They have acquired an old air frame and put it in the hangar so that technicians doing their apprentice work can go to that hulk and work on it hands-on. The technicians then get assessed by the instructors, because every unit has instructors to teach this stuff.

On nous a dit qu'une des solutions serait de ramener la durée de la formation de quatre à deux ans. Est-ce vraiment une solution? Sur le papier, peut-être, mais en réalité, peut-on avoir des gens aussi qualifiés en deux ans qu'en quatre ans. D'un autre côté, peut-être que je n'ai pas les bonnes informations et qu'on va réduire la durée de formation. Pourriez-vous nous donner un peu plus d'explication?

Le lgen Pennie : Nous avons effectivement l'intention de réduire la durée de formation et de la ramener au minimum raisonnable. Cela m'étonnerait quand même que nous descendions à deux ans. C'est un peu optimiste, pour les raisons que vous comprenez bien et que vous venez d'évoquer. En revanche, cinq ans, c'est beaucoup. Si nous réussissons à ramener cette durée à moins de quatre ans pour l'ensemble, cela aura des répercussions importantes sur nos chiffres et nous pensons pouvoir le faire.

Cela ne sera peut-être pas possible dans tous les cas, car certaines personnes apprennent plus vite que d'autres. Nous utilisons plutôt des méthodes assistées par ordinateur pour l'enseignement et nous offrons un matériel didactique accru. Nous avons toute une série d'initiatives pour faciliter la formation et la rendre plus efficace. Une chose est certaine, la norme ne changera pas. Autrement dit, le niveau des techniciens qui se qualifieront sera le même qu'aujourd'hui.

Le sénateur Cordy : J'ai été enseignant dans une autre existence, et je sais bien que chacun a son rythme d'apprentissage. Mais comment le déterminez-vous? Vous faites des tests? Comment pouvez-vous savoir quel est le meilleur type de formation? Vous dites que cette réduction de la période de formation aura des répercussions importantes sur le nombre de techniciens qualifiés que vous aurez, mais il faut quand même faire attention. Quelles sont les normes? Y a-t-il des tests? Y a-t-il une formation individualisée?

Le lgen Pennie : Disons qu'un technicien s'inscrit à notre cours de formation, à Camp Borden actuellement. Le cours de formation dure plus d'un an. Le technicien va suivre une formation rigoureuse comme dans n'importe quel établissement professionnel ou postsecondaire où l'on enseigne un ensemble défini de compétences. Nous essayons de compléter cela par une formation assistée par ordinateur. Tout cela est assez rigoureux, et l'élève devra passer des tests normalisés et atteindre des objectifs de rendement précis pour pouvoir obtenir son diplôme.

Ensuite, ce technicien va rejoindre son unité, dans le cas de Shearwater, ce sera le Sea King. Il va recevoir toute une série de formation sur le tas. Il devra atteindre certains objectifs de rendement et subir des tests d'évaluation de ce rendement. S'il réussit, il sera déclaré qualifié pour faire le travail qui lui sera confié.

L'unité des Sea King — et elle n'est d'ailleurs pas la seule — a pris l'initiative de se doter d'une carcasse de formation. Ils se sont procurés une vieille carcasse d'hélicoptère qu'ils ont mise dans un hangar pour que les techniciens puissent s'entraîner concrètement sur cette carcasse à faire leur travail. Ensuite, les techniciens sont évalués par leurs instructeurs, parce qu'il y a des instructeurs pour

They oversee the journeymen, who are doing part of the teaching. It is a fairly complex process, one in which I am only just touching the surface.

We do have standards and they are measured. An individual will not be qualified unless he or she measures up to those standards.

However, we think we can reduce the training time by a number of these initiatives that I mentioned. When we hit steady state — 2008, 2009; hopefully by then — we will be in a situation where will not have one third not qualified. We will have that number under 20 per cent. The experts are telling me that they can probably get that number to about 17 per cent or 18 per cent, steady state, with time. That is our target. That means that we have to follow through on these initiatives and find the best way possible to train our technicians. We are doing much of that, as we speak.

Senator Cordy: There are always those who are unqualified because that is the nature of continuous training, but one-third seems quite high.

LGen. Pennie: Exactly.

Senator Cordy: Is it similar to the private-sector apprenticeship program, wherein once you get your basics you have to put in so many hours?

LGen. Pennie: Exactly. In fact, we call our technicians apprentices and journeymen.

Senator Cordy: You talked about the establishment of an organization to integrate the use of uninhabited air vehicles. Can you tell us what in fact the uninhabited air vehicles will do?

You have said that are experiments are taking place on the East and West Coasts. Would you tell us where on the East and West Coasts and what exactly these vehicles would do, or can do?

LGen. Pennie: Two years ago, we had an experiment on the West Coast where we leased from a company in the United States an uninhabited air vehicle. It flew a series of routines for us on an exercise. We networked that and experimented with how we would network that into the West Coast command centre, how we would input, coordinate and fuse that data with all the other data that goes into the command centre in Victoria. That was a successful experiment.

This past summer, we did the same thing again on the East Coast. We leased a different vehicle, a larger vehicle, and we did three experiments with that particular platform, all of which were successful. We learned a number of things in each scenario.

One scenario was out over the Atlantic Ocean, doing sovereignty surveillance. Another scenario was supporting the army in Gagetown and networking. The third scenario was up in the Arctic, Narwhal. This UAV was part of that exercise and we flew it up to the Arctic and back. We flew it out of Ottawa. The information was available to Halifax,

chaque unité. Ils supervisent les compagnons qui assurent une partie de l'enseignement. Cet un processus assez complexe dont je ne vous donne qu'un très vague aperçu.

Nous avons des normes et des mesures. Pour se qualifier, un technicien doit atteindre ces normes.

Nous pensons néanmoins pouvoir diminuer la durée de formation grâce aux initiatives dont je vous ai parlé. Quand nous aurons stabilisé la situation, d'ici 2008 ou 2009, j'espère, nous n'aurons plus ce tiers des effectifs non qualifiés. Nous aurons ramené ce nombre à moins de 20 p. 100. D'après les experts, nous devrions parvenir à stabiliser ce pourcentage à 17 ou 18 p. 100. C'est notre objectif. Nous devons donc mener à bien ces initiatives et trouver les meilleures formules pour former nos techniciens. Nous nous en occupons très activement à l'heure actuelle.

Le sénateur Cordy : Il y en a toujours qui ne sont pas qualifiés parce que cela va avec le principe de la formation continue, mais un tiers, cela semble beaucoup.

Le lgen Pennie : Exactement.

Le sénateur Cordy : Est-ce que c'est comme les programmes d'apprentissage dans le privé ou une fois qu'on a les éléments de base, on doit faire un certain nombre d'heures?

Le lgen Pennie : Exactement. En fait, nos techniciens sont divisés en apprentis et compagnons.

Le sénateur Cordy : Vous avez parlé de créer une organisation pour les véhicules aériens sans pilote. Que vont faire ces véhicules aériens sans pilote?

Vous dites que vous faites des expériences sur la côte Est et la côte Ouest. Pouvez-vous nous dire où, et ce que font ou ce que peuvent faire au juste ces véhicules?

Le lgen Pennie : Il y a deux ans, nous avons fait une expérience sur la côte Ouest : nous avons loué un véhicule aérien sans pilote à une entreprise américaine. Nous avons procédé à quelques essais en vol de routine. Nous avons mis tout cela dans le contexte d'un réseau et essayé de voir comment nous pouvions relier cette activité au centre de commandement de la côte Ouest, voir comment nous pouvions transmettre, coordonner et fusionner ces données avec toutes les autres données que reçoit le centre de commandement de Victoria. Cette expérience a très bien fonctionné.

L'été dernier, nous avons fait la même chose sur la côte Est. Nous avons loué un véhicule différent, plus gros, et fait trois expériences qui ont toutes très bien réussies. Chaque scénario nous a appris beaucoup de choses.

Il y en a un qui consistait à faire de la surveillance de notre zone de souveraineté dans l'Atlantique. Un autre consistait à apporter un appui à l'armée à Gagetown en faisant un travail de réseau. Le troisième scénario se situait dans l'Arctique, à Narwhal. Nous avons fait partir cet UAV d'Ottawa jusqu'à l'Arctique et retour. Il transmettait simultanément des informations

Gagetown, the Arctic and Ottawa, all simultaneously. We learned a lot, and this was just an experiment to get our skill sets up. That is the way we are leaning.

The nature of combat today is such that information superiority becomes an important part of situational awareness and of making appropriate decisions before the other side can react. We see this as an important part of this package. It can be deployed or used domestically, and it can fly up to 50,000 feet. It depends on what air vehicle we end up acquiring, but right now, we lease it for purposes of the experiment. We are assessing the vehicles so that when we get into acquisition later, at least we are informed.

Senator Cordy: Who will be responsible for operating them, if in fact we do acquire these vehicles? Will it be the military, the air force or another department?

LGen. Pennie: It will be certainly be military. I do not think we will have another department doing that, although different departments will make their own decisions.

In the air force, we play a role under the Aeronautics Act in terms of airworthiness. My organization has a very direct impact on whoever operates an uninhabited air vehicle. The larger ones we would see as being air force manned and flown.

Just because we are operating a vehicle like this does not mean that the user does not get the information the user needs. If I am operating a UAV in support of the navy, that information is going straight into the Halifax headquarters information fusion centre so that they get the information directly. It does not go through any intermediary. I may be operating the machine to serve their needs, but they are getting the information directly. That information today can be simultaneously seen in Esquimalt, Halifax, Ottawa and Winnipeg, and wherever else it needs to go.

The United States Air Force is fairly well advanced in terms of using UAVs. They are called uninhabited, but we still have to have a crew to man them. Someone has to man the sensor and the flight profile and someone has to maintain the vehicle.

Today, you can take off an uninhabited air vehicle from virtually anywhere in the world. It can be flown from a site in the United States and it can provide information to anywhere in the world.

Operating it is more of a mechanical exercise of training the crews and making sure that it operates within airworthiness parameters and flight parameters, but the information that it derives will go directly to whoever needs the information most and is available to anyone who needs it, networked throughout the world, if necessary.

That is the type of concept we are leaning toward.

Senator Cordy: The military would get the information but in fact could give it to DFO if DFO required it; correct?

au commandement d'Halifax, de Gagetown, de l'Arctique et d'Ottawa. Il s'agissait simplement de nous familiariser avec ce que nous pouvions faire, mais l'expérience a été très instructive. C'est comme cela que nous améliorons nos connaissances.

Dans un combat moderne, c'est en grande partie l'information qui peut donner la supériorité et permettre de prendre les bonnes décisions avant que ceux d'en face réagissent. C'est donc un aspect important de ce dispositif. On peut très bien utiliser ces véhicules au-dessus de l'espace national, et il peut monter jusqu'à 50 000 pieds. Tout dépend du véhicule que nous allons acheter, mais pour l'instant, nous nous contentons d'en louer pour faire des essais expérimentaux. Nous en sommes au stade de l'évaluation de ces véhicules pour pourvoir les acheter ensuite en toute connaissance de cause.

Le sénateur Cordy : Si nous les achetons, qui sera chargé de leur exploitation? Ce sera l'armée de terre, l'armée de l'air ou est-ce que cela relèvera d'un autre ministère?

Le lgen Pennie : Ce sera de toute façon l'armée. Je ne pense pas qu'un autre ministère intervienne, même si les ministères ont divers rôles à jouer.

En vertu de la Loi sur l'aéronautique, la force aérienne est responsable de la détermination de l'aptitude au vol. L'utilisation des véhicules aériens sans pilote relève donc directement de mon organisation. À notre avis, c'est la force aérienne qui s'occupera des plus gros de ces véhicules et qui les fera voler.

Ce n'est pas parce que c'est nous qui exploitons ces véhicules que l'utilisateur n'obtiendra pas les informations dont il a besoin. Si je fais un UAV pour appuyer la marine, les informations de mon véhicule vont être transmises directement au quartier général d'Halifax. Il n'y a aucun intermédiaire. C'est moi qui fais voler ce véhicule mais je le fais pour répondre à leurs besoins, et je leur transmets directement l'information. Cette information peut être transmise simultanément à Esquimalt, à Halifax, à Ottawa, à Winnipeg ou partout ailleurs, selon le besoin.

L'armée de l'air américaine dispose déjà d'une bonne expérience de l'exploitation de ces UAV. On dit qu'ils sont sans pilote, mais il faut quand même une équipe pour les faire fonctionner. Il faut quelqu'un pour s'occuper du capteur et du profil de vol, et quelqu'un pour faire l'entretien.

De nos jours, on peut faire décoller un véhicule aérien sans pilote pratiquement n'importe où dans le monde. Il est dirigé à partir des États-Unis et il peut transmettre des informations partout dans le monde.

Techniquement, il faut que les équipages soient formés pour que ces UAV respectent les paramètres de navigabilité et de vol, mais les informations qu'ils recueillent sont transmises directement à ceux qui en ont besoin et peuvent être répercutées sur n'importe qui, par le biais d'un réseau couvrant le monde entier, au besoin.

C'est vers cela que nous nous orientons.

Le sénateur Cordy : Donc, l'armée reçoit l'information mais peut la communiquer au ministère des Pêches et des Océans si celui-ci en a besoin, c'est cela?

LGen. Pennie: Absolutely. Whoever needs it would get access to it.

When you are doing surveillance and you find a ship that might be leaking oil, the environment department might need to know that particular information, or if you suspect someone is smuggling, then the law enforcement authorities will need that specific information.

Senator Cordy: How many hours can a UAV fly at a time?

LGen. Pennie: It depends. Each machine is different. Some are so small, they are the size of your hand. A soldier can take one and throw it around the corner to see what is around the corner.

Some are so large, they are the size of the real airplane. They are bigger than this room, and there is everything in between. There is quite a spectrum.

The technology is moving forward in leaps and bounds. Entrepreneurial companies see the market potential here and are jumping on this. There are a lot out there that are not well built at this stage, but they have interesting capabilities.

Senator Day: I would like to know what if any role the air force had to play with respect to the unmanned or uninhabited air vehicles that were used in Afghanistan recently by the Canadian Armed Forces.

LGen. Pennie: We played a significant role. Some of our technicians were there. Some of our aircrew were coordinating the air space of this vehicle. Every time there was an incident, our flight safety people investigated the flight safety conditions.

Our engineers have been working out how to make this thing more robust in terms of its capabilities. In March, we will be doing cold weather trials in Cold Lake. We are very much involved.

Senator Atkins: Just to follow along, I assume a UAV can be armed.

LGen. Pennie: Yes.

Senator Atkins: For the larger ones, what kind of a control centre would they require?

LGen. Pennie: I actually have a slide that I show when I do some of my vision work. It shows the crew of an uninhabited air vehicle. About nine people are operating this particular UAV, and that is just one example.

Your crew operating it could be as few as two or three or as many as nine or 12, depending on what sensors are on board and who needs to monitor those sensors to ensure proper functioning.

Of course, if that UAV is up for, say, three days at a time or one day at the time, then you have to have shift changes. It can be very labour-intensive.

Le lgén Pennie : Absolument. Quiconque en a besoin y a accès.

Pendant la surveillance, si nous détectons un bateau qui perd son mazout, il est vraisemblable que le ministère de l'Environnement aimerait en être informé, ou si nous soupçonnons une activité de contrebande, il est certain que les autorités de répression veulent le savoir.

Le sénateur Cordy : Quelle est l'autonomie d'un UAV?

Le lgén Pennie : Cela dépend. Il y en a de toutes sortes. Certains sont si petits qu'ils tiendraient dans votre main. Certains peuvent être lancés à la main pour voir ce qu'il y a derrière le coin où vous vous trouvez.

Certains, par contre, peuvent avoir la taille d'un avion. Ils sont plus grands que cette salle et il y a toutes les tailles entre les deux. Il y a tout un éventail.

La technologie avance à grands pas. Certaines entreprises voient le potentiel et s'engouffrent sur le créneau. Il y en a beaucoup qui ont toutes sortes de problèmes mais qui offrent des possibilités intéressantes.

Le sénateur Day : Les forces aériennes ont-elles joué un rôle dans le contexte des véhicules aériens sans pilote utilisés dernièrement par les Forces armées canadiennes en Afghanistan?

Le lgén Pennie : Un rôle important. Il y avait des techniciens des forces aériennes sur place. C'était des gens à nous qui coordonnaient l'évolution de ces véhicules. Chaque fois qu'il y avait un incident, c'était nos responsables de la sécurité aérienne qui faisaient enquête.

Nos ingénieurs réfléchissent au moyen de renforcer les capacités de ces véhicules aériens. En mars, nous ferons des essais par temps très froid à Cold Lake. Nous sommes totalement impliqués.

Le sénateur Atkins : Toujours à ce sujet, je suppose que les UAV peuvent être équipés d'un armement.

Le lgén Pennie : Oui.

Le sénateur Atkins : Pour les plus gros, à quoi ressemble le centre de contrôle?

Le lgén Pennie : J'ai justement une diapositive que je montre quand je fais des exposés. C'est l'équipage d'un véhicule aérien sans pilote. Il faut à peu près neuf personnes pour télécommander ce type d'UAV et ce n'est qu'un exemple.

L'équipe peut aller de deux ou trois jusqu'à neuf ou douze, en fonction du nombre de détecteurs qui équipent le véhicule donc du personnel nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de cet équipement.

Bien entendu, quand ces UAV restent en vol pendant, disons, trois jours de suite, même seulement un jour, il faut que les équipes se relaient. Sur le plan de la main-d'œuvre, c'est très intensif.

When it lands, of course, you need the crew to be able to maintain it, put the gas in it and make sure all the bits and pieces are in the right working order. Operating a vehicle that is relatively large requires about the same size crew as is required for operating an aircraft of the same size.

Senator Atkins: Do you see this as the way to go for coastal defence?

LGen. Pennie: The defence function and whether we would put weapons on one of these vehicles, we have not yet got to that point. We are now at the point of seeing this as being very important and relatively cost-effective for surveillance, as opposed to buying an Aurora, which has a crew of 10 and all that goes with that.

The control function, where we will be potentially delivering a weapon, we see that primarily in manned aircraft at this stage, although the American air force and other organizations have experimented with putting weapons on a UAV, with some success. However, we are not quite at that point yet.

Senator Atkins: What type of missions is the air force sufficiently resourced with both equipment and personnel to undertake?

LGen. Pennie: We have over 300 aircraft and, including our reservists and civilians, a team of about 17,000 people. We have a fair capability. We can conduct air sovereignty with our F-18s and air to ground with our F-18s, and we can conduct sovereignty patrols with our Auroras up to the Arctic or anywhere across the ocean and the world. We fly our Hercules worldwide. We use them for domestic, tactical and strategic lift where we are able. We have a good capability in those crews. We do search and rescue coast to coast across the country, providing 24-7 coverage. We respond to 6,000 to 7,000 incidents every year with these assets. We have a fairly robust training system that, in many respects, is world-class, in particular the fighter portion. We will look to upgrading the rest of our air crew training system to that level.

We have the Sea King detachments, or “dets,” that go aboard our ships at sea. We provide as many detachments to our ships as possible when they go to sea because our colleague, Admiral McLean, likes to have that helicopter detachment.

The Chairman: Would you explain the purpose of the det?

LGen. Pennie: It is a helicopter detachment with crews and maintenance that go onboard ship when the ship is deployed. The det remains under the command of the ship's captain for the duration of the voyage. There are some limitations for safety purposes but that is a peacetime issue. We have a helicopter force that supports the army. They deployed to Kosovo, Bosnia, Haiti, Egypt and Honduras. We have a fair capability; we are resourced; and we use our resources and people to the best effectiveness.

Une fois à terre, bien entendu, il faut aussi le personnel nécessaire pour l'entretien, pour le ravitaillement, pour contrôler que tout fonctionne bien. Pour certains de ces gros véhicules, il faut pratiquement le même personnel que pour un avion de taille identique.

Le sénateur Atkins : Pensez-vous que c'est l'avenir pour la défense côtière?

Le lgén Pennie : Nous n'en sommes pas encore là. La décision de les utiliser et de les armer à cette fin n'a pas encore été prise. Nous sommes presque arrivés à la conclusion que ces véhicules offrent d'énormes possibilités, à un coût relativement bon marché, pour la surveillance, par opposition au coût d'achat d'un *Aurora* avec ses dix membres d'équipage et tout ce que cela induit.

Pour le moment, seuls les avions avec pilotes sont équipés d'armements pour exercer cette fonction de contrôle, bien que l'armée de l'air américaine et d'autres armées de l'air aient expérimenté l'utilisation d'UAV équipés d'armements avec un certains succès. Nous n'en sommes pas encore tout à fait là.

Le sénateur Atkins : Pour quel genre de missions l'armée de l'air a-t-elle les ressources en équipement et en personnel suffisantes?

Le lgén Pennie : Nous avons plus de 300 appareils et, si j'inclus nos réservistes et nos civils, un effectif d'environ 17 000 personnes. Ce n'est pas rien. Nous pouvons protéger la sécurité de notre territoire et de notre espace aérien avec nos F-18, et nous pouvons effectuer des patrouilles de souveraineté avec nos Aurora jusqu'aux rives de l'Arctique ou partout dans le monde au-delà des océans. Nos Hercules volent aux quatre coins du monde. Ils nous servent pour les transports intérieurs, tactiques et stratégiques chaque fois que nous le pouvons. Nos équipages sont excellents. Nous assurons les missions de recherche et de sauvetage d'un océan à l'autre, sept jours sur sept, 24 heures sur 24. Nous répondons à 6 000 ou 7 000 appels par année faisant appel à ce matériel. Nous avons un excellent système de formation, de classe mondiale, à de nombreux égards, tout particulièrement dans le domaine de la chasse. Nous aimerions amener tous les autres équipages au même niveau.

Nous avons les détachements de Sea King embarqués sur les navires de la marine. Nous fournissons autant de détachements à nos navires que possible lorsqu'ils prennent la mer, car notre collègue, l'amiral McLean, aime avoir ses hélicoptères à bord.

Le président : Pourriez-vous nous expliquer ce que sont ces détachements?

Le lgén Pennie : Ce sont des détachements regroupant un hélicoptère avec son équipage et son personnel d'entretien qui sont embarqués à bord des navires lorsqu'ils prennent la mer. Le détachement relève du commandement du capitaine du navire pendant la durée du voyage. Il y a certaines restrictions pour des raisons de sécurité mais uniquement quand ce ne sont que des manoeuvres. Nous avons une escadrille d'hélicoptères qui joue un rôle de soutien auprès de l'armée de terre. Elle a été déployée au Kosovo, en Bosnie, à Haïti, en Égypte et au Honduras. Nous avons de bons moyens et des ressources. Nous utilisons ces ressources et notre personnel de la manière la plus efficace possible.

Senator Atkins: Are you at all frustrated by the availability of component parts for the 300 aircraft?

LGen. Pennie: One of my top priorities, were I to receive more funding, would be to top up the national procurement accounts. The air force depends on these accounts more than the other services depend. This is historical legacy. The air force never had third-line facilities. We always relied on Canadian industries, such as the aerospace industry, to provide us with that third-line capacity. Our dependence on the national procurement account in the air force is higher than it is in the other services. However, the other services are growing to become more dependent on national procurement. It is a huge challenge for all of us. Certainly, we could alleviate much of the burden on our maintenance personnel and our ability to generate missions if we could enhance the national procurement account.

Senator Atkins: General, we have heard that it is next to impossible to get some of the necessary parts for the CF-18 because they no longer make those parts.

LGen. Pennie: This is true of any old aircraft. When you operate aircraft for 40 or more years, you find that the original parts supplier has moved on to parts for newer equipment. You can always have a part made, but at a cost, and that drives our cost up. That is the challenge we face. If there is enough money to replace the fleet of vehicles on a more frequent basis, then it does not cost as much to support them as they age. It is much the same as owning a car: a that is 40 years old costs much more to maintain than a newer one.

Senator Atkins: When we purchase a CF-18, we do not purchase an inventory of parts that would address any kind of circumstances that might prevail throughout the life of the aircraft. Is that correct?

LGen. Pennie: It is that way with any capital project, and the CF-18 is no exception. It applies to everything that we purchase. Our engineers and logisticians look hard at each project and make a thorough and rigorous assessment about what spare parts they need to buy up front. That involves predicting, because they cannot project 20 years into the future and predict utilization rates on certain spares. Based on their knowledge, they will buy spare up front. However, they do not necessarily buy enough for 40 years of operation because, for all the parts, it would be so expensive that I am certain waste would occur that we would not want to accrue.

Such an assessment is made each time we buy. It is revised periodically by the maintenance, logistics and engineering staff. They cannot predict the future and know which part will go next. When an airplane, ship or army vehicle is relatively new and put through a routine inspection cycle, it might take about two to three weeks if it is complicated equipment such as an F-18 or a Hercules. In the first 10 to 20 years of its life,

Le sénateur Atkins : Vous n'avez jamais de problème d'approvisionnement en pièces détachées pour vos 300 appareils?

Le lgén Pennie : Si mon budget augmentait, une de mes premières priorités serait les comptes d'approvisionnement national. L'aviation dépend plus de ces comptes que tous les autres services. C'est un héritage historique. L'aviation n'a jamais eu d'installation de troisième ligne. Nous avons toujours dépendu des industries canadiennes, de l'industrie aérospatiale, entre autres, pour nous fournir cette capacité de troisième ligne. Nous dépendons plus du compte d'approvisionnement national que les autres services armés. Cependant, les autres services commencent eux aussi de dépendre de plus en plus des approvisionnements nationaux. C'est un énorme problème pour l'ensemble des services. Il est certain que nous pourrions alléger une grande partie du fardeau pour notre personnel d'entretien et multiplier nos capacités de mission en renforçant le compte d'approvisionnement national.

Le sénateur Atkins : Mon général, nous avons entendu dire qu'il était presque impossible de trouver certaines des pièces de rechange nécessaires pour les CF-18 parce qu'elles ne sont plus fabriquées.

Le lgén Pennie : C'est vrai pour tout appareil qui a déjà un certain âge. Si vous utilisez les mêmes appareils pendant 40 ans ou plus, il arrive souvent que le fournisseur des pièces d'origine se soit avancé dans la fabrication de pièces pour des appareils plus nouveaux. Vous pouvez toujours faire fabriquer des pièces, mais cela coûte plus cher. C'est notre dilemme. Si le budget est suffisant pour remplacer la flotte aérienne sur une base plus rapide, le coût d'entretien est moindre puisque les appareils n'ont pas le temps de vieillir. C'est comme pour une voiture. L'entretien d'une voiture de 40 ans coûte beaucoup plus cher que celui d'une voiture neuve.

Le sénateur Atkins : Quand nous achetons un CF-18, nous n'achetons pas toutes les pièces nécessaires pour prévenir tout problème pendant la durée de vie de l'appareil, n'est-ce pas?

Le lgén Pennie : C'est comme ça pour tous les achats, et le CF-18 ne fait pas exception. C'est la même chose pour tout ce que nous achetons. Nos ingénieurs et nos logisticiens font une évaluation vigoureuse des pièces de rechange indispensables pour chaque appareil au moment de l'achat. C'est un exercice de prévision aléatoire, car il leur est impossible d'avoir une vision sur 20 ans et de prédire exactement le taux d'utilisation de certaines pièces de rechange. Malgré tout, sur la base de leurs calculs, ils achètent en même temps que l'appareil un certain nombre de pièces détachées. Ils n'en achètent pas forcément assez pour 40 ans d'utilisation car, cela reviendrait beaucoup trop cher et je suis certain que cela entraînerait des gaspillages que nous ne souhaitons pas.

Chacun de nos achats est accompagné d'une évaluation de ce genre. Cette évaluation est révisée périodiquement par les responsables de l'entretien, de la logistique et du génie. Ils ne peuvent pas prédire l'avenir et savoir quelle est la prochaine pièce qui va lâcher. Quand un avion, un bateau ou un véhicule de l'armée est relativement neuf et soumis à un cycle d'inspection de routine, cela peut prendre deux à trois semaines si c'est du

that is what happens. The 40-year old Hercules, for example, has the highest flying time of any aircraft in the world. Each time one goes in for an inspection that normally would take three weeks, many surprises are found. The engineers and the maintenance crew, whether ours or from an outside contractor, have to fix those surprises. The average time that an aircraft spends on these routine inspections grows as the aircraft ages. The Hercules, which once took 20 days to inspect, now requires about 60 days. That applies to virtually everything we operate in the Canadian Forces and is one of the costs we have to bear because of having older equipment.

Senator Atkins: We started off with 130 CF-18s. Is that correct?

LGen. Pennie: I think we purchased 137.

Senator Atkins: What are we flying now?

LGen. Pennie: We will be down to 80 when we get through the modernization process. We have a few more than that flying now as we go through the transition.

Senator Atkins: How about the Hercules?

LGen. Pennie: We bought a number of them and we have 32 left in service. About nine of them are relatively new, which means 20 years old or less. There are 19 to 23 older ones and about four in between the old and the new.

Senator Atkins: Are those 20-year old Hercules reliable on a day-to-day basis?

LGen. Pennie: We have some challenges, which were in the press last year. The ability to have only 12 of 32 aircraft in the air on a given day is not a good percentage. I have accounted for that in my previous comments. The men and women who work on these aircraft do so with great effort to get those 12 available. At one time, when I first came to this job, the number of Hercules available had dropped to as low as seven. That generated a great deal of attention in the media. We worked hard to try to get them back up.

Senator Atkins: In Trenton, we met a number of the people who work on the Hercules and we sensed that they work very hard. It is tough work.

LGen. Pennie: It is extremely tough work. We have imposed many changes over time and the aircraft are older. We do not have enough money in the system to spare it properly. We have neither the manpower nor the qualified technicians that we had before. For all of these reasons, we have challenges. If it were not for the talented, dedicated, hard-working men and women who work on these aircraft, we would be far worse off. We are blessed to have them.

Senator Atkins: Are some of them leaving the air force and coming back on contract?

matériel aussi compliqué qu'un F-18 ou un Hercules. C'est comme ça pendant les 10 ou 20 premières années de sa vie. À 40 ans, par exemple, nos Hercules sont les avions qui ont le plus grand nombre d'heures de vol du monde. Chaque fois qu'un Hercules passe à l'inspection normalement cela prend trois semaines et les surprises ne manquent pas. Ce sont nos ingénieurs et nos équipes d'entretien, les nôtres, ou des équipes sous contrat, qui doivent réparer ces surprises. La moyenne de durée de ces inspections de routine s'allonge au fur et à mesure que les avions prennent de l'âge. Alors qu'il fallait au début 20 jours pour inspecter un Hercules, il en faut aujourd'hui 60. C'est pratiquement la même chose pour tous les matériels utilisés par les Forces armées canadiennes et plus ils vieillissent et plus ils nous coûtent cher.

Le sénateur Atkins : Au départ, nous avions 130 CF-18. N'est-ce pas?

Le Igén Pennie : Je crois que c'était 137.

Le sénateur Atkins : Combien y en a-t-il qui volent encore?

Le Igén Pennie : Nous en serons à 80 quand la procédure de modernisation sera terminée. Nous en avons quelques-uns de plus qui volent encore pendant la période de transition.

Le sénateur Atkins : Et les Hercules?

Le Igén Pennie : Sur le nombre que nous avions acheté au départ, il en reste encore 32 en service. Environ neuf d'entre eux sont encore relativement neufs, c'est-à-dire qu'ils ont 20 ans ou moins. Il y en a 19 ou 23 qui sont plus vieux et environ quatre qu'on peut considérer comme étant entre les nouveaux et les vieux.

Le sénateur Atkins : Ces Hercules de 20 ans sont-ils toujours fiables?

Le Igén Pennie : Nous avons eu quelques problèmes comme la presse l'a rapporté dans l'année dernière. N'avoir que 12 de ces 32 avions en état de vol immédiat n'est pas un bon pourcentage. Je l'ai d'ailleurs dit dans mes commentaires. Le personnel responsable de ces avions doit faire des miracles pour que ces 12 avions soient en état de vol. Lorsque j'ai été nommé, il n'y en avait plus que sept en état de vol immédiat. Les médias en ont beaucoup parlé. Nous avons travaillé d'arrache-pied pour faire remonter ce nombre.

Le sénateur Atkins : À Trenton, nous avons rencontré des membres de ce personnel chargé des Hercules et nous avons bien compris qu'ils ne ménageaient pas leurs efforts. C'est dur.

Le Igén Pennie : C'est très dur. Avec le temps, nous avons dû imposer de nombreux changements et les appareils vieillissent. Notre budget est insuffisant pour les pièces détachées. Nous n'avons ni la main-d'œuvre ni les mécaniciens qualifiés que nous avions autrefois. Ce sont toutes ces raisons qui créent ces problèmes. Si nous n'avions pas le personnel talentueux, dévoué et infatigable qui travaille sur ces avions, la situation serait encore pire. Rendons grâce à ce personnel.

Le sénateur Atkins : Est-ce que certains quittent les forces aériennes et reviennent sous contrat?

LGen. Pennie: From time to time that happens, such as when we contracted out the Cormorant maintenance. The contractor hired ex-military people, some of whom were still in uniform. That is a two-edged sword; it can work both ways.

The Chairman: When you were reviewing what the air force could do, you talked about the Hercules and about the helicopter detachments for the navy. You referred to all of it as being good capability and yet you have described to us how much service goes into keeping only one half of the Hercules fleet up in the air. We all know the stories of the problems with the helicopter detachments. Do you want to revise that phrase “good capability” for the committee?

LGen. Pennie: No. I am proud of what the men and women can do.

The Chairman: It is not a question of pride, because we are all proud of the men and women.

LGen. Pennie: They produce good capability.

The Chairman: It does not strike me as good capability if only one half of the Hercules are fit to fly and if only one Sea King can take off out of every two missions.

LGen. Pennie: I understand your message, senator, and I do not disagree with you. My reference is to the times that these aircraft are in the air and they do a damn fine job.

The Chairman: We accept the fact that they do not fly unless they are safe, and we accept the fact that the men and women who service them are terrific people. However, we do not accept the fact that you have good capability if only one half of the fleet can be in the air.

LGen. Pennie: I understand what you are saying.

The Chairman: You are looking for replacements for your search and rescue craft and for your tactical lift ability. Do you think it is possible to do that with a single platform?

LGen. Pennie: We will look at that more closely. As we go through the review, there might be some revisions of the requirement. We will have to wait until the review before we can finalize these things. The tactical lift is important. We do not want to jeopardize that in terms of the balance at the end of the day, but I cannot specify which platform because of the weight issue.

The Chairman: Are we missing a heavier-lift capability in our helicopters? Do the Canadian Forces need a helicopter with more lift capability?

LGen. Pennie: The events overseas in Kosovo, Bosnia, and certainly in Afghanistan, and the prospect of what we might have to do in Africa demonstrate our lack of lift capability. We eliminated our heavy-lift capability when we stopped our focus on Norway and moved it to the central front of Europe.

The Chairman: Did we sell them to the Dutch?

Le Igén Pennie : Cela arrive comme quand nous avons sous-traité l'entretien des Cormorans. L'entreprise a embauché d'anciens militaires dont certains étaient encore en uniforme. C'est une épée à double tranchant; cela marche dans les deux sens.

Le président : Parlant des missions possibles des forces aériennes, vous avez parlé des Hercules et des détachements d'hélicoptères pour la marine. Vous avez dit que ce matériel était bon mais vous avez aussi décrit l'entretien nécessaire pour que seulement la moitié de ces Hercules soient en état de vol. Nous connaissons tous les problèmes des détachements d'hélicoptères. Vous ne pensez pas que parler de « bon matériel » est un peu exagéré?

Le Igén Pennie : Non. Je suis fier de mon personnel.

Le président : Ce n'est pas une question de fierté, nous sommes tous fiers de nos hommes et de nos femmes en uniforme.

Le Igén Pennie : Ce qu'ils entretiennent nous fournit du bon matériel.

Le président : Si seulement la moitié des Hercules sont en état de vol et si les Sea King n'arrivent à décoller une fois sur deux, je ne m'appelle pas ça du bon matériel.

Le Igén Pennie : Je comprends ce que vous voulez dire, sénateur, et je n'en disconviens pas. Ce qui m'intéresse, c'est quand ces appareils sont en vol et ils font un excellent travail.

Le président : Bien sûr, ils ne volent que s'ils ne présentent aucun danger et, bien sûr, le personnel qui les entretient est extraordinaire. Par contre, parler de bon matériel quand seulement la moitié de la flotte est en état de vol, non.

Le Igén Pennie : Je comprends ce que vous voulez dire.

Le président : Vous êtes à la recherche d'appareils pour remplacer votre matériel de recherche et de sauvetage et votre matériel de transport. Pensez-vous qu'un même appareil pourrait faire les deux?

Le Igén Pennie : Nous allons y réfléchir. Il est possible que les besoins soient révisés. Il nous faudra attendre la fin de l'étude avant de prendre notre décision finale. L'élément transport tactique est important. Il ne faut pas qu'il finisse par être considéré comme secondaire, mais je ne peux pas vous préciser quel appareil il nous faudrait parce qu'il y a aussi la question du poids.

Le président : Nos hélicoptères devraient-ils avoir une charge utile plus élevée? Les Forces canadiennes ont-elles besoin d'hélicoptères à charge utile plus élevée?

Le Igén Pennie : Les événements outre-mer au Kosovo, en Bosnie, et bien entendu en Afghanistan, et les perspectives de mission en Afrique montrent nos lacunes en matière de transport. Nous avons abandonné notre capacité de transport aérien lorsque nous avons quitté la Norvège pour l'Europe centrale.

Le président : Nous avons rendu nos appareils aux Hollandais?

LGen. Pennie: Yes. We sold the Chinook helicopters to the Dutch when we moved to central Europe because of the army thinking at the time, which was entirely logical. In that location, there were many trains, roads and a good general network that eased the need for helicopters. The army believed that supply to the central front battle could be assured without utilizing these larger, heavy-lift helicopters. Given the pressures of the 1990s, the decision was made to not maintain that heavy-lift capability. Looking at the operations we have today, I would have to say that we are revisiting that decision.

The Chairman: On behalf of the committee, I thank our witnesses. The testimony has been helpful and has filled in many of the gaps for us. We look forward to hearing from you again after the paper is out so that we might compare notes.

For members of the public, questions or comments may be expressed on our website at www.sen-sec.ca, where witness testimony is posted along with confirmed hearing schedules. Otherwise, the Clerk of the Committee may be contacted by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

The committee continued in camera.

At 2:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:05 p.m., the committee resumed its sitting in public.

The Chairman: I call the meeting to order. Good afternoon ladies and gentlemen. Welcome to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny and I chair the committee.

I would like to introduce the members of the committee that are here today. On my immediate right is the distinguished senator from Nova Scotia, the Honourable Michael Forrestall. He has served the constituents of Dartmouth for 37 years, first as their member in 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.

Also on my right is Senator Tommy Banks from Alberta. He is Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which recently released the report entitled: *The One-Tonne Challenge*. He is well known to Canadians as a versatile musician and entertainer. He has 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 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 the Chair of the Canada-NATO Parliamentary Association and is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology.

Le Igén Pennie : Oui. Nous avons vendu nos Chinook aux Hollandais lorsque nous sommes partis pour l'Europe centrale puisque désormais tout était pensé en terme d'armée de terre, ce qui était tout à fait logique. En Europe centrale, il y avait des trains, des routes, un bon réseau de communication qui rendait moins utile la présence d'hélicoptères. L'armée de terre pensait que l'approvisionnement du front central pourrait être assuré sans utiliser ces gros hélicoptères de transport. Compte tenu des compressions des années 90, il a été décidé de ne pas conserver ces moyens de transport aérien. Si j'en crois la réalité d'aujourd'hui, nous pensons sérieusement à réviser cette décision.

Le président : Au nom du comité, permettez-moi de remercier nos témoins. Vos témoignages ont été utiles et nous ont permis de répondre à nombre des questions que nous nous posons. Nous comptons vous revoir lorsque le livre blanc aura été déposé et que nous pourrions comparer nos notes.

À l'adresse de nos auditeurs et de nos téléspectateurs, vous pouvez poser vos questions ou faire vos commentaires sur notre site, www.sen-sec.ca, où sont affichés les témoignages ainsi que nos horaires d'audience confirmés. Autrement, vous pouvez contacter le greffier du comité en appelant le 1-800-267-7362 pour avoir des renseignements complémentaires ou savoir comment contacter les membres du comité.

La séance du comité se poursuit à huis clos.

À 14 heures, le comité suspend ses travaux.

À 14 h 05, le comité entreprend la séance publique.

Le président : La séance est ouverte. Bonjour mesdames et messieurs, je suis heureux de vous accueillir à cette réunion du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny et j'assume la présidence du comité.

J'aimerais vous présenter les membres du comité qui sont ici aujourd'hui. À ma droite, voici le distingué sénateur Michael Forrestall de la Nouvelle-Écosse. Il sert la population de Dartmouth depuis 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 ma droite également, voici 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 le rapport intitulé *Le défi d'une tonne*. Il est bien connu au Canada comme animateur et musicien 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 il a été lauréat d'un Prix Juno.

À ma gauche, voici 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.

On my left as well is Senator Jim Munson from Ontario. He was a trusted journalist and former Director of Communications for Prime Minister Chrétien before he was called to the Senate in 2003. Senator Munson has been twice nominated for Gemini Awards in recognition of excellence in journalism.

Beside Senator Munson 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 our review in 2002 with three reports: *Canadian Security and Military Preparedness*, in February; *Defence of North America: A Canadian Responsibility*, in September and *An Update on Canada's Military Crisis: A View 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 Guide Book*, 2005 edition.

This afternoon we are looking at the question of border infrastructure. We have before us Mr. Denis Lefebvre, Executive Vice-President, Canada Border Services Agency. Mr. Lefebvre was named to this office in December 2003 at the inception of the CBSA, Canada Border Services Agency. He last testified before the committee in May of 2004.

We also have Ms. Maureen Tracy, Director General, Enforcement Programs Directorate, Enforcement Branch. She last testified before the committee in April 2003 when she was Acting Director General of the Policy and Operations Division of the Canada Customs and Revenue Agency.

Supporting our main panellists, we have Mr. Gerald Frappier, Director General, Marine Security, Safety and Security Group, Transport Canada. We also have Mr. Brion Brandt, Director, Security Policy, Safety and Security Group, Transport Canada.

Mr. Lefebvre, I understand you have a statement.

Mr. Denis Lefebvre, Executive Vice-President, Canada Border Services Agency: Yes, senator, but first I would just clarify a point. You mentioned that this panel was to discuss infrastructure. Actually, however, the panel on infrastructure will follow this panel, and my understanding is that this afternoon we are to talk about container security.

À ma gauche, voici le sénateur Jim Munson de l'Ontario. Il fut un journaliste respecté et l'ancien directeur des Communications du premier ministre Chrétien avant d'être nommé au Sénat en 2003. Le sénateur Munson a été sélectionné deux fois pour un Prix Gémeaux en reconnaissance de l'excellence en journalisme.

À côté du sénateur Munson, voici 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 de l'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.

Cet après-midi, nous examinerons la question de l'infrastructure frontalière. Nous entendrons M. Denis Lefebvre, premier vice-président de l'Agence des services frontaliers du Canada. M. Lefebvre a été nommé à ce poste en décembre 2003 lors de la création de l'ASFC, l'Agence des services frontaliers du Canada. Il a déjà comparu devant le comité en mai 2004.

Nous accueillons également Mme Maureen Tracy, directrice générale, Direction des programmes d'exécution, Direction générale de l'exécution de la loi. Elle est déjà venue témoigner devant le comité en avril 2003, à l'époque elle était directrice générale par intérim de la Division des politiques et des opérations à l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

À l'appui de nos principaux témoins, nous accueillons également M. Gerald Frappier, directeur général de la sûreté maritime, Groupe Sûreté et sécurité, à Transports Canada. Ainsi que M. Brion Brandt, directeur, Politique de sécurité, Groupe Sûreté et sécurité, Transports Canada.

Monsieur Lefebvre, je pense que vous avez une déclaration à présenter.

M. Denis Lefebvre, premier vice-président, Agence des services frontaliers du Canada : Oui, sénateur, mais j'aimerais d'abord éclaircir un point. Vous avez mentionné que ce groupe allait parler d'infrastructure. En réalité, c'est le groupe qui nous suit qui va le faire, et je pense que cet après-midi, nous sommes venus aborder la question de la sécurité des conteneurs.

The Chairman: You are absolutely correct, sir. It was my error and I appreciate your drawing it to my attention.

Mr. Lefebvre: I could talk on either topic, of course.

The Chairman: You are going to talk on both topics. We will see you again very shortly. We understand you are a multi-talented man. We are looking forward to a pleasant afternoon with you. Mr. Lefebvre, you have the floor.

Mr. Lefebvre: Thank you, senator. I propose to make a very short introductory remark and then I will ask my colleague, Maureen Tracy, to take you through the journey of a container that leaves foreign shores and comes to Canada.

We are pleased to be here for a discussion of marine container security. This is a very important issue to which we have given a lot of attention in the last several years. We will be pleased to explain various initiatives that have been put in place recently to ensure the security of marine containers.

Marine containers are the principal means by which goods are moved around the world. It is of the utmost importance to ensure their security of movement, for we know that a major incident involving a marine container could have serious consequences on the international trade chain, not to mention the potential negative consequences on humans and the environment. Because of the negative consequences that such an incident could have, all governments, as well as the private sector, have a vested interest in working together to secure marine containers.

As we all know, the emerging terrorist threats of recent years have changed the way we look at marine container security. Today, we propose to walk the committee through the controls that the CBSA has put in place to ensure the safe journey of marine containers, whether they end up in Canada or continue in transit to another country.

Given the number of containers that come to Canada every year, our approach is one of risk management. To do otherwise would bring the whole international chain to a halt. Our risk management is based on advance information and the use of technology to bring that information to our frontline officers in a timely manner.

Our risk management is also based on partnerships and the timely exchange of information with other departments and law enforcement agencies in Canada and around the world, as well as with the private sector. Our efforts aim at identifying

Le président : Vous avez tout à fait raison, monsieur. J'ai fait erreur, et je vous remercie d'avoir attiré mon attention sur ce point.

M. Lefebvre : Naturellement, je peux vous parler de l'un ou l'autre de ces deux sujets.

Le président : Vous allez nous parler des deux sujets. Donc, nous nous reverrons dans très peu de temps. Nous reconnaissons que vous êtes un homme aux talents multiples, et nous avons la certitude que nous allons passer un très agréable après-midi avec vous. Monsieur Lefebvre, vous avez la parole.

M. Lefebvre : Merci, sénateur. J'ai l'intention de présenter un très bref exposé et je demanderai ensuite à ma collègue, Maureen Tracy, de vous faire suivre les pérégrinations d'un conteneur qui, après avoir quitté des côtes étrangères, fait son entrée au Canada.

Nous sommes heureux de comparaître devant vous pour discuter de la sécurité des conteneurs maritimes. Il s'agit en effet d'une question très importante à laquelle nous avons accordé beaucoup d'attention depuis quelques années. Nous nous ferons un plaisir de vous expliquer diverses initiatives que nous avons mises en place récemment afin de garantir la sécurité des conteneurs maritimes.

Les conteneurs maritimes sont les principaux moyens utilisés pour transporter des biens autour du monde. Il est de la plus haute importance de garantir la sécurité de leurs mouvements, parce que nous savons qu'un incident majeur mettant en cause un conteneur maritime pourrait avoir des conséquences désastreuses sur la chaîne d'approvisionnement internationale, sans compter les répercussions négatives potentielles sur les êtres humains et l'environnement. Étant donné les répercussions négatives qu'un tel incident pourrait avoir, tous les gouvernements, de même que les représentants du secteur privé, ont un intérêt direct à s'unir pour veiller à la sécurité des conteneurs maritimes.

Comme vous le savez, les nouvelles menaces terroristes de ces dernières années ont complètement modifié la manière dont nous envisageons la sécurité des conteneurs maritimes. Aujourd'hui, nous proposons aux membres du comité une révision structurée des mesures de contrôle mises de l'avant par l'ASFC en vue de garantir la sécurité des conteneurs maritimes durant le transport, peu importe s'ils terminent leur périple au Canada ou s'ils poursuivent leur route vers un autre pays.

Étant donné le nombre de conteneurs entrant au Canada chaque année, notre approche est celle de la gestion des risques. Si nous n'agissions pas ainsi, nous pourrions paralyser toute la chaîne internationale. Notre gestion des risques est fondée sur l'information préalable ainsi que sur l'utilisation de la technologie qui permet d'acheminer cette information à nos agents de première ligne en temps utile.

Notre gestion des risques est également fondée sur les partenariats et sur l'échange en temps utile de l'information avec d'autres ministères et organismes d'exécution de la loi au Canada et dans le monde entier, de même qu'avec le secteur privé.

risks and examining all containers that are high risk before the containers reach our shores or, at the latest, at our marine container ports.

Once a container leaves a port, we are satisfied that it does not present a security risk for Canadians — or for the residents of another country, if the container is in transit to another country. Because our economy is largely integrated with the economy of the U.S., we have developed, through an effective partnership, the means of ensuring that a marine container that lands in either country is subject to an equivalent level of scrutiny. In other words, if a container is allowed to leave a port in Canada and enter Canada's commerce, or move in transit to the U.S., it is likely that the same thing would have happened if the container had landed at a port in the U.S. Similarly, if a container is allowed to leave a port in the U.S., it is likely that it would have been allowed to leave the port in Canada.

At this point, honourable senators, I would ask Ms. Tracy to take you through the voyage of a container that leaves foreign shores to come to Canada, indicating the various points at which security measures are applied by the CBSA to ensure that such a container is not a threat to Canadians.

Ms. Maureen Tracy, Acting Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations, Enforcement Branch, Canada Border Services Agency: Honourable senators, first, I would like to provide about a 20-minute walkthrough of the Canadian Border Services Agency's treatment and risk-assessment processes that are employed with respect to marine containers destined for Canada. Very broadly, the presentation will provide a picture of our treatment of containers before they leave the port of origin, while they are on their way to Canada, and once they arrive at our marine ports here in Canada. Second, I will provide a very general outline of the risk-assessment processes and tools that are available to us to identify high-risk cargo. Third, I will speak briefly about partnerships that we have developed with our international partners, particularly the United States, as well as the contributions of the private sector. Finally, the presentation will touch on our future plans in the area of marine container security.

Prior to the implementation of our advanced commercial information initiative, the ACI initiative, carriers were only required to report cargo on arrival at a Canadian port. That severely limited our ability to risk-assess that cargo properly. ACI introduced new requirements for industry to provide better and more timely information to the CBSA for targeting purposes. This included more detailed data on goods and people involved in the transaction — for example, the ultimate consignee — and a more complete cargo description. It also introduced the requirement to transmit data electronically, with no exceptions, in order to facilitate the use of technology in assessing risk. Perhaps the biggest change, and the most

Nos efforts visent à déterminer les risques et à vérifier tous les conteneurs qui présentent des risques élevés avant qu'ils n'atteignent nos côtes, ou du moins, nos ports de conteneurs maritimes.

Lorsqu'un conteneur quitte un port, nous sommes assurés qu'il ne présente pas de risque pour la sécurité des Canadiens — ou pour celle des résidents d'un autre pays, si le conteneur est en transit vers l'étranger. Étant donné que notre économie est largement intégrée avec celle des États-Unis, nous avons mis en place, par l'entremise d'un partenariat efficace, les moyens de nous assurer qu'un conteneur maritime qui entre dans l'un de nos deux pays, est soumis à un examen tout aussi minutieux. Autrement dit, si un conteneur est autorisé à quitter un port au Canada et à entrer dans la chaîne commerciale canadienne, ou encore à être transporté vers les États-Unis, on peut raisonnablement penser que la même chose s'est produite lorsqu'un conteneur est entré dans un port américain. Par ailleurs, si un conteneur est autorisé à quitter un port des États-Unis, il est probable qu'il aurait été autorisé aussi à quitter le port au Canada.

Maintenant, honorables sénateurs, je vais demander à Mme Tracy de vous guider durant le voyage accompli par un conteneur qui quitte des côtes étrangères pour faire son entrée au Canada, en vous indiquant les divers points où des mesures de sécurité sont appliquées par l'ASFC afin de s'assurer qu'un tel conteneur ne représente pas une menace pour les Canadiens.

Mme Maureen Tracy, chef par intérim, Contrebande, renseignements et enquêtes, Direction générale de l'exécution de la loi, Agence des services frontaliers du Canada : Honorables sénateurs, premièrement, j'aimerais vous offrir une revue générale d'environ 20 minutes sur les méthodes de traitement et d'évaluation des risques utilisées par l'Agence des services frontaliers du Canada avec les conteneurs maritimes destinés au Canada. Dans les grandes lignes, l'exposé vous donnera une idée de la manière dont nous traitons les conteneurs avant qu'ils ne quittent leur port d'origine, pendant qu'ils sont en route vers le Canada, et une fois qu'ils arrivent dans nos ports maritimes, ici même au pays. Deuxièmement, je vais vous donner un aperçu très général des processus et des outils d'évaluation des risques qui sont à notre disposition pour identifier les cargaisons à risque élevé. Troisièmement, je vais vous décrire brièvement les partenariats que nous avons établis avec nos partenaires internationaux, et en particulier avec les États-Unis, de même que les contributions du secteur privé. Enfin, j'aborderai nos projets pour le futur dans le domaine de la sécurité des conteneurs maritimes.

Avant la mise en œuvre de notre Initiative relative à l'information préalable sur les expéditions commerciales, l'IPEC, les transporteurs n'étaient pas tenus de fournir de renseignements sur le fret avant leur arrivée dans un port canadien. Cette situation limitait considérablement notre capacité d'évaluer convenablement les risques inhérents à ce fret. L'IPEC a introduit de nouvelles exigences et l'industrie doit fournir à l'ASFC des renseignements plus précis et en temps voulu pour permettre le ciblage. Ces exigences comprennent notamment des données plus détaillées concernant les marchandises et les personnes visées par la transaction — par exemple, le destinataire ultime — et une description plus complète du fret. L'initiative a

valuable addition to the CBSA risk-management efforts, was the introduction of the requirement to report data to the CBSA 24 hours prior to the cargo being loaded onto a vessel at the foreign port.

Pre-arrival cargo information is received electronically into the National Risk Assessment Centre, the NRAC, in Ottawa. The cargo in 100 per cent of containers destined for Canada is assessed. The CBSA has introduced a state-of-the-art, intelligence-based automated risk-scoring tool to assist targeters in completing a first sort of the thousands of entries received every day. The system, which queries a number of CBSA and other databases, will provide each shipment with a score, which represents a degree of security risk. Entries that have scored the highest are examined more closely. Additional checks are done, domestic and international partners are consulted, and a decision is made on how the container will be handled. Containers that score very high are issued a "do not load" notice and examinations are conducted by local customs officials at the foreign port.

In order to ensure the most effective decision making possible, it is essential that we maintain close links with the U.S. national targeting centre and with foreign law enforcement agencies.

At the present time, we maintain a second tier of targeting, which is done at the regional level. This is done to identify potential non-security-related contraband threats. Regional targeters consider the threat level assigned to each container by the automated targeting system and perform further checks to confirm or negate risk with respect to contraband.

In addition to our own risk-assessment processes, we have partnered with the United States on the joint in-transit container targeting initiative. The U.S. has placed targeters at each of the three largest container ports in Canada to risk-assess containers that are arriving in Canada and moving in transit overland to the United States. With the same objective in mind, Canada has placed targeters at the ports of Seattle, Washington and Newark, New Jersey.

A risk assessment would not be complete without a focus on the crew and the vessels themselves. A process is in place for these areas as well. The CBSA receives information on vessels destined to Canada 96 hours prior to their arrival. Databases and other references are queried and high-risk vessels and crews are targeted for greater scrutiny.

également introduit la nécessité de transmettre les données électroniquement, sans exception, de manière à faciliter l'utilisation de la technologie pour faire l'évaluation des risques. Le changement le plus notable, et l'addition sans doute la plus valable aux efforts de l'ASFC en matière de gestion des risques, a été l'introduction de l'exigence de transmettre les données à l'ASFC dans les 24 heures qui précèdent le chargement du fret sur un navire à destination d'un port étranger.

L'information préalable à l'arrivée d'une cargaison est transmise électroniquement au Centre national d'évaluation des risques, le CNER, à Ottawa. Le fret contenu dans 100 p. 100 des conteneurs à destination du Canada est évalué. L'ASFC a mis en place un outil d'évaluation des risques informatisé très perfectionné et fondé sur la collecte de renseignements afin d'aider les responsables du ciblage à réaliser la première étape de tri des milliers d'entrées reçues chaque jour. Le système, qui interroge un certain nombre de bases de données en plus de celle de l'ASFC, attribue à chaque expédition un pointage qui correspond au degré de risque pour la sécurité. Les entrées ayant obtenu le pointage le plus élevé sont examinées de plus près. D'autres vérifications sont effectuées, les partenaires au pays et à l'étranger sont consultés, et une décision est prise concernant la manière dont le conteneur sera pris en charge. Les conteneurs qui obtiennent un pointage très élevé déclenchent l'émission d'un avis « ne pas charger » et des examens plus approfondis sont effectués par les agents des douanes locaux dans le port étranger.

Afin de nous assurer que la prise de décisions est la plus efficace possible, il faut absolument entretenir des liens étroits avec le centre national de ciblage américain ainsi qu'avec les agences étrangères d'exécution de la loi.

À l'heure actuelle, nous maintenons une deuxième étape de ciblage qui s'effectue à l'échelle régionale. Cette étape vise à déterminer les menaces potentielles de contrebande sans lien avec la sécurité. Les responsables du ciblage régionaux étudient le niveau de menace attribué à chaque conteneur par le système informatisé de ciblage et effectuent des vérifications plus approfondies afin de confirmer ou d'annuler le risque associé à la contrebande.

En plus d'appliquer nos propres méthodes d'évaluation des risques, nous avons conclu une entente avec les États-Unis en ce qui concerne l'initiative conjointe de ciblage des conteneurs en transit. Les États-Unis ont placé des responsables du ciblage dans chacun des trois plus grands ports de conteneurs au Canada en vue d'évaluer les risques associés aux conteneurs qui arrivent au Canada et qui sont transportés par voie terrestre aux États-Unis. Avec le même objectif, le Canada a placé des responsables du ciblage dans les ports de Seattle, Washington et Newark, au New Jersey.

Une évaluation des risques serait incomplète si on ne s'attardait pas à l'équipage et au navire. Un processus a donc été mis en place pour ces aspects aussi. L'ASFC reçoit de l'information sur les navires à destination du Canada 96 heures avant leur arrivée. Les bases de données et autres sources de références sont interrogées, et les navires et les équipages à risque élevé sont ciblés en vue d'un examen plus approfondi.

I should also mention that Canada has the capacity, in very high-risk situations, to intercept and board a vessel at sea.

Finally, on arrival in Canada, targeted containers, vessels and crew members are examined. With respect to vessels, an examination could range from a cursory check to a full rummage. Similarly, in the case of crew members, varying degrees of verifications are conducted, depending on the level of risk they pose. Container examinations are most often conducted on arrival. Again, examinations range from tailgate checks which are conducted on the pier, or full offload examinations, which take place at off-site examination warehouses.

I must emphasize that all containers arriving in Canada, whether they are staying in Canada or proceeding overland to the United States, are screened and examined for security and contraband risk at the first port of arrival in Canada. Containers that are moving in transit to the United States, or that are to be released at a location inland in Canada, travel in bond and under seal with bonded carriers for the sole purpose of protecting duties and taxes.

This in-bond program is supported by compliance verification audits and investigations where criminal activity is suspected. In addition, civil and criminal sanctions are also applicable.

Our pier and offload examinations have been assisted in recent years by the introduction of a variety of state-of-the-art technology. For instance, the VACIS gamma ray scanner allows us to get a very clear picture of the contents of a container without necessarily having to open it up. We have also made significant progress in the area of radiation detection. We have introduced vehicle-mounted detectors that can identify the presence and nature of radiation emissions. Over the next six months we will be installing portal radiation detection equipment that will give us the capacity to scan close to 100 per cent of containers arriving in Canada for signs of illicit radiation.

As a third, we continue to research the viability of mounting radiation detection sensors on gantry cranes. The advantage of this is that all containers can be scanned immediately as they are being offloaded from the vessel.

The CBSA has also invested in technology that will facilitate underwater examinations of the hulls of vessels. The remote operated vehicle — the ROV — is an underwater camera device that allows CBSA officers on the dock to view the underwater exterior of a vessel and to identify potential parasitic devices.

I should mention that the ROV was responsible for the detection of 83 kilograms of cocaine at the port of Sydney, Nova Scotia, in June 2004, and again at the port of Belledune in New Brunswick, when 80 kilograms of cocaine were detected. Both loads were found in the sea-chests of the vessels.

Je voudrais également mentionner que le Canada possède la capacité, dans les situations à risque très élevé, d'intercepter et d'arraisonner un navire en mer.

Enfin, à l'arrivée au Canada, les conteneurs, les navires et les équipages ayant été ciblés sont vérifiés. En ce qui concerne les navires, le contrôle peut varier de la vérification de sécurité superficielle à la fouille complète. Il en va de même avec les membres d'équipage, qui peuvent subir divers degrés de vérification, tout dépendant du risque qu'ils représentent. La vérification des conteneurs est le plus souvent effectuée à l'arrivée. Encore une fois, les contrôles peuvent varier des vérifications sommaires effectuées sur le quai, aux fouilles complètes après déchargement effectuées dans des entrepôts spécialisés situés ailleurs.

Je dois mentionner que tous les conteneurs qui arrivent au Canada, peu importe s'ils y demeurent ou s'ils transitent par fret terrestre jusqu'aux États-Unis, sont ciblés et vérifiés en vue de déceler les risques de contrebande ou pour la sécurité au premier port de débarquement au Canada. Les conteneurs en transit vers les États-Unis, ou livrés à une destination intérieure au Canada, sont transportés sous douane et sous plomb par des transporteurs cautionnés dans le seul but de protéger les droits fiscaux.

Ce programme de transport sous douane fait également l'objet de vérifications de conformité et d'investigations lorsque l'on soupçonne une activité criminelle. Par ailleurs, des sanctions sont applicables au civil et au criminel.

Les inspections réalisées sur les quais et au débarquement ont bénéficié ces dernières années de l'introduction d'un éventail de technologies de pointe. Par exemple, l'appareil de détection à rayons gamma VACIS nous fournit une image très claire du contenu d'un conteneur sans qu'il soit nécessaire de l'ouvrir. Nous avons aussi réalisé d'importants progrès dans le domaine de la détection des rayonnements. Nous avons commencé à utiliser des détecteurs embarqués capables de déceler la présence et la nature des émissions de rayonnement. Au cours des six prochains mois, nous installerons un portique de détection des rayonnements qui nous donnera la possibilité de balayer pratiquement 100 p. 100 des conteneurs qui débarquent au Canada en vue de détecter la présence de rayonnements illicites.

Troisièmement, nous poursuivons nos recherches concernant la possibilité d'utiliser des capteurs de rayonnement sur les ponts-portiques. L'avantage de cette technologie est que tous les conteneurs pourraient être balayés immédiatement, lors du débarquement du navire.

L'ASFC a également investi dans une technologie qui facilitera les examens sous-marins de la coque des navires. L'engin télécommandé — le ROV — est une caméra sous-marine que les agents de l'ASFC qui se trouvent sur le quai peuvent utiliser pour examiner la coque d'un navire située sous l'eau afin de détecter les éventuels dispositifs parasites.

Je vous mentionne en passant que le ROV a permis la détection d'un colis renfermant 83 kilogrammes de cocaïne dans le port de Sydney, en Nouvelle-Écosse, en juin 2004, et aussi d'un autre colis de 80 kilogrammes de cocaïne dans le port de Belledune, au Nouveau-Brunswick. Les deux colis ont été trouvés dans les caissons de prise d'eau des navires.

The CBSA maintains close partnerships with other government departments, police and other domestic and international law enforcement. Our targeters and intelligence officers communicate on a day-to-day basis with Transport Canada officials at the local level as well as RCMP and local police forces of jurisdiction. We participate in joint threat assessments and we are, or soon will be, active members in a wide array of joint force operations such as the marine security operation centres on the east and west coasts and the integrated national security enforcement teams.

No risk-based program can be fully effective without the participation and cooperation of the private sector. For this reason, the CBSA has introduced the Partners in Protection Program, or, as we call it, the program, which, like the U.S. Customs-Trade Partnership Against Terrorism — C-TPAT — is aimed at enlisting the assistance of industry in preventing illegal activity and, when it exists, working with government law enforcement agencies to identify and intercept those who are responsible.

is a voluntary program. Private sector companies sign a memorandum of understanding with the CBSA in which they commit to taking personnel and physical security measures to lower the risk of internal conspiracy within their companies. A security profile is completed and reviewed by regional liaison officers. To date, almost 1,000 Partners in Protection agreements have been signed and so far this fiscal year regional liaison officers have received 21 tips with several resulting in large seizures — for example, 85 kilograms of ecstasy, two kilograms of heroin, and the recovery of three stolen vehicles.

For our part, the CBSA has delivered 58 awareness sessions to 1,020 people and conducted 133 outreach activities, reaching another 280.

We recognize that, despite the progress that has been made over the past two and a half years, there are still measures that can be taken to further improve our capacity to detect and interdict security and other contraband threats in the marine mode. For example, over the next year the CBSA will be introducing customs controlled areas, which will give our officers additional authority to question and examine suspect individuals who have access to secure areas. We will also pilot our container security partnership with the United States Customs and Border Protection whereby CBSA and CBP officers will team up at certain foreign ports to do joint risk assessments with the host customs administrations.

We are also moving towards providing industry with a single window through which they can provide information to the Government of Canada. This will not only streamline reporting requirements for the private sector, but will also facilitate our risk assessment processes.

L'ASFC entretient des partenariats étroits avec d'autres ministères, services de police et organisations intérieures et internationales d'exécution de la loi. Nos responsables du ciblage et nos agents du renseignement communiquent quotidiennement avec les fonctionnaires de Transports Canada à l'échelle locale, de même qu'avec la GRC et les forces policières locales compétentes. Nous participons à des évaluations conjointes de la menace, et nous sommes membres actifs ou le deviendrons bientôt d'un large éventail d'opérations policières conjointes telles que les centres des opérations de la sûreté maritime, situés sur les côtes Est et Ouest, ainsi que les équipes intégrées de la sécurité nationale.

Aucun programme fondé sur les risques ne peut être entièrement efficace sans la participation et la coopération du secteur privé. Pour cette raison, l'ASFC a lancé son programme Partenaires en protection, ou comme nous l'appelons, le programme, et qui, comme le C-TPAT, le programme sur la sécurité des douanes américaines, vise à inciter l'industrie à collaborer à la prévention des activités illégales et, lorsque ces activités sont décelées, à coopérer avec les organismes d'exécution de la loi afin d'identifier et d'intercepter les responsables.

Il s'agit d'un programme à participation volontaire. Les entreprises du secteur privé signent un protocole d'entente avec l'ASFC dans lequel elles s'engagent à prendre des mesures sur le plan matériel et du personnel afin de réduire les risques de magouille interne au sein de leurs sociétés. Un profil de sécurité est réalisé et examiné par les agents de liaison régionaux. Jusqu'ici, environ 1 000 ententes relatives au programme Partenaires en protection ont été signées, et au cours du présent exercice, les agents de liaison régionaux ont reçu 21 tuyaux dont plusieurs ont débouché sur d'importantes saisies — par exemple, 85 kilogrammes d'ecstasy, deux kilogrammes d'héroïne, et la récupération de trois véhicules volés.

En ce qui nous concerne, l'ASFC a donné 58 séances de sensibilisation devant 1 020 personnes et a mené 133 activités de communication ayant permis d'atteindre encore 280 personnes.

Nous reconnaissons qu'en dépit des progrès réalisés au cours des deux dernières années et demie, il reste encore des améliorations à apporter à notre capacité de détection et d'interdiction des menaces à la sécurité et de la contrebande dans le transport maritime. Par exemple, l'an prochain, l'ASFC mettra en place des zones de contrôle des douanes dans lesquelles nos agents auront le pouvoir d'interroger et d'examiner les personnes suspectes ayant accès à ces zones contrôlées. Nous avons également l'intention de mettre en oeuvre notre partenariat sur la sécurité des conteneurs avec l'U.S. Bureau of Customs and Border Protection le CBP. Dans le cadre de ce partenariat, les agents de l'ASFC et du CBP vont faire équipe avec les administrations douanières hôtes dans certains ports étrangers pour réaliser des évaluations des risques.

Nous nous préparons aussi à offrir à l'industrie un guichet unique où elle pourra fournir de l'information au gouvernement du Canada. Ce guichet contribuera non seulement à rationaliser les exigences en matière de déclaration pour le secteur privé, mais aussi il facilitera nos processus d'évaluation des risques.

Finally, we will continue with the very important research and development of new non-intrusive inspection technology, such as gantry crane mounted radiation devices and chemical and biological detection technology. In addition, we will be participating with the government of the United States and the Canadian ports and industry on the testing of smart box technology via the Canada-United States Cargo Security Project.

Honourable senators, that concludes our prepared presentation. We would be pleased to entertain questions and comments.

Senator Cordy: Thank you to the two of you for preparing your presentations and being here this afternoon.

You both talked about the importance of risk assessment in determining which containers should be looked at more closely.

Ms. Tracy, you talked about the importance of partnerships in cooperation with other countries in order to do risk assessments in a better way. You talked about staying in close touch with the United States automated targeting centre. When the Canada Border Services Agency appeared before us in 2003, you said that we would be in fact developing a risk-assessment system similar to the United States' automated targeting system. What is the status of our work in that particular area?

Mr. Lefebvre: We have done so. The system is up and running. Now we have our own Canadian-made, if you wish, automated system that will take all the information received from the suppliers of information, be they the freight forwarders or the shippers, and the automated system will query all our databanks that might indicate risk and will, basically, rank the risk.

It is a first screening to try to distinguish between the very low risk containers and the others. Our officers can then take that information and can drill down if there is information that the container could be a risk.

Senator Cordy: In the United States, a recent report by the United States General Accounting Office highlighted concerns with their Customs and Border Protection Service and also with the automated targeting system. The report stated that, while the strategy of CBP — Custom and Border Protection — incorporates some elements of risk management, it does not include other key elements such as a comprehensive set of criticality, vulnerability and risk assessments.

It then indicates that, again, CBP's targeting system does not include a number of recognized modelling practices such as subjecting the system to peer review, testing and validations.

Enfin, nous poursuivrons nos très importants efforts en matière de R et D concernant les nouvelles technologies d'inspection non-intrusives, comme les dispositifs de détection des rayonnements embarqués sur les portiques et la technologie de détection chimique et biologique. En outre, nous participerons avec le gouvernement des États-Unis ainsi qu'avec les établissements portuaires et l'industrie à l'essai d'une technologie appelée « smart box » dans le cadre du Canada-United States Cargo Security Project.

Honorables sénateurs, voilà qui conclut notre exposé. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le sénateur Cordy : Je vous remercie tous les deux pour vos exposés et de vous être joints à nous cet après-midi.

Vous avez tous les deux mentionné l'importance de l'évaluation des risques pour déterminer quels conteneurs méritent une attention plus soutenue.

Madame Tracy, vous avez insisté sur l'importance de conclure des partenariats avec d'autres pays afin d'améliorer les méthodes d'évaluation des risques. Vous avez également mentionné que vous maintenez des liens étroits avec le centre de ciblage informatisé des États-Unis. Lorsque l'Agence des services frontaliers du Canada est venue témoigner devant le comité en 2003, vous aviez déclaré que vous vouliez mettre au point un système d'évaluation des risques semblable au système de ciblage informatisé des Américains. Quel est l'état de la situation dans ce domaine précis?

M. Lefebvre : C'est ce que nous avons fait. Ce système est en exploitation. Aujourd'hui, nous disposons de la version canadienne, si vous voulez, du système informatisé qui recueillera toute l'information transmise par ceux qui nous la fournissent, qu'il s'agisse des transitaires ou des expéditeurs. Ce système informatisé interrogera toutes nos banques de données susceptibles d'indiquer la présence de risques et il effectuera une évaluation du risque en question.

Il s'agit d'un premier filtrage visant à faire la distinction entre les conteneurs à très faible risque et les autres. Nos agents peuvent ensuite se servir de cette information pour approfondir les recherches s'il y a des raisons de penser que le conteneur pourrait présenter des risques.

Le sénateur Cordy : Aux États-Unis, un rapport produit récemment par le General Accounting Office faisait ressortir les préoccupations concernant le Customs and Border Protection Service ainsi que le système de ciblage informatisé. Le rapport expliquait que, même si la stratégie du bureau des douanes et de la protection des frontières — le CBP — incorpore certains éléments de la gestion des risques, il reste qu'il lui manque certains autres éléments, notamment un éventail complet d'évaluations des risques, de la vulnérabilité et de la criticité.

Il indique aussi, encore une fois, que le système de ciblage du CBP n'inclut pas un certain nombre de pratiques de modélisation reconnues comme celle qui consiste à soumettre le système à un examen par les pairs, à l'essai et à la validation.

What changes have been made or are being considered by the Canadian Border Protection Agency to address these types of issues? I am wondering whether or not you have actually read the report and whether or not you are looking at continuously evaluating it and looking at ways to improve it.

Mr. Lefebvre: Our system is newer. We believe that we have built the best machine we could think of as we built it. Frankly, I am not familiar with the report to which you refer.

The Chairman: Do you have peer review? What sort of testing do you have on it and what sort of validation do you have? That was essentially the question. Who does your peer review? Who does your validation?

Senator Cordy: In other words, who is testing the testers? We have the program in place, but are we continually monitoring how effective it is? In other words, are we getting the information that we should be getting?

Mr. Lefebvre: How long has the system been up?

Ms. Tracy: It has just been up since the beginning of December.

Mr. Lefebvre: Our machine or software has been up only since the beginning of December, so we have not evaluated the system as yet.

Senator Cordy: Do you have a system in place to evaluate?

Mr. Lefebvre: Do we have a plan in place for that?

Ms. Tracy: It depends on what you mean. As a matter of routine, through the intelligence risk-assessment cycle through the year, we will review significant seizures and review our results in terms of the examinations that we target. We look at those together with the indicators that we have in the system. Through that process we will constantly be looking at and ensuring that the indicators that are programmed into the system remain fresh and relevant. From that perspective, through the post-seizure analysis and post-examination analysis, there is a capacity to keep fresh the information that is in the system.

However, as Mr. Lefebvre has pointed out, the system has been up for only a few weeks; so there has not yet been a formal evaluation.

The Chairman: Do you mean you designed a system without any method of evaluating it once it was going?

Mr. Lefebvre: We have a lot of experience. This is just putting it in electronic form. The idea of doing risk management and risk assessment is age-old in our agency. We have now put everything in an electronic form, so we can scan and get much

Quels sont les changements ayant été apportés ou envisagés par l'Agence des services frontaliers du Canada pour s'attaquer à ce genre de problèmes? Je me demande si vous avez pris connaissance de ce rapport et si vous procédez à une évaluation continue de ce système ou du moins si vous examinez des moyens de l'améliorer.

M. Lefebvre : Notre système est plus récent. Nous pensons avoir construit la meilleure machine qu'il était possible d'imaginer au moment où nous l'avons fait. Sincèrement, je ne vois pas de quel rapport vous voulez parler.

Le président : Est-ce que vous procédez à une évaluation par les pairs? Quels types d'essais avez-vous fait subir au système et quelles mesures de validation utilisez-vous? Je pense que c'est ça la question. Qui effectue l'examen par les pairs? Qui procède à la validation?

Le sénateur Cordy : Autrement dit, qui évalue les examinateurs? Le programme est en place, mais est-ce que nous procédons à une surveillance visant à mesurer son efficacité de façon continue? Autrement dit, est-ce que nous obtenons toute l'information requise?

M. Lefebvre : Depuis combien de temps ce système est-il en place?

Mme Tracy : Il n'est en place que depuis le début de décembre.

M. Lefebvre : Notre machine ou notre logiciel n'est en place que depuis le début de décembre, aussi nous n'avons pas encore procédé à son évaluation.

Le sénateur Cordy : Disposez-vous d'un système d'évaluation?

M. Lefebvre : Est-ce que nous prévoyons quelque chose pour l'évaluation?

Mme Tracy : Tout dépend de ce que vous entendez par système d'évaluation. Comme il est d'usage, dans le cadre de notre cycle d'évaluation des risques au moyen des renseignements échelonné sur toute l'année, nous passerons en revue les importantes saisies effectuées, et nous examinerons les résultats à la lumière des inspections que nous avons ciblées. Nous examinons ces aspects de concert avec les indicateurs qui se trouvent dans le système. Au moyen de ce processus, nous nous assurerons constamment que les indicateurs qui sont programmés dans le système demeurent à jour et pertinents. De ce point de vue, au moyen de l'analyse postérieure aux saisies et aux inspections, il existe une possibilité de s'assurer que les renseignements contenus dans le système sont à jour.

Toutefois, comme l'a souligné M. Lefebvre, le système ne fonctionne que depuis quelques semaines; aussi, il n'y a pas eu encore d'évaluation officielle.

Le président : Êtes-vous en train de dire que vous avez conçu un système sans l'assortir d'une méthode d'évaluation quelconque après sa mise en oeuvre?

M. Lefebvre : Nous avons beaucoup d'expérience. Il s'agissait seulement de mettre le système en format électronique. L'idée de faire de la gestion des risques et de l'évaluation des risques n'est pas nouvelle au sein de notre organisation. Nous avons tout

more information about all containers than we used to. With respect to the much larger amount of information we receive, we have equipped ourselves with the tools to rapidly apply the risk factors that before were applied manually, which was much more labour intensive.

As Ms. Tracy said, we will evaluate the efficacy, and we have always, through looking at results, tried to analyze the validity of our risk indicators to ensure that they are kept current.

The Chairman: You are not aware of the American problems that were uncovered by GAO, the General Accounting Office, and you currently do not have a peer review system that you can advise us of. Is that correct?

Mr. Lefebvre: No, we do not.

Senator Banks: Good afternoon, gentlemen and Ms. Tracy.

Ms. Tracy, could you go back to your opening remarks about examination after arrival in Canada and tell us what you said in the sentence that you began with, "All containers are..."? I did not hear exactly what you said. I cannot remember what the next word was. I did not write it down.

Mr. Lefebvre: "Finally, upon arrival in Canada, targeted containers, vessels and crew members are examined." Is that the sentence you were referring to?

Senator Banks: The one I was referring to started with the words "All containers."

Mr. Lefebvre: It is "all targeted containers." It is not all containers that are examined.

Senator Banks: That is what I was asking; thank you. I must have misheard you.

Just as a matter of interest, we had a look at an ROV the other day when we were in Atlantic Canada; so we do talk to your folks frequently, and as we have heard from you and from other people, the risk assessment is based on intelligence of one kind or another. It has to be. The data banks to which you referred must have intelligence in them. How would you describe the intelligence that CBSA, the Canada Border Services Agency, needs to have? What sort of intelligence is there? For instance, you said that prior to lading, 96 hours before anything will happen, you need to know what will be in the container. The shipper, I presume, tells you that. On the basis of what kind of intelligence do you say, "That guy is probably telling the truth, or maybe not?" What sort of intelligence do you require?

simplement procédé à la mise en forme électronique des systèmes que nous possédions déjà, ce qui nous permet de procéder à un balayage de l'information et d'obtenir beaucoup plus de renseignements concernant tous les conteneurs qu'auparavant. En ce qui concerne la quantité d'information beaucoup plus importante que nous avons à gérer, nous nous sommes équipés des outils nécessaire pour appliquer rapidement les facteurs de risque, ce qui auparavant était beaucoup plus exigeant en main-d'oeuvre.

Comme l'a fait remarquer Mme Tracy, nous évaluerons l'efficacité, et nous avons toujours, par l'examen des résultats obtenus, tenté d'analyser la validité de nos indicateurs de risque afin de nous assurer qu'ils étaient à jour.

Le président : Vous n'avez pas entendu parler des problèmes ayant été découverts par le GAO, le General Accounting Office, aux États-Unis, et vous ne disposez pas non plus d'un système d'examen par les pairs. Est-ce exact?

M. Lefebvre : Non, nous n'en avons pas.

Le sénateur Banks : Bonjour messieurs, et bonjour madame Tracy.

Madame Tracy, pourriez-vous revenir à votre déclaration préliminaire au sujet des inspections après le débarquement et me répéter ce que vous avez dit dans la phrase qui commence par : « Tous les conteneurs sont... »? Je n'ai pas bien entendu ce que vous avez dit ensuite. Je n'arrive pas à me rappeler le mot que vous avez dit. Je ne l'ai pas noté.

M. Lefebvre : « Enfin, à l'arrivée au Canada, les conteneurs, les navires et les membres d'équipage ayant été ciblés sont vérifiés. » Est-ce la phrase à laquelle vous faites allusion?

Le sénateur Banks : Non, cette phrase commençait par les mots : « Tous les conteneurs... »

M. Lefebvre : Ce sont « tous les conteneurs ayant été ciblés ». Et non tous les conteneurs qui sont vérifiés.

Le sénateur Banks : Oui, c'est bien ça que je vous demandais. Je dois avoir mal entendu.

Parce que cela présente un intérêt, l'autre jour nous nous trouvions dans la région de l'Atlantique, et nous avons examiné un ROV; donc, vous voyez que nous parlons fréquemment à vos collaborateurs, et comme vous nous l'avez mentionné vous-même et d'autres intervenants, l'évaluation des risques se fait sur la base de renseignements de diverses natures. On n'a pas le choix. Les banques de données que vous avez mentionnées doivent être constituées à partir de renseignements. Comment décririez-vous les renseignements que l'ASFC, l'Agence des services frontaliers du Canada, doit obtenir? De quel type de renseignements s'agit-il? Par exemple, vous avez déclaré qu'avant le chargement, 96 heures avant que l'on puisse faire quoi que ce soit, vous devez être informé de ce qu'il y a dans le conteneur. Je suppose que c'est l'expéditeur qui vous transmet ces renseignements. Sur quoi vous basez-vous pour dire : « Ce type nous dit probablement la vérité, ou peut-être pas? » De quel type de renseignement avez-vous besoin?

Mr. Lefebvre: There are literally hundreds of risk factors. One example that Ms. Tracy mentioned in her presentation, and that you have seen in the massive amount of information we have sent you, is that we ask for information about the final consignee, which is information we did not have before. If the name of the final consignee is a high-risk individual or company in any of our data banks, that will be a risk factor.

Again, we have literally hundreds of risk factors. First and foremost, they are based on our own experience. If people have been engaged in contraband before in any way, shape or form, we will have that in our data banks. If people or other agencies or our partners have identified them as risks — for example, as being in a business that we should be watching for, they may have shared that information with us. The same thing applies to the other law enforcement agencies of Canada.

Senator Banks: If I were a stupid criminal, I might send something that I wanted not to be detected to a non-criminal, and in all likelihood your people would be keeping an eye on him, but a smart criminal, if he wanted to send something from Rotterdam to somebody in Canada, would develop a contact in a high profile, well known, safe, big company, and he would have somebody in the shipping and receiving department of that place. By what you have just told me, that would not be looked at because we know who they are and we trust them. Therefore, there must be some other kind of intelligence. Is it codified some place? Is there a list, a book or manual that says this is the kind of intelligence on which we operate to determine these risk assessments?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Banks: Good. We may come back to you with more detailed questions on some of these things later, but is there a formal process for establishing what is in that manual of intelligence? Is it established by CBSA per se, or is it established at the instruction of somebody else?

Mr. Lefebvre: It is established by us on the basis of the best information we have from whatever source as to what could pose a risk.

Senator Banks: Are your officers at the various places where they come into contact with shipments or, in this case, containers, well informed about those intelligence criteria so that it can be a two-way street?

Mr. Lefebvre: We have information at the national level that is in our data banks. In addition, especially when it comes to contraband, because of these commodities and the different travel patterns that take place in various parts of the country, our

M. Lefebvre : Il existe littéralement des centaines de facteurs de risque. L'un des exemples qu'a mentionnés Mme Tracy dans son exposé, et que vous avez pu voir dans la quantité de documentation que nous vous avons transmise, est que nous demandons des renseignements concernant le destinataire final, des renseignements dont nous ne disposions pas auparavant. Si le nom du destinataire final est celui d'une personne ou d'une société à risque élevé consigné dans l'une ou l'autre de nos banques de données, ce renseignement devient un facteur de risque.

Je le répète, il y a littéralement des centaines de facteurs de risque. D'abord et avant tout, ils sont établis en fonction de l'expérience acquise. Si des personnes ont déjà fait de la contrebande, sous une forme ou sous une autre dans le passé, ce renseignement figurera dans nos bases de données. Si des personnes ou d'autres organisations ou encore nos partenaires les ont identifiés comme étant à risque — par exemple, comme exerçant des activités que nous devrions tenir à l'œil, ils nous en ont probablement informés. Il en va de même pour les autres organisations d'exécution de la loi au Canada.

Le sénateur Banks : Si j'étais un criminel stupide, je pourrais très bien envoyer quelque chose que je ne voudrais pas que l'on détecte à une personne qui n'est pas un criminel, et naturellement, vos employés le garderaient à l'œil. Mais un criminel intelligent, s'il voulait envoyer quelque chose de Rotterdam à quelqu'un au Canada, choisirait une grande société d'excellente réputation et au-dessus de tout soupçon, et s'arrangerait pour avoir quelqu'un dans la place, par exemple dans les services de l'expédition et de la réception. D'après ce que vous venez de me dire, cette situation passerait inaperçue, parce que nous connaissons l'entreprise et qu'elle est digne de confiance. Par conséquent, vous devez pouvoir compter sur un autre genre de renseignements. Est-ce que ces renseignements sont consignés quelque part? S'agit-il d'une liste, d'un livre ou d'un manuel dans lequel on explique qu'il s'agit du type de renseignements utilisés pour faire les évaluations de risque?

M. Lefebvre : Oui.

Le sénateur Banks : Bon. Je vous reviendrai peut-être avec des questions plus précises sur certains de ces aspects plus tard, mais existe-t-il un processus officiel visant à établir le contenu de ce manuel sur les renseignements? Est-ce que ce contenu est déterminé par l'ASFC en tant que telle, ou est-ce établi par quelqu'un d'autre?

M. Lefebvre : Ce contenu est établi par nous en fonction des meilleurs renseignements que nous ayons obtenus de quelque origine que ce soit concernant ce qui est susceptible de présenter un risque.

Le sénateur Banks : Est-ce que vos agents dans les divers endroits où ils entrent en contact avec des expéditions ou, dans le cas présent, avec des conteneurs, sont bien informés au sujet de ces critères relatifs aux renseignements, afin que l'information circule dans les deux sens?

M. Lefebvre : À l'échelle nationale, certains renseignements sont consignés dans nos banques de données. Par ailleurs, et plus particulièrement en ce qui concerne la contrebande, en raison de la nature de ces marchandises et des modes de transport qui sont

targeters in a particular part of the country will have some local knowledge about further indicators of risk. So they are also put to task.

Senator Banks: Does that locally gained information find its way into the data bank?

Mr. Lefebvre: Yes. Sometimes there is not a personal analysis, but the analysis by the local targeters will start to drill down. Once they have some uneasiness about a shipment, further work at the national, international or regional level will take place.

Senator Banks: The colloquial term would be a “hunch” or something like that.

Mr. Lefebvre: Yes. Again, initially, we try to identify very low-risk containers and distinguish them from unknown and potentially high-risk containers, but that is just the start.

Once you have singled out the containers that are either unknown or could present some risk, then further analysis is done.

Senator Banks: When information on persons, parties or places of interest shows up in the data bank, is it shared as a matter of course, on a practical basis, with other government agencies?

Mr. Lefebvre: The other agencies certainly will be a party to our inquiries, yes. If need be, we will contact other agencies to satisfy ourselves that there is no risk there.

Senator Banks: If you find something that you think might be of interest to another agency you will, as a matter of course, make it available to them? That is a question.

Mr. Lefebvre: The answer is that, when our targeters are looking at container shipments, their job is to assess risk. They are, at that time, in a mode of obtaining information, and they may have to share information in order to get to the bottom of it. The purpose is either to be satisfied that there is no risk or to give a no-load instruction for the container to go on board ship, or, at the port, to order an examination.

Senator Banks: I can see that in the case of a particular container, but my question has to do with your data bank, this compendium of information that has things in it about people, places, shippers, but does not necessarily address the particular container. When there is information that you think might be of interest to other government agencies you make it available to them, or make it known to them; is that correct?

Mr. Lefebvre: Senator, I think it is important to make a distinction. When the container is coming here and we have received the information, the purpose of the query is to satisfy

empruntés dans diverses régions du pays, nos responsables du ciblage dans une région en particulier possèdent des renseignements précis concernant d'autres indicateurs de risque. Ils sont donc eux aussi mis à contribution.

Le sénateur Banks : Est-ce que ces renseignements recueillis à l'échelle locale sont versés dans la banque de données?

M. Lefebvre : Oui. Parfois, il ne s'agit pas d'une analyse individuelle, mais les responsables du ciblage locaux commenceront à creuser un peu le sujet. Dès que l'on sent un certain malaise au sujet d'une expédition, cela déclenche des activités à l'échelle nationale, internationale ou régionale.

Le sénateur Banks : Le terme familier pour cela est « soupçon » ou quelque chose du genre.

M. Lefebvre : Oui. Je le répète, au départ, nous tentons d'identifier les conteneurs à très faible risque et à les distinguer de ceux qui présentent un risque inconnu ou élevé, mais ce n'est que le début.

Une fois que l'on a séparé les conteneurs qui nous sont inconnus ou qui présentent un certain risque, on procède à des analyses plus approfondies.

Le sénateur Banks : Lorsque vous mettez la main sur des renseignements concernant des personnes, des parties ou des endroits qui présentent un intérêt dans la banque de données, est-ce que normalement vous communiquez ces renseignements à d'autres organisations gouvernementales, sur une base régulière?

M. Lefebvre : Il est certain que les autres organisations font partie de nos bases de recherche, oui. Le cas échéant, nous communiquons avec d'autres organisations afin de vérifier l'existence du risque.

Le sénateur Banks : Si vous trouvez quelque chose qui, selon vous, peut présenter un intérêt pour une autre organisation, est-ce que vous allez tout naturellement mettre ces renseignements à leur disposition? C'était une question.

M. Lefebvre : La réponse est que, lorsque nos responsables du ciblage effectuent des vérifications concernant les expéditions de conteneurs, leur tâche consiste à évaluer les risques. À ce moment-là, ils se trouvent dans la situation de recueillir de l'information, et il se peut qu'ils aient à communiquer cette information afin d'aller au fond des choses. Leur but est soit de s'assurer qu'il n'y a aucun risque ou encore de donner instruction de ne pas charger le conteneur sur le navire ou, une fois au port, de donner l'ordre de procéder à un examen.

Le sénateur Banks : Je peux comprendre cela dans le cas d'un conteneur en particulier, mais ma question a plutôt à voir avec votre banque de données, ce recueil d'information sur des gens, des endroits, des expéditeurs, mais sans que cela concerne un conteneur en particulier. Lorsque votre banque contient des données qui, selon vous, sont susceptibles d'intéresser d'autres organisations gouvernementales, vous les mettez à leur disposition, ou vous les en informez, n'est-ce pas?

M. Lefebvre : Sénateur, il est important ici de faire la distinction. Lorsque le conteneur se dirige vers chez nous et que nous avons reçu l'information, le but de l'interrogation est de

ourselves that there is no risk; we will not share all the information we have received about that container, but only the information that is necessary.

Senator Banks: Pardon me for interrupting. I am not asking you about information having to do with the container. I am talking about information having to do with the shipper, or the receiver, or the deliverer, or the line that is bringing it or the routing of it — not the things that are in the container, but the intelligence that would lead you to say, “We have to look at that container.”

Mr. Lefebvre: I distinguish between when other agencies would like to know whether we have information to help them in their investigation and when we are in the business of clearing a container to say it is of no risk. When we are clearing a container, we will not give out information about the various parties to the transaction. We are simply asking them if they have something that should either satisfy us that there is no risk or that there is.

Senator Banks: I am not making myself clear, for which I apologize.

Mr. Lefebvre: Perhaps Ms. Tracy can respond.

Senator Banks: I will give you a hypothetical example. Let us say you have somehow obtained intelligence that has nothing to do with a particular container; it might be, for example, intelligence that the shipper, who has brought this container by truck to Amsterdam for shipping to Canada, is a bad guy, or there is something that makes him a person of interest. That information, which does not have anything directly to do with this container is, I presume, kept someplace. Is the information that this person seems to be somewhat of interest, shared? First, is it shared with your officers, or do they have access to it, and, second, is it shared with other agencies of government that you think might be interested in knowing that that person is now a person of interest?

Ms. Tracy: The answer to the first part is, yes, it is shared with our officers, and it is available in certain databases. It is not necessarily available to every single officer that we have, but it is certainly available to any officer in the business of risk-assessing.

As to the second part of the question, yes, we do have the capacity to share information. It is controlled under the Customs Act. I would love to give you examples, but I would hate to be wrong. We do have a very good capacity to share information with law-enforcement agencies and international partners under controlled circumstances, but certainly we consider it to be appropriate and that we have adequate authority.

Senator Banks: I would never ask you to give me an example.

nous assurer qu’il n’y a aucun risque; nous ne communiquons pas toute l’information que nous avons reçue au sujet de ce conteneur, seulement celle qui est nécessaire.

Le sénateur Banks : Pardonnez-moi de vous interrompre. Je ne vous parle pas des renseignements concernant le conteneur. Je vous parle plutôt des renseignements concernant l’expéditeur, ou le destinataire, ou encore la compagnie qui le transporte ou l’achemine — pas sur les choses qui se trouvent dans le conteneur, mais plutôt les renseignements qui vous inciteraient à dire, « Il faut vérifier ce conteneur. »

M. Lefebvre : Je fais la distinction entre les situations où d’autres organisations aimeraient savoir si nous possédons des renseignements susceptibles de les aider dans leur enquête et celles où nous devons voir à donner le feu vert pour un conteneur en affirmant qu’il ne comporte aucun risque. Lorsque nous devons donner le feu vert pour un conteneur, nous ne divulguons aucun renseignement concernant les diverses parties visées par la transaction. Nous ne faisons que leur demander si elles peuvent nous fournir des renseignements nous permettant de décider si le conteneur présente un risque ou non.

Le sénateur Banks : J’ai bien peur de ne pas bien me faire comprendre, et je vous fais mes excuses.

M. Lefebvre : Peut-être que Mme Tracy peut répondre.

Le sénateur Banks : Je vais vous donner un exemple hypothétique. Disons que vous avez obtenu des renseignements qui n’ont rien à voir avec un conteneur en particulier; que vous avez appris, par exemple, que l’expéditeur ayant transporté ce conteneur par camion jusqu’à Amsterdam en vue de l’expédier au Canada, est un bandit ou quelque chose qui le rend suspect. Ces renseignements, qui n’ont rien à voir directement avec ce conteneur sont, je présume, conservés quelque part. Est-ce que ces renseignements voulant que cette personne puisse présenter un intérêt quelconque sont communiqués? Premièrement, sont-ils communiqués à vos agents, ou bien y ont-ils accès, et deuxièmement, ces renseignements sont-ils communiqués à d’autres organisations gouvernementales désireuses de savoir que cette personne présente un intérêt quelconque?

Mme Tracy : La réponse à la première partie de votre question est, oui, ces renseignements sont communiqués à nos agents, et ils figurent dans certaines bases de données. Ils ne sont pas nécessairement mis à la disposition de tous nos agents, mais ils sont accessibles à tous les agents chargés de l’évaluation des risques.

Pour ce qui est de la deuxième partie de la question, oui, nous avons la capacité de communiquer ces renseignements. Ils sont régis par la Loi sur les douanes. J’aimerais vous donner des exemples, mais j’ai peur de me tromper. Nous sommes très bien outillés pour communiquer des renseignements aux autres organisations d’exécution de la loi et à nos partenaires sur la scène internationale dans des circonstances prévues, mais bien entendu, lorsque nous jugeons que c’est approprié et que nous disposons des autorisations nécessaires.

Le sénateur Banks : Je ne vous demanderais jamais de me donner un exemple.

The Chairman: Could we have a note of where you have the authority to share information, please? Could you provide the clerk of the committee with that?

Mr. Lefebvre: It is section 107 of the Customs Act.

Senator Banks: I would never ask a question in which I would ask you to be specific.

Ms. Tracy: Oh, no. I understand.

Senator Banks: Are the requirements for the intelligence to be used in the process of risk assessment reviewed? Are they reviewed often, sometimes, never, or frequently, and are they updated?

Ms. Tracy: I would call them indicators — circumstances that are put into the system that would give us pause. In my presentation we talked of country of origin, for example. If you are talking about the indicators, yes, very frequently we do look at our success levels and we do look at the circumstances that are at play in large seizures or other enforcement actions. Yes, we do keep those evergreen, if you will. Intelligence is a constant process. We do review; we put information into an intelligence system, and the system itself has triggers for us: in so many months the person who inputted the information needs to take a second look at it to determine whether it is still valid. Yes, we do that as well; there are methods to update and keep the information fresh.

Senator Banks: This is Senator Cordy's question to you again about the intelligence rather than the risk assessment, per se. I am distinguishing between those two things. Do you have the means — I think you just referred to it perhaps, Ms. Tracy — of testing that intelligence to ensure that the conclusions at which you have arrived, based on that intelligence, are in fact correct and can likely be used with success the next time.

Mr. Lefebvre: The elements of risk are not always ours. For instance, police forces, other law enforcement agencies in Canada, can ask us to look for certain individuals. It is their assessment that these people present some risk, and we do not necessarily do an independent analysis of that risk. We will put names in our lookout, in our data banks, in our intelligence, if you wish; we will put in names, but after 30 days there are procedures whereby, unless the law enforcement agency asks us to maintain a name past a certain date, the name drops out.

There are many reasons why certain information may be in the data bank whereby we give instructions to our people at the border to give closer scrutiny to some people, but that is not something that will be carried on forever.

Le président : Pourriez-vous nous indiquer dans quelles circonstances vous possédez le pouvoir de communiquer des renseignements, s'il vous plaît? Pourriez-vous communiquer cette information au greffier du comité?

M. Lefebvre : Il s'agit de l'article 107 de la Loi sur les douanes.

Le sénateur Banks : Je ne vous poserais jamais une question exigeant que vous me donniez des indications précises.

Mme Tracy : Oh, non. Je comprends.

Le sénateur Banks : Est-ce que les exigences relatives aux renseignements à utiliser dans le cadre du processus d'évaluation des risques sont révisées? Sont-elles révisées souvent, parfois, jamais, ou alors fréquemment, et sont-elles mises à jour?

Mme Tracy : Je les appellerais des indicateurs — des circonstances qui sont saisies dans le système et qui nous inciteraient à réfléchir. Dans mon exposé, je vous ai parlé du pays d'origine, par exemple. Si vous voulez parler des indicateurs, oui en effet, il arrive très fréquemment que nous considérons nos taux de réussite et que nous examinons de près les circonstances entourant les saisies d'importance ou d'autres activités liées à l'exécution de la loi. Oui, bien sûr, nous tenons ces renseignements à jour périodiquement, si vous voulez. Le renseignement est un processus constant. Nous procédons à des révisions; nous versons les renseignements dans un système, et le système lui-même est doté d'éléments déclencheurs pour nous : quelques mois plus tard, la personne ayant saisi l'information doit la vérifier de nouveau pour voir si elle est toujours valide. Oui, nous faisons cela aussi; il existe des méthodes pour tenir nos renseignements à jour.

Le sénateur Banks : C'est aussi la question du sénateur Cordy au sujet du renseignement plutôt que de l'évaluation des risques, proprement dite. Je fais la distinction entre les deux. Disposez-vous de moyens — je pense que vous venez tout juste d'en parler, madame Tracy — de vérifier ces renseignements afin de vous assurer que les conclusions auxquelles vous êtes arrivés, en vous basant justement sur eux, sont exactes, et peuvent être utilisées de nouveau avec succès la prochaine fois.

M. Lefebvre : Les éléments de risque ne sont pas toujours en notre possession. Par exemple, les forces policières, ou d'autres organisations d'exécution de loi au Canada, peuvent nous demander de faire des recherches sur certains individus. Ce sont ces entités qui ont établi que ces personnes présentaient des risques, et nous n'effectuons pas nécessairement une analyse indépendante de ce risque. Nous entrons les noms dans notre système de recherche, dans nos bases de données, dans notre banque de renseignements, si vous voulez; nous interrogeons le système, mais après 30 jours, certaines procédures prévoient qu'à moins que l'organisation d'exécution de la loi ne nous demande de conserver ce nom au-delà d'une certaine date, on laisse tomber le nom.

Il y a de nombreuses raisons pour lesquelles certains renseignements ont été consignés dans la banque de données et ces raisons expliquent pourquoi nous donnons instruction à nos employés à la frontière de procéder à des vérifications approfondies de certaines personnes, mais ce n'est pas une procédure qui dure éternellement.

Senator Banks: I have other questions, but we are running out of time and I want to allow my colleagues a chance. I will ask the clerk to send you more questions along those same general lines. Thank you very much.

Senator Day: There have been a couple of articles in the newspaper and the electronic media in the last few of days, about Mr. Celucci, the out-going U.S. ambassador to Canada, expressing the importance of border security and the importance of trade between Canada and the U.S. I think Mr. LaPierre recently opined that he does not sleep well sometimes, worrying about a security risk being staged here in Canada and entering the United States.

Obviously, we recognize the importance of trade with our cousins to the south. It is very important that they have confidence in the security system we have set up, and it is equally important that we have a system we all have confidence in. Along those lines I would like to ask a few little questions about the specific process that we have set up so that we do not stifle that trade. That too is important. We certainly do not want to adopt the attitude that we are just going to stop everybody, just stop trade, and say that nobody goes across the border.

We want to enhance the relationship, enhance the security and enhance the confidence in that security but at the same time ensure that our trade routes remain viable.

We have developed two programs; one is the free and secure trade program for the transfer of goods. I assume that works both ways, but let us talk about it from the point of view of goods going from Canada to the United States. That would include automobile parts suppliers that just want to be able to get the product to an assembly plant in the United States quickly. We know they are doing this and doing it on a regular basis, and we have established a program for that. That I believe we call the FAST program or free and secure trade for movement of goods.

There is also the NEXUS program in which people who travel across borders on a regular basis are identified following pre-registration. These programs require self-assessment on a regular basis after pre-approval.

Could you explain to us what you do to set people and companies up for these programs in terms of validation of their assessment and their pre-approval?

Mr. Lefebvre: You are quite right. There are two programs at the border.

Le sénateur Banks : J'ai d'autres questions, mais nous allons manquer de temps, et je veux laisser la chance à mes collègues de poser les leurs. Je vais demander au greffier de vous transmettre d'autres questions qui vont dans le même sens. Merci beaucoup.

Le sénateur Day : Ces jours derniers, il y a eu deux ou trois articles dans les journaux et des nouvelles dans les médias électroniques concernant une déclaration de M. Celucci, l'ambassadeur des États-Unis au Canada, sur l'importance de la sécurité de la frontière et des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Je pense que M. Lapierre a admis récemment qu'il lui arrivait d'avoir des insomnies à l'idée qu'une menace à la sécurité soit orchestrée ici, au Canada, en vue d'être introduite chez nos voisins américains.

Évidemment, nous reconnaissons l'importance du commerce avec nos voisins du Sud. Il est très important qu'ils aient confiance dans le système de sécurité que nous avons mis sur pied, et tout aussi important que nous nous soyons dotés d'un système dans lequel nous avons confiance nous aussi. Dans cet ordre d'idée, j'aimerais vous poser quelques questions concernant le processus que nous avons mis en place afin de ne pas compromettre ce commerce. Cela aussi est important. Nous ne voulons certainement pas donner l'impression que nous envisageons d'arrêter tout le monde, de mettre un frein au commerce, et de fermer nos frontières.

Au contraire, nous voulons améliorer notre relation, améliorer la sécurité et améliorer la confiance dans cette sécurité, mais en même temps, nous voulons nous assurer que nos routes commerciales demeurent viables.

Nous avons mis au point deux programmes; le premier est le Programme d'expéditions rapides et sécuritaires pour le transfert des biens. Je suppose que ce programme fonctionne dans les deux sens, mais parlons-en en adoptant le point de vue des marchandises en provenance du Canada vers les États-Unis. Ce qui comprend notamment les pièces d'automobiles que les fournisseurs veulent être en mesure de livrer rapidement dans une usine de montage aux États-Unis. Nous savons que cela se fait, et sur une base régulière, et nous avons justement créé un programme à cet effet. Je crois qu'il s'agit du Programme EXPRES ou Programme d'expéditions rapides et sécuritaires.

Il y a aussi le programme NEXUS grâce auquel les voyageurs qui franchissent régulièrement les frontières sont identifiés après s'être enregistrés au préalable. Ces programmes reposent sur une autoévaluation effectuée régulièrement après une autorisation préalable.

Pourriez-vous nous expliquer comment vous procédez pour déterminer l'admissibilité des personnes et des entreprises à ces programmes, notamment en décrivant le processus de validation de leur autoévaluation et leur autorisation préalable?

M. Lefebvre : Vous avez tout à fait raison. Nous avons deux programmes aux frontières.

Before answering your question specifically, I would like to make the point that exactly for the purpose that you have mentioned, we need to protect both economic security and national security. It is our goal to ensure that things and people coming to Canada from abroad do not pose a risk.

In addition, of course, you have to think of the law enforcement agencies in Canada that have to take care of that and liaise with the U.S. Certainly for goods and people coming into Canada, normally through seaports or airports, we think that we have to be up to a standard that matches that of the U.S. in order for them not to be concerned that people are coming through Canada and then going to the U.S.

With respect to your specific question about how we approve FAST participants, who are either importers, carriers or truck drivers, or NEXUS participants, who are travellers, we have joint programs with the U.S. These two programs go both ways.

We have a joint program by which our people are located across Canada together. A joint application is made by a traveller, a truck driver, an importer or a carrier. The application is screened through our data banks. We do a risk assessment from the information we have, whether through immigration or other law enforcement agencies. The U.S. does the same thing on its side. The truck drivers and the NEXUS operators have to provide fingerprints. Those go through the FBI fingerprint databank and the RCMP fingerprint databank.

As you will see on the form, we verify where people have lived for the last five years and where they have been employed for the last five years. It is a fairly thorough check. We know that the people involved have been part of a community for a period of time, and that they are known and are a low risk.

It used to involve four agencies, but now it involves only two because immigration and customs have come together. It is only when all of those checks take place that person is approved to on one of those pre-approved programs.

Senator Day: I have not seen the form that you mentioned. Would it be possible to have a copy of that?

The Chairman: The committee has that. They did not arrive until Friday.

Senator Day: I will see it then. Maybe some of these questions would not have been necessary if I had a chance to see that.

Avant de répondre directement à votre question, j'aimerais insister justement sur le fait que, précisément pour les raisons que vous avez mentionnées, nous devons protéger à la fois la sécurité économique et la sécurité nationale. Notre objectif est de nous assurer que les choses et les personnes qui débarquent au Canada en provenance de l'étranger ne présentent aucun risque.

Par ailleurs, bien entendu, il faut tenir compte des organisations d'exécution de la loi au Canada qui doivent s'occuper de ces questions et assurer la liaison avec les États-Unis. Naturellement, concernant les biens et les personnes qui font leur entrée au Canada, soit par des ports de mer ou des aéroports, nous pensons que nous devons appliquer des normes similaires à celles qui sont utilisées à la frontière américaine afin que nos voisins ne s'inquiètent pas au sujet des personnes qui passeraient par le Canada en vue de s'introduire aux États-Unis.

En ce qui concerne votre question sur notre façon de procéder pour approuver les participants au Programme EXPRES, qu'il s'agisse d'importateurs, de transporteurs ou de camionneurs ou encore de participants au Programme NEXUS, qui sont des voyageurs, nous avons mis en place ces programmes conjointement avec les Américains. Par conséquent, ces deux programmes fonctionnent dans les deux sens.

Nous avons mis en place un programme conjoint dans le cadre duquel notre personnel est réparti en divers endroits du Canada. Le voyageur, le camionneur, l'importateur ou le transporteur doit remplir une demande d'adhésion conjointe. Cette demande est filtrée à l'aide de nos banques de données. Nous procédons à une évaluation des risques à la lumière des renseignements dont nous disposons, soit par l'entremise des services d'immigration ou par d'autres organisations d'exécution de la loi. Les États-Unis font la même chose de leur côté. Les camionneurs et les utilisateurs de NEXUS doivent fournir leurs empreintes digitales. Celles-ci sont ensuite comparées à la banque d'empreintes digitales du FBI et à celle de la GRC.

Comme vous le verrez sur le formulaire, nous vérifions les adresses de résidence au cours des cinq années précédentes, ainsi que les employeurs pour les cinq années précédentes. Il s'agit d'une vérification assez approfondie. Nous savons que les participants ont résidé dans une collectivité durant un certain temps, et qu'ils y sont connus et qu'ils présentent un faible risque.

Au départ, ce programme concernait quatre organisations, mais aujourd'hui, il n'en vise plus que deux parce que les services de l'immigration et les douanes ont été réunis. Ce n'est qu'une fois que toutes ces vérifications ont été effectuées que la personne est autorisée à participer à l'un de ces programmes d'autorisation préalable.

Le sénateur Day : Je ne vois pas le formulaire dont vous parlez. Serait-il possible d'en avoir un exemplaire?

Le président : Le comité les a reçus. Ils sont arrivés seulement vendredi.

Le sénateur Day : Bon, dans ce cas je pourrai les consulter. Peut-être que j'aurais pu éviter de poser certaines questions si j'avais pu les voir avant.

When somebody says on this form, "I have lived in Hampton, New Brunswick, for the last five years," do you send somebody out to find out?

Mr. Lefebvre: No. Again, it is a matter of risk. I should have added that at the end. First you do that application. You can do it through Internet, on our website. You will get the form and can make your application. We will check all the information you put on the form. It is based on risk. We will choose to dig deeper or not. We will also —

Senator Day: Can you stop there? How do you determine whether it is risky or not to live in Hampton, New Brunswick, without verifying it? I just chose that as an example.

Mr. Lefebvre: We will check databanks for criminal records of people, a number of things. Again, it is based on experience. We might have to send someone to verify employment. It is also followed up at the end with a personal interview. The person has to show up for an interview with the officers to ensure that the officers are satisfied with the information they have been given, and the officers might also do a personal assessment of the applicants.

Senator Day: Just looking at them.

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Day: Apart from that, do you do a random check with certain of these people who are doing a self-assessment and trying to get pre-approved? Do you have anything set up to do that?

Mr. Lefebvre: I doubt it.

Senator Day: If I made an application to be pre-approved, am I required to tell you if I have moved?

Mr. Lefebvre: Yes, my understanding from the form is that you have to say where you have lived for the last five years. If you were living in different places, you have to tell us that.

Senator Day: Let us say after I have been pre-approved, I move.

Mr. Lefebvre: You are approved, if I remember correctly, for five years and you pay a fee for that. Every year, we will run a check on the people who are in the system to see whether there have been some intervening convictions, for instance, or we will look at our own customs databanks. The people who are in the program are under constant scrutiny throughout.

Senator Day: Did you say you do that every year for everybody who has been pre-approved?

Mr. Lefebvre: Yes.

Ms. Tracy: Yes.

Lorsqu'une personne déclare sur ce formulaire, « J'habite à Hampton, au Nouveau-Brunswick, depuis cinq ans, » est-ce que vous demandez à quelqu'un d'aller vérifier si c'est vrai?

M. Lefebvre : Non. Je le répète, c'est une question de risque. J'aurais dû l'ajouter à la fin. Premièrement, vous remplissez ce formulaire d'adhésion. Vous pouvez le faire par Internet, sur notre site Web. Vous pouvez télécharger le formulaire et le remplir. Nous allons ensuite vérifier tous les renseignements qui figurent sur le formulaire. C'est en fonction du risque. Il nous appartient de décider si nous voulons fouiller plus loin ou non. Aussi, nous pouvons...

Le sénateur Day : Pouvez-vous vous arrêter ici? Comment déterminez-vous dans quelle mesure le fait d'habiter à Hampton, au Nouveau-Brunswick comporte un risque, si vous ne le vérifiez pas? J'ai seulement choisi cet exemple au hasard.

M. Lefebvre : Nous interrogeons des banques de données afin de vérifier l'existence de dossiers criminels, et un certain nombre d'autres éléments d'information. Je le répète, nous nous fions sur l'expérience acquise au fil des années. Nous pourrions décider d'envoyer quelqu'un pour vérifier l'emploi. Et cette étape est suivie à la toute fin d'une entrevue individuelle. La personne doit se présenter à une entrevue avec les agents afin que ceux-ci puissent s'assurer que l'information fournie est exacte, et aussi, les agents peuvent décider de procéder à une évaluation individuelle des participants.

Le sénateur Day : En les voyant en personne.

M. Lefebvre : Oui.

Le sénateur Day : À part cela, est-ce que vous effectuez une vérification au hasard auprès de ceux qui font une autoévaluation et qui tentent d'obtenir un laissez-passer? Est-ce que vous avez mis quelque chose en place à ce sujet?

M. Lefebvre : Je ne le pense pas.

Le sénateur Day : Si j'ai présenté une demande d'adhésion en vue d'obtenir un laissez-passer, suis-je tenu de vous informer si je déménage?

M. Lefebvre : Oui, d'après ce que je sais de ce formulaire, vous devez indiquer où vous avez résidé depuis les cinq dernières années. Si vous avez habité dans divers endroits, vous devez le dire.

Le sénateur Day : Disons que j'ai déménagé après avoir obtenu mon laissez-passer.

M. Lefebvre : Si je me souviens bien, vous êtes autorisé pour une durée de cinq ans, et vous acquittez des droits à cet égard. Chaque année, nous procédons à des vérifications des personnes qui figurent dans le système afin de voir si elles ont été reconnues coupables d'infractions, par exemple, ou encore nous consultons les bases de données des douanes. Les participants au programme font continuellement l'objet d'un examen approfondi.

Le sénateur Day : Avez-vous dit que vous procédez à ces vérifications chaque année, pour tous les participants ayant été préautorisés?

M. Lefebvre : Oui.

Mme Tracy : Oui.

Senator Day: Is it once a year every year, or how does this happen? Explain to me what triggers this review and random checking. I suppose it is not random, it is periodic checking.

Mr. Lefebvre: Yes, It is periodic checking. My understanding is that it is every year. Of course, this is still fairly new, but if you are caught by customs or by border services with contraband after you are a member, we will look at that to determine whether we should instantly take steps to remove you from the NEXUS program.

Senator Day: I would hope you would do that. Those are the easy ones. It is the ones you do not catch who are the ones we are worried about.

What triggers you to look at each one of these on an annual basis? Is it the day of the year or the month, or a year from when they applied? What triggers it and what do you test when you do this reassessment?

Mr. Lefebvre: Again, it would be a matter of looking at all of the information that we have from our own sources or other law enforcement sources to see whether these people have been outside the law or on some watch list giving us some reason to have closer scrutiny or to yank the privileges.

Senator Day: If you received notification from a law enforcement agency, then you would test, but do you not random test those you do not have any reason to test other than for the fact they are on your pre-approved list? Do you do any random testing of these people?

Mr. Lefebvre: As to the exact frequency of when we recheck people in the databanks, I would have to look at that. I know we want to keep them evergreen and ensure that if someone falls outside the law, we look at whether we should remove their privileges.

Senator Day: Could you check your office and find out for me just what the plan is? I appreciate that this may be fairly new, but perhaps you could check and let us know what your rules are with respect to random testing.

I would also be interested in knowing what you are finding through this random testing process. Are you finding that a significant percentage of those you are testing, for no reason other than a look at the self-assessment, should not have been pre-approved or that the information is not correct?

Le sénateur Day : Est-ce que cette vérification a lieu une fois par année, tous les ans, ou alors comment est-ce que ça se passe? Pouvez-vous m'expliquer ce qui déclenche cette vérification et ce contrôle au hasard. Je suppose qu'il ne s'agit pas vraiment d'une vérification au hasard, mais plutôt d'une vérification régulière.

M. Lefebvre : Tout à fait, il s'agit d'une vérification régulière. Je crois comprendre que cette vérification a lieu chaque année. Bien entendu, c'est relativement nouveau, mais si vous êtes pris à faire de la contrebande par les services des douanes ou frontaliers après être devenu un participant, nous allons en tenir compte avant de décider si nous devons vous expulser sur-le-champ du programme NEXUS.

Le sénateur Day : J'espère que c'est ce que vous feriez. Mais, il s'agit d'un cas facile. Ce sont plutôt ceux que vous n'attrapez pas qui nous inquiètent.

Quel est l'élément déclencheur de cette vérification des participants chaque année? Est-ce le jour de l'année, ou le mois ou encore l'année où ils se sont inscrits? Sur quel critère vous fondez-vous et qu'est-ce que vous vérifiez exactement lors de cette réévaluation?

M. Lefebvre : Je le répète, il s'agit d'examiner tous les renseignements que nous avons obtenus de nos propres sources ou auprès d'autres organisations d'exécution de la loi afin de vérifier si ces personnes ont commis des actes illégaux, si elles figurent sur des listes de surveillance ou s'il existe quelque motif de procéder à des vérifications plus approfondies ou de leur retirer leurs privilèges.

Le sénateur Day : Si vous receviez un avis quelconque de la part d'une organisation d'exécution de la loi, cet avis déclencherait une vérification de votre part, mais vous ne procédez pas à des vérifications au hasard à moins que vous n'ayez une raison particulière de le faire, à part le fait que ces personnes figurent sur votre liste de participants préautorisés? Est-ce que vous effectuez des vérifications au hasard de ces personnes à un moment donné?

M. Lefebvre : Pour ce qui est de la fréquence exacte avec laquelle nous revérifions les personnes figurant dans nos banques de données, il faudrait que je m'informe. Je sais que nous voulons nous tenir à jour en ce qui les concerne, et que si une personne enfreint la loi, nous devons décider s'il y a lieu de lui retirer ses privilèges.

Le sénateur Day : Pourriez-vous regarder cela avec votre bureau et me faire savoir en quoi consiste votre programme à ce sujet? Je comprends que c'est assez récent, mais vous pourriez peut-être vérifier ce qu'il en est et nous communiquer les règles suivies concernant les vérifications au hasard.

J'aimerais bien savoir aussi ce que vous apprenez lors de ces vérifications au hasard. Est-ce que, par exemple, il vous arrive de trouver qu'un pourcentage important des participants soumis à la vérification, pour la simple raison que vous voulez contrôler leur autoévaluation, n'auraient pas dû être préautorisés ou que les renseignements fournis ne sont pas exacts?

Ms. Tracy: I cannot comment on random testing, but when we do the annual checks, it is rare that we come up with one of the members of NEXUS or of the driver registration that has a criminal record. If there is a criminal record, then it is not directly related to a border. The best example would be an impaired driving conviction.

Senator Day: Are you testing only for a criminal record?

Ms. Tracy: No. They go through the entire range of databank checks when they are first initiated. With respect to random checking, in any of their border crossings, they could be subjected to a random check at any time.

Senator Day: How frequently does that happen?

Ms. Tracy: I cannot tell you the frequency, but it varies.

Mr. Lefebvre: It happens fairly frequently.

Senator Day: Would that be 1 per cent of the time?

Mr. Lefebvre: Our policy is such that people in the NEXUS lane are not checked as often as people who are not members of the program.

Senator Day: I would think so because that is the basis of the program.

Mr. Lefebvre: Again, we are learning about this. We are not checking them as often, but we are checking members regularly. The frequency can vary by point of entry.

Senator Day: It is frequent and regular.

Mr. Lefebvre: Yes, but less frequently than if you were not a known or pre-approved traveller.

Senator Day: You cannot tell me a percentage of times that a member of NEXUS might be subjected to a random test to ensure that everything is okay. Would it be 1 per cent or 10 per cent of the time? Is it somewhere in that range?

Mr. Lefebvre: I would think that it is less than 10 per cent, although it would vary by port. If you are a NEXUS traveler arriving at an airport off an international flight from a country that might present greater risk, you might be —

Senator Day: Would the customs officer or the immigration officer know that? If you have a NEXUS card, do they ask what part of southeast Asia were you in, for example? Does a NEXUS member simply breeze through customs after showing the identification NEXUS card?

Mme Tracy : Je ne peux pas faire de commentaires concernant le contrôle au hasard, mais lorsque nous procédons aux vérifications annuelles, il est rare que l'on découvre que l'un des participants au programme NEXUS ou le détenteur d'un permis de conduire possède un dossier criminel. Et s'il existe un dossier criminel, alors ça ne concerne pas directement les frontières. Le meilleur exemple serait une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies.

Le sénateur Day : Est-ce que vous vérifiez uniquement l'existence d'un dossier criminel?

Mme Tracy : Non. Le personnel interroge l'éventail complet de banques de données à sa disposition au départ. Mais en ce qui concerne les vérifications au hasard, chaque fois qu'une personne traverse la frontière, elle peut faire l'objet d'une vérification de ce genre.

Le sénateur Day : À quelle fréquence est-ce que cela se produit?

Mme Tracy : Je ne saurais vous le dire, mais cette fréquence est variable.

M. Lefebvre : Cela se produit assez fréquemment.

Le sénateur Day : Pourrait-on dire dans 1 p. 100 des cas?

M. Lefebvre : Notre politique veut que les participants au programme NEXUS ne soient pas vérifiés aussi souvent que les personnes qui ne sont pas membres du programme.

Le sénateur Day : Je suppose que c'est la raison d'être de ce programme.

M. Lefebvre : Je vous le répète, nous sommes dans un processus d'apprentissage. Nous ne les vérifions pas aussi souvent, mais nous procédons à des vérifications régulières des participants. La fréquence de ces vérifications peut varier selon le point d'entrée.

Le sénateur Day : Ces vérifications sont fréquentes et régulières.

M. Lefebvre : Oui, mais moins fréquentes que si vous n'étiez pas un voyageur connu ou préautorisé.

Le sénateur Day : Vous ne pourriez pas me donner un pourcentage du nombre de fois où un participant au programme NEXUS pourrait faire l'objet d'une vérification au hasard visant à s'assurer que tout va bien. Pourrions-nous parler de 1 p. 100 ou de 10 p. 100 des cas? Est-ce que ça se situe dans cette fourchette?

M. Lefebvre : Je dirais que c'est dans moins de 10 p. 100 des cas, même si ça varie selon le port d'entrée. Si vous êtes un voyageur autorisé du programme NEXUS qui arrive dans un aéroport sur un vol international en provenance d'un pays à risque élevé, il se pourrait que...

Le sénateur Day : Comment est-ce que l'agent des douanes ou l'agent de l'immigration peut savoir cela? Si vous avez un laissez-passer NEXUS, est-ce que l'on vous demande dans quelle région du sud-est asiatique vous avez voyagé, par exemple? Est-ce qu'un voyageur préautorisé de NEXUS ne fait que se faufiler à travers les douanes après avoir montré son laissez-passer?

Mr. Lefebvre: We have a pass for air travellers arriving in Vancouver called NEXUS Air. I am sure that the percentage of times that a pre-approved traveler is checked varies with the port. The frequency of checking a NEXUS member would be based on the history and whether we find something or we do not find anything after numerous checks. The ratio would change accordingly. That is one way of affecting the behaviour of our customs officers. It is basically left to the discretion of the customs officers.

The Chairman: I have a follow-up on that line of questioning. When we visit ports, we are frequently told that it is dependent on resources rather than on planning to determine whether the extra check is performed. Is that a fair statement?

Mr. Lefebvre: If that is what you have been told, then that is what you have been told. Certainly, high risk containers or people are examined whether there are adequate resources or not. That is not a factor. The amount of resources at some point might affect the number of people sent on a random basis to secondary checking. That might be a factor, I suppose.

Senator Munson: I would like to talk briefly about the integrity of the Advanced Commercial Information initiative to provide container information through the Advanced Information Program. How is the information verified before the goods arrive in Canada?

If the information is not verified, what gives the Canada Border Services Agency confidence in the accuracy of that information? We are told that there is a 24-hour notice. What happens between that time and the time that the goods come to Canada?

Mr. Lefebvre: We have the National Risk Assessment Centre within the Canada Border Services Agency. The information is supplied 24 hours before lading in a foreign port and is filtered through our electronic software that will analyze for potential risk. Some of the containers will be deemed a medium risk or a high risk or no risk.

Certainly, all high-risk and medium-risk containers will be subject to further analysis on the part of our targeters. The first screening of the computer simply indicates whether the container should be examined more closely and then the work of analyzing why begins. The risk factors have been built into the software program to accurately identify the containers that are potentially risky. We look at all the elements and we ask additional questions to determine whether a container should be examined more closely.

Senator Munson: Could you give us an idea how many times that happens?

M. Lefebvre : Nous avons un laissez-passer pour les voyageurs qui arrivent à Vancouver par avion que l'on appelle le programme NEXUS Air. Je suis sûr que le pourcentage de fois qu'un voyageur préautorisé est vérifié varie selon le port d'entrée. La fréquence des vérifications d'un voyageur préautorisé du programme NEXUS devrait dépendre de son dossier et de l'existence ou non de motifs nous donnant des inquiétudes ou encore du fait que nous ayons trouvé ou non quelque chose après un certain nombre de vérifications. Le ratio devrait être établi en conséquence. C'est l'un des facteurs ayant une incidence sur le comportement de nos agents des douanes. Cette décision est laissée à l'entière discrétion de nos agents des douanes.

Le président : J'aimerais poursuivre sur ce sujet. Lorsque nous visitons des ports, on nous explique souvent que la fréquence des vérifications additionnelles dépend des ressources disponibles plutôt que d'une planification quelconque. Est-ce exact?

M. Lefebvre : Si c'est ce que l'on vous a dit, alors je suppose que c'est ce que l'on a voulu dire. Bien entendu, les conteneurs ou les personnes à risque élevé sont examinés peu importe si l'on dispose des ressources suffisantes ou pas. Ce n'est pas un facteur. La quantité de ressources disponibles à un point d'entrée donné pourrait avoir une incidence sur le nombre de personnes envoyées pour effectuer une vérification secondaire au hasard. Dans ce cas, ce pourrait être un facteur, effectivement.

Le sénateur Munson : J'aimerais que l'on aborde brièvement l'intégrité de l'Initiative relative à l'information préalable sur les expéditions commerciales, l'IPEC, pour obtenir des renseignements sur les conteneurs. Comment procède-t-on pour vérifier ces renseignements avant que les biens ne fassent leur entrée au Canada?

Si ces renseignements ne sont pas vérifiés, qu'est-ce qui donne l'assurance à l'Agence des services frontaliers du Canada que ces renseignements sont exacts? On nous mentionne qu'il doit y avoir un préavis de 24 heures. Que se passe-t-il entre ce moment et celui où les biens arrivent au Canada?

M. Lefebvre : Il existe un Centre national d'évaluation des risques au sein de l'Agence des services frontaliers du Canada. Les renseignements sont transmis 24 heures avant le chargement dans un port étranger et sont filtrés par l'entremise de notre logiciel qui analyse le risque potentiel. On déterminera que certains conteneurs comportent un risque moyen ou élevé ou pas de risque du tout.

Bien entendu, tous les conteneurs à risque élevé ou moyen seront soumis à une analyse plus poussée de la part des responsables du ciblage. Le premier filtrage effectué par ordinateur indique seulement si le conteneur devrait faire l'objet d'un examen plus poussé et ensuite, les étapes visant à déterminer pour quelles raisons sont déclenchées. Les facteurs de risque ont été intégrés dans le programme informatique afin de déterminer avec précision quels sont les conteneurs comportant des risques potentiels. Nous examinons tous les éléments et nous posons des questions additionnelles afin de déterminer si un conteneur devrait être examiné de plus près.

Le sénateur Munson : Pourriez-vous nous donner une idée du nombre de fois que cette situation se produit?

Mr. Lefebvre: This is a new program and we have had no-load instructions issued many hundreds of times. Most of the time those instructions to not load were because the information was incomplete. Once the information was completed, we were satisfied that they could load the container. The actual examination of containers abroad is few in number. We have asked our sister agencies to examine containers for us and those have been non-resultant.

Senator Munson: What kind of analysis takes place in respect of that information you collect? Where does it go? What happens to it?

Mr. Lefebvre: I am not sure I understand the question, senator. The first screening indicates whether a container presents some risk.

Senator Munson: I understand.

Mr. Lefebvre: If it presents a risk, then we want to know why. Is it the routing of the container? Is it one of the parties involved? Is it because the freight forwarder, or the broker, or some participant in the trade chain identified in the information is known to us? We want to know more facts. If we are not satisfied that the pre-screening was unjustified, then we will ask to examine the container.

Senator Munson: Are there penalties imposed for the reporting of inaccurate information?

Mr. Lefebvre: If the container is not reported to customs, there is a penalty.

Senator Munson: What is the penalty?

Mr. Lefebvre: Not reporting to customs and/or making misrepresentations are serious offences.

Senator Munson: I am curious on the penalties. Do you get fined \$10,000? Do you get charged?

Mr. Lefebvre: I think you can be charged. Not reporting at customs is a customs offence for which you can be charged. If you get caught, we can seize the conveyance, and we can seize the merchandise.

The Chairman: Could the clerk be provided with that information?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Munson: How many penalties were imposed last year?

Mr. Lefebvre: I want to clarify. We have an administrative monetary penalty regime that was implemented two years ago. It covers every infraction. It used to be that we were dependent on seizures to do our work. The present system is very broad, and it covers anything that is misclassified, even if it is not intentional; so people need to be diligent. We have a very wide array of penalties that we impose for anyone that underreports

M. Lefebvre : Il s'agit d'un nouveau programme, et nous avons reçu des instructions de ne pas charger plusieurs centaines de fois. La plupart du temps, ces instructions de ne pas procéder au chargement avaient été déclenchées parce que les renseignements étaient incomplets. Une fois les renseignements complétés, nous étions convaincus que l'on pouvait charger le conteneur. Il est relativement rare que l'on procède à une vérification des conteneurs à l'étranger. Nous avons demandé à nos organisations amies de vérifier les conteneurs à notre place, et ces examens n'ont rien donné.

Le sénateur Munson : Quel genre d'analyse effectuez-vous sur les renseignements recueillis? Où ces renseignements sont-ils consignés? Qu'en faites-vous ensuite?

M. Lefebvre : Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question, sénateur. Le premier filtrage nous indique seulement si un conteneur présente un risque quelconque.

Le sénateur Munson : Je comprends.

M. Lefebvre : Et s'il présente un risque, nous voulons savoir pourquoi. Est-ce lié au routage du conteneur? Est-ce lié à l'une des parties en cause? Est-ce parce que le transitaire, ou le mandataire ou quelque participant dans la chaîne d'approvisionnement décrite dans les renseignements est connu de nos services? Nous voulons obtenir davantage de précisions. Si nous ne sommes pas convaincus que le filtrage préalable était injustifié, alors nous demanderons la vérification du conteneur.

Le sénateur Munson : Est-ce que des pénalités sont imposées aux personnes ayant fait de fausses déclarations?

M. Lefebvre : Si le conteneur n'est pas déclaré aux douanes, il y a une pénalité.

Le sénateur Munson : En quoi consiste cette pénalité?

M. Lefebvre : Omettre de faire une déclaration aux douanes ou faire une déclaration erronée sont des infractions graves.

Le sénateur Munson : Je suis curieux de savoir en quoi consiste la pénalité. Est-ce que l'on impose une amende de 10 000 \$? Est-ce que des accusations sont portées?

M. Lefebvre : Je pense que des accusations peuvent être portées. Omettre de faire une déclaration aux douanes est une infraction douanière pour laquelle des accusations peuvent être portées. Si vous êtes pris, nous pouvons saisir le moyen de transport, ainsi que les marchandises.

Le président : Pourriez-vous transmettre ces renseignements au greffier?

M. Lefebvre : Bien sûr.

Le sénateur Munson : L'année dernière, combien de pénalités ont été imposées?

M. Lefebvre : Je vais devoir m'informer. Il y a deux ans, nous avons mis en œuvre un régime de sanctions administratives pécuniaires. Il vise toutes les infractions. Dans le passé, nous dépendions des saisies pour pouvoir faire notre travail. Le système dont nous disposons actuellement a un vaste champ d'action, et il tient compte de tout ce qui est mal classé, même si ce n'est pas fait intentionnellement; ainsi, il force les gens à se

or misreports. We can talk about the regime at large, but it is working very well for two reasons: first, because we have collected a lot of penalties, and second, and more important, because it is a serious incentive for traders to be diligent in their reporting of what they ship.

Senator ForreSTALL: I will start off by asking the difference between lading, point of lading and point of loading. I ask it in the sense of break bulk cargo containers, for example. Where does lading take place?

Mr. Lefebvre: For break bulk?

Senator ForreSTALL: Both.

Mr. Lefebvre: The regime is different. For containers, it is 24 hours before lading.

Senator ForreSTALL: Let me simplify that. Does lading always take place at the point of stopping? Is lading the last thing that happens before you seal?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator ForreSTALL: Then it could happen at the point of origin.

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator ForreSTALL: But you suggested in your comments, perhaps inadvertently, that it happens at the port.

Mr. Lefebvre: No. When we say 24 hours before lading, we mean at the foreign port before the container is put on a ship to Canada. If a ship goes from Tokyo to Amsterdam and stays on board and comes to Canada, the point of lading is Tokyo.

Senator ForreSTALL: You are not going to give me the answer. You will give it to me and take it away from me. I do not care what the port is or where it is. The bill of lading must be written at the time the container is sealed; otherwise, what is the use of it? How does whoever writes up the bill of lading know what is in the container. He does not.

Mr. Lefebvre: No.

Senator ForreSTALL: If you do not want to give me the answer, that is fine. I was curious because you left a question in my mind.

Mr. Lefebvre: I will try. The information we receive is not only from the shipper. It is also from the freight forwarder, who has the information about what is inside the container. It is from both the freight forwarder and the shipper. The shipper may have information about the routing of the container that we want

montrer diligents. Nous avons en outre un vaste éventail de pénalités qui sont imposées à quiconque fait une déclaration erronée ou omet de faire une déclaration. Nous pouvons parler du régime dans ses grandes lignes, mais il fonctionne très bien pour deux raisons : la première, parce que nous avons encaissé beaucoup de pénalités et la deuxième, et la plus importante, parce qu'il représente une incitation très sérieuse pour les négociants à faire attention lorsqu'ils remplissent une déclaration sur ce qu'ils expédient.

Le sénateur ForreSTALL : Je vais d'abord vous demander de me préciser la différence entre le chargement, le point de chargement et le lieu de chargement. Je vous le demande dans le contexte des conteneurs transportant des marchandises diverses, par exemple. Où le chargement est-il effectué?

M. Lefebvre : Pour les marchandises diverses?

Le sénateur ForreSTALL : Pour les deux.

M. Lefebvre : Le régime est différent. Pour les conteneurs, il a lieu 24 heures avant le chargement.

Le sénateur ForreSTALL : Attendez, je vais simplifier les choses. Est-ce que le chargement a toujours lieu au point d'arrêt? Est-ce que le chargement est toujours la dernière étape avant le plombage?

M. Lefebvre : Oui, en effet.

Le sénateur ForreSTALL : Alors, il pourrait avoir lieu au point d'origine.

M. Lefebvre : Oui.

Le sénateur ForreSTALL : Mais il me semble que vous avez dit dans vos commentaires, peut-être sans le vouloir, qu'il était effectué au port.

M. Lefebvre : Non. Lorsque nous disons 24 heures avant le chargement, nous voulons dire au port étranger, avant que le conteneur soit chargé sur un navire à destination du Canada. Si un navire est en partance de Tokyo vers Amsterdam, et si le conteneur reste à bord, mais que sa destination est le Canada, dans ce cas, le lieu de chargement est Tokyo.

Le sénateur ForreSTALL : Vous ne voulez pas répondre à ma question. Vous répondez sans répondre. Je me fiche de savoir de quel port il s'agit, ou de l'endroit où il se trouve. La lettre de transport doit être remplie au moment où le conteneur est plombé; sinon, à quoi bon tout ça? Comment la personne qui remplit la lettre de transport sait-elle ce que contient le conteneur. Elle ne le sait pas, en fait.

M. Lefebvre : Non.

Le sénateur ForreSTALL : Si vous ne voulez pas me répondre, pas de problème. J'étais seulement curieux parce que vous avez soulevé une question dans mon esprit.

M. Lefebvre : Je vais essayer. Les renseignements que nous recevons ne proviennent pas seulement de l'expéditeur. Il y en a qui sont transmis par le mandataire, qui possède l'information sur ce que transporte le conteneur. Donc, les renseignements nous parviennent à la fois du mandataire et de l'expéditeur. Il se peut

but that the freight forwarder does not have, so all of that information must be sent to us 24 hours before the shipper puts the container on the ship that will bring it to Canada.

Senator Forrestall: You are perfectly clear in what you are saying, but it does not make any sense to my knowledge of the waterfront and bills of lading. They are there for a purpose, but I will not pursue that.

Perhaps that flows back to a line of questioning that I just want to pursue for a few moments. The committee sent CBSA a list of 66 questions in December. I am sure you remember them. You responded to 60 of them, but six of them you declined to respond to, citing security sensitivities. Unsatisfactory answers were eventually received to these six, I might add, but you failed to provide the committee with a satisfactory answer to any question that pertained to the total number of times it conducts a given type of inspection, whatever that inspection might be.

Given that, and given the fact that you are constantly updating and throwing away used information because you have better procedures and what not, can you tell us why that type of data is sensitive to national security? Where is the danger?

Mr. Lefebvre: With respect to the odds that one shipment may be examined, we would not want people to factor that in as a cost of doing business. The odds, of course, if you look at it from a national basis, may be one thing. At a port, it may be different. On any given day, it can be different still. Although we will admit that the number of shipments that are actually examined compared to the totality of the shipments that are received in Canada is small, again, it varies from day to day and place to place, and in every case where we think that there is a risk, we will examine the shipment.

Senator Forrestall: I thought I had asked why it is sensitive. In what way is it sensitive to national security? I do not know that you have answered that. However, I will not sit here all afternoon and try to persuade you to answer it. You obviously are not going to do so.

What statistics does CBSA keep on containers it inspects with more than just simply a risk assessment?

Mr. Lefebvre: What statistics do we keep?

Senator Forrestall: Yes. Do you keep monthly data? Do you keep it annually? Does it go to some great computer in the sky so we can all draw on it?

Mr. Lefebvre: The number of containers we examine?

Senator Forrestall: Yes.

que l'expéditeur possède des renseignements sur le routage du conteneur qui nous intéressent, mais que le mandataire ne les ait pas, aussi tous les renseignements doivent nous être transmis 24 heures avant que l'expéditeur ne charge le conteneur sur le navire qui va le transporter au Canada.

Le sénateur Forrestall : Ce que vous dites est parfaitement clair, mais cela n'a aucun sens d'après ce que je sais du transport maritime et des lettres de transport. Elles ont une raison d'être, mais je n'insiste pas davantage.

Peut-être que cela me ramène à une série de questions que j'aimerais reprendre pour quelques instants. En décembre, le comité a transmis à l'ASFC une liste de 66 questions. Je suis sûr que vous vous en rappelez. Vous avez répondu à 60 d'entre elles, mais vous avez refusé de répondre aux six dernières pour des motifs de sécurité. Nous avons finalement reçu des réponses incomplètes à ces six questions, si je peux me permettre, mais vous n'avez pas donné au comité une réponse satisfaisante à aucune des questions sur le nombre total d'inspections, de quelque type que ce soit.

Étant donné la situation, et aussi le fait que vous procédez à une constante mise à jour des renseignements utilisés parce que vous avez amélioré vos procédures et ainsi de suite, pouvez-vous nous dire pourquoi ce type de renseignement est d'une importance capitale pour la sécurité nationale? De quoi avez-vous peur?

M. Lefebvre : En ce qui concerne les probabilités qu'une cargaison soit examinée, nous ne voudrions pas que les gens considèrent qu'il s'agit d'un élément faisant partie de la rançon des affaires. Les probabilités, si on regarde les choses à l'échelle nationale, sont une chose. Mais dans un port, les choses peuvent être différentes. D'une journée à l'autre, les choses peuvent être différentes aussi. Nous admettons toutefois que le nombre de cargaisons qui sont effectivement vérifiées par rapport à la totalité des cargaisons qui arrivent au Canada est faible, et encore une fois, cela varie d'une journée à l'autre, et d'un endroit à l'autre, et chaque fois que nous avons des raisons de penser qu'il peut y avoir un risque, nous vérifions la cargaison.

Le sénateur Forrestall : Je pensais vous avoir demandé pourquoi ces renseignements étaient d'une importance cruciale. Oui, en quoi sont-ils d'une importance cruciale pour la sécurité nationale? Je ne pense pas que vous ayez répondu à ça. Mais je ne vais pas consacrer le reste de l'après-midi à essayer de vous convaincre de me répondre. De toute évidence, vous n'en ferez rien.

Quelles statistiques l'ASFC tient-elle sur les conteneurs qu'elle inspecte dans un contexte autre que la simple évaluation des risques?

M. Lefebvre : Quelles statistiques nous tenons?

Le sénateur Forrestall : Oui. Conservez-vous des données mensuelles? Des données annuelles? Est-ce que ces chiffres sont consignés dans un gros ordinateur quelque part que nous pourrions consulter?

M. Lefebvre : Le nombre de conteneurs que nous examinons?

Le sénateur Forrestall : Oui.

Mr. Lefebvre: We keep statistics on that, yes.

Senator ForreSTALL: Do you keep them daily or monthly?

Mr. Lefebvre: They are kept daily. They are kept up-to-date. Accessing them may be something else.

Senator ForreSTALL: How long do you keep them?

Mr. Lefebvre: We keep them, I am sure, for a period of time. I do not know if it is two or six years, but I do know we keep them for a fair period of time. We keep the statistics for a very long time.

Senator ForreSTALL: Security policies and practices are not applied uniformly at all ports and border crossings, we have learned. While a great deal of emphasis and interest has been generated for high-profile crossings and ports of entry, other port crossings have had very little attention paid to them. To what degree does port size, container and vehicle traffic influence enforcement and the application of decisions taken by you?

Mr. Lefebvre: We conduct regular risk assessments by port, and more recently we have conducted those risk assessments by ports together with the U.S. If we have 130 ports or so across our land border, we conduct regular risk assessments as to the type of risk that is present there. It can be because of the commodities that transit through those ports or the population. A number of circumstances can affect the risk. We analyze the results we have had in those places and all other factors, and we will rank them and try to be fairly focussed as to why a risk is low, medium or high at each of those ports.

Senator ForreSTALL: Would you increase the number of containers in which you perform more than a risk assessment if you were given more resources to do so in terms of personnel and equipment?

Mr. Lefebvre: We are now examining all containers that in our view present a risk and probably some more at random. You can always examine more, but when you are in that business, there is a point of diminishing returns in opening containers and emptying them when you consistently find nothing.

I can tell you that for those containers that we are examining, which is often by totally emptying the container at some cost to us and also to the importer, the number of times that the examination is resultant is not very high. Whether you talk about the tailgate examinations, the full emptying of the container or the VACIS examination, the ratio of resultant examinations is very low. If you continue beyond what you have evaluated as presenting some risk, there is a point at which it is just not a good use of resources.

M. Lefebvre : Bien sûr, nous avons des statistiques à cet effet.

Le sénateur ForreSTALL : Est-ce qu'elles sont sur une base quotidienne ou mensuelle?

M. Lefebvre : Elles sont tenues à jour quotidiennement. Mais leur consultation est une autre histoire.

Le sénateur ForreSTALL : Pendant combien de temps les conservez-vous?

M. Lefebvre : Je suis sûr que nous les conservons pendant un certain temps. Je ne sais pas si c'est deux ans ou six ans, mais je sais que nous les gardons pendant un bon bout de temps. En fait, nous conservons ces statistiques pendant très longtemps.

Le sénateur ForreSTALL : Nous avons appris que les politiques et les pratiques en matière de sécurité ne sont pas appliquées uniformément dans tous les ports et tous les postes frontaliers. Alors que l'on a accordé beaucoup d'intérêt et d'attention aux principaux postes frontaliers et ports d'entrée, d'autres ont reçu très peu d'attention. Dans quelle mesure la dimension du port, le trafic de conteneurs et de véhicules influencent-ils l'exécution et l'application des décisions prises par vous?

M. Lefebvre : Nous effectuons régulièrement des évaluations des risques par port et. plus récemment, nous avons réalisé ces évaluations des risques par port de concert avec les Américains. Étant donné qu'il y a 130 ports d'entrée ou à peu près le long de la frontière terrestre, nous procédons régulièrement à des évaluations visant à déterminer le type de risque présent dans ces endroits. Ces évaluations peuvent être déclenchées par le type de marchandises qui transitent par ces ports ou encore par la population. En effet, un certain nombre de circonstances influent sur le risque. Nous analysons les résultats que nous avons obtenus dans ces endroits et tous les autres facteurs, et nous les classons par ordre de priorité et nous nous efforçons de nous concentrer sur les raisons pour lesquelles le risque est faible, moyen ou élevé dans chacun de ces ports.

Le sénateur ForreSTALL : Est-ce que vous augmenteriez le nombre de conteneurs pour lesquels vous procédez à plus qu'une simple évaluation des risques si vous aviez davantage de ressources pour le faire, en termes de personnel et d'équipement?

M. Lefebvre : Pour le moment, nous vérifions tous les conteneurs qui, à notre avis, présentent un risque, et aussi certains autres au hasard. On peut toujours en examiner davantage, mais dans ce domaine, il faut tenir compte du fait que l'on a une incidence sur les résultats économiques lorsque l'on ouvre les conteneurs et que, systématiquement, on n'y trouve rien.

Je peux vous assurer qu'en ce qui concerne les conteneurs que nous vérifions, et il arrive souvent que l'on doive pour cela les vider complètement, ce qui entraîne des coûts pour nous ainsi que pour l'importateur, le nombre de fois où l'examen donne des résultats positifs n'est pas très élevé. Qu'il s'agisse de contrôle des douanes, de la fouille complète du conteneur ou encore de l'examen à l'aide de l'appareil VACIS, le ratio des inspections qui en résultent est très faible. Si on va au-delà de ce que l'on a évalué comme présentant un certain risque, il arrive un moment où cela devient une mauvaise utilisation des ressources.

The Chairman: Mr. Lefebvre, coming back to Senator ForreSTALL's first question, you have told us that you inspect every container that you think is at risk. Is that correct?

Mr. Lefebvre: Yes.

The Chairman: Then, why are you concerned about providing information about how many containers you inspect? If you are inspecting all the ones you think are risky, what difference does it make if you provide information on how many you inspect?

Mr. Lefebvre: Going through customs and being caught is one thing, but going through the border services is a deterrent per se. To publicize the odds of people engaged in contraband being caught does not, in our view, help the deterrent effect of having to go through a border.

That is why it is preferable not to give that information publicly.

The Chairman: Well, let me put it this way: we have knowledge that at the Port of Saint John, for example, they inspect with a VACIS of 98 per cent — that was the figure they gave us — all of the containers coming in. On the other hand, we also know from personal experience that at the Windsor-Detroit crossing you are only operating your VACIS machine for one shift a day. Do you think that the people going through those ports do not understand that? Do you think that someone wanting to smuggle goods in does not know that they are getting 100 per cent treatment at one port? Do you think that truckers do not have the capability to talk to one another and say, "Hey, the VACIS is operating; the shift is on; give that one a pass?" The bad guys know.

This is Parliament that is asking the question. We are asking on behalf of the people of Canada in order to get a better understanding of how these things work, and, frankly, you have not given us a good explanation as to why Parliament should not know this, because it is information that is very easily obtainable at any one of the ports that you visit. The truckers certainly all know.

Mr. Lefebvre: We certainly have no objection to telling Parliament. It is just that the attendant publicity could be damaging to the effectiveness of our operations.

The Chairman: We have had you here before us, you or your colleagues, and you have talked about back-ending or destuffing between 2 and 4 per cent. We heard your explanations and we dealt with that. Did you find there was an uptake in smuggling after telling us that it was 2 to 4 per cent?

Le président : Monsieur Lefebvre, pour en revenir à la première question du sénateur ForreSTALL, vous nous avez dit que vous vérifiez tous les conteneurs qui selon vous présentent un risque. Est-ce exact?

M. Lefebvre : Oui.

Le président : Dans ce cas, pourquoi êtes-vous préoccupé à l'idée de fournir des chiffres concernant le nombre de conteneurs que vous inspectez? Si vous vérifiez tous les conteneurs qui présentent un risque, qu'est-ce que ça peut bien faire si vous nous révélez le nombre de conteneurs inspectés?

M. Lefebvre : Passer les douanes, et être pris, c'est une chose, mais avoir affaire aux services frontaliers, cela représente un moyen dissuasif en soi. Le fait de donner de la publicité sur les probabilités que les personnes qui s'adonnent à la contrebande puissent être prises sur le fait ne constitue pas, à notre avis, un moyen d'accroître l'effet dissuasif que représente le fait d'avoir à passer par les services frontaliers.

C'est la raison pour laquelle il est préférable de ne pas divulguer ces renseignements au grand public.

Le président : Eh bien, laissez-moi vous expliquer quelque chose : nous savons pertinemment qu'au port de Saint John, par exemple, on inspecte à l'aide d'un VACIS 98 p. 100 — c'est le chiffre que l'on nous a donné — de tous les conteneurs qui arrivent. En revanche, nous savons aussi, par expérience personnelle, qu'au poste frontalier de Windsor-Detroit vous utilisez votre machine VACIS seulement durant un seul quart de travail par jour. Pensez-vous vraiment que les personnes qui utilisent ces ports d'entrée ne comprennent pas cela? Pensez-vous qu'une personne souhaitant passer des marchandises en contrebande ne sait pas qu'elle a 100 p. 100 des chances de faire l'objet d'une inspection dans un port donné? Pensez-vous vraiment que les camionneurs ne se parlent pas entre eux et ne se disent pas, « Hé, le VACIS est en opération; le quart de travail est en cours; laissons tomber celui-là? » Les vilains savent à quoi s'en tenir.

C'est le Parlement qui vous pose la question. Nous vous posons la question au nom de la population canadienne afin de mieux comprendre le fonctionnement de ce système et, franchement, vous ne nous avez pas donné une explication satisfaisante pour justifier pourquoi le Parlement ne devrait pas être mis au courant de cette information, parce qu'il est très facile de l'obtenir à l'un ou l'autre des ports visités. Les camionneurs sont probablement tous au courant.

M. Lefebvre : Nous n'avons aucune objection à divulguer ce renseignement au Parlement. C'est simplement que la publicité qui va en découler pourrait nuire à l'efficacité de nos activités.

Le président : Vous ou certains de vos collègues êtes déjà venus témoigner devant le comité, et vous y aviez mentionné que vous procédiez à un déchargement dans 2 à 4 p. 100 des cas. Nous avons écouté vos explications et nous en avons tiré les conclusions qui s'imposaient. Est-ce que vous avez constaté une recrudescence de la contrebande après nous avoir révélé que le pourcentage d'inspections durant le déchargement tournait autour de 2 à 4 p. 100?

Mr. Lefebvre: No, we did not notice that.

The Chairman: The fact is that the equipment you have is improving on a regular basis; you are going to a much more focussed system, a much more targeted system; you have an electronic system that processes the data for you faster; you have VACIS machines in place that provide you with a much clearer picture much faster, and therefore you have more inspections than you had before and the number is likely to increase. A year or so ago, when we were asking these questions and you were just destuffing and back-ending, you were telling us the figures. Now that your inspections are increasing, all of a sudden you have difficulty telling us these figures. We do not understand that.

Mr. Lefebvre: There is no other reason than the one I have mentioned.

Senator Atkins: Mr. Lefebvre, a container at risk is a container at risk. Have you ever lost a container?

Mr. Lefebvre: I am sure it has happened.

Senator Atkins: However, you do not know that it has?

Mr. Lefebvre: We have heard reports about the Halifax container, yes.

Senator Atkins: How about Montreal?

Mr. Lefebvre: It probably happened there too.

Senator Atkins: You talk about shippers and receivers. What about the people who handle containers on the docks and the long-shore men? Do you have any assessment of them and what risk there is in relation to their handling of containers?

Mr. Lefebvre: We do not.

Senator Atkins: How does CBSA —

Mr. Lefebvre: Senator, if I may, we are in the process of drafting regulations that will give us the authority at airports and seaports to install customs control zones that will enable us to do examinations of people who enter those zones and exit those zones, albeit they are only employees and are not arriving from foreign countries. For the moment, we are only legally authorized to examine people who come from outside Canada and shipments that come from outside Canada, but once we have those zones that will give us an additional tool to control the people who ingress and egress those areas.

Mr. Gerald Frappier, Director General, Marine Security, Safety and Security Group, Transport Canada: It is important to realize that Transport Canada is in the position now of introducing new regulations that will require security clearances for dockworkers

M. Lefebvre : Non, nous n'avons pas constaté cela.

Le président : Le fait est que le matériel dont vous disposez est de plus en plus perfectionné. Vous utilisez en outre un système beaucoup plus précis, beaucoup plus ciblé; et vous avez aussi un système électronique qui traite les données plus rapidement encore pour vous. Vous avez les machines VACIS qui vous permettent d'obtenir des images plus claires beaucoup plus rapidement et, par conséquent, vous effectuez encore plus d'inspections qu'auparavant, et ce chiffre devrait aller en augmentant. Il y a environ un an, nous vous avons posé les mêmes questions, et vous ne disposiez alors que des moyens traditionnels de déchargement et de vérification, et pourtant, vous nous aviez révélé vos chiffres. Maintenant que vous avez augmenté le nombre de vérifications, vous éprouvez soudainement des scrupules à nous les divulguer. Nous n'arrivons pas à comprendre pourquoi.

M. Lefebvre : Il n'y a pas d'autre raison que celle que je viens de vous donner.

Le sénateur Atkins : Monsieur Lefebvre, un conteneur à risque demeure un conteneur à risque. Vous est-il déjà arrivé de perdre un conteneur?

M. Lefebvre : Je suis sûr que c'est déjà arrivé.

Le sénateur Atkins : Cependant, vous ne pouvez l'affirmer avec certitude?

M. Lefebvre : Nous avons entendu des rapports concernant le conteneur de Halifax, en effet.

Le sénateur Atkins : Et, à Montréal?

M. Lefebvre : C'est probablement arrivé là aussi.

Le sénateur Atkins : Vous nous parlez des expéditeurs et des destinataires. Qu'en est-il des personnes qui manutentionnent les conteneurs sur les quais et des débardeurs? Avez-vous une idée du risque qu'ils représentent étant donné qu'ils manipulent les conteneurs?

M. Lefebvre : Non, pas la moindre.

Le sénateur Atkins : Que fait l'ASFC...

M. Lefebvre : Sénateur, si vous me permettez, nous sommes en train de rédiger des règlements qui nous donneront le pouvoir d'installer dans les aéroports et les ports maritimes des zones de contrôle des douanes qui nous permettront d'examiner les personnes qui entrent et sortent de ces zones, à moins qu'il ne s'agisse de simples employés et qu'ils n'arrivent pas de pays étrangers. Pour le moment, la loi ne nous autorise à examiner que les personnes et les cargaisons qui arrivent de l'extérieur du Canada, mais dès que nous disposerons de ces zones, cela nous dotera d'un outil additionnel pour contrôler les personnes qui entrent et sortent de ces endroits.

M. Gerald Frappier, directeur général, Sûreté maritime, Groupe Sûreté et sécurité, Transports Canada : Il est important de réaliser que Transports Canada se prépare à adopter de nouveaux règlements qui exigeront des attestations de sécurité des

who work in and around the container terminals. That will provide a certain level of comfort, if you like, that the workers are reliable.

The Chairman: I would just make the observation that the committee is of the view that the minister has been quite courageous in that and that the steps he is taking in Vancouver are to be applauded. We would like to see the program proceed with vigour, though. We saw some push-back and we do not understand the reason for the push-back. The push-back was from the people who had to go through the process, but we would like to publicly commend the minister for taking what we think is a very important step.

Senator Atkins: How does CBSA ensure the integrity of containers while they are waiting to be unloaded or shipped onward?

Mr. Lefebvre: Many containers are sealed, but the art of sealing containers is not perfect and there is some research going on to ensure the integrity of containers. The project started as safe commerce after 9/11 with New England States and some U.S. organizations participating. Now Transport Canada is participating and we are participating. Provinces have also joined in the project. The project is to look at a better way to track containers, and a better way to seal containers through a number of devices. That research is ongoing and, hopefully, we will end up better protecting the integrity of containers; but there is still some way to go.

Senator Atkins: What efforts are in place to conduct random evaluations and searches of containers while in the control of the railway or trucking companies? In other words, is there any form of inspection between point A and point Z once they hit the Canadian port?

Mr. Lefebvre: We do our security and contraband risk assessments and examinations while the container is in the port. Once the container leaves the port, from a security and contraband point of view, as far as we are concerned, it is as if the container is in Canadian commerce. It is no longer under our jurisdiction.

The only exception is that we have some in-bond containers — because they are in transit, for instance, through Canada to go to the U.S. — but they are only in bond for commercial reasons, to make sure that the importer pays the attendant taxes and duties, and we have some audits to take care of that.

There is also, of course, the Partners in Protection program, which lets us work with railways to ensure that their security is as high as it should be. Our railways are also members of C-TPAT,

débardeurs qui travaillent dans le terminal à conteneurs et dans les environs. Ces nouveaux règlements nous donneront une certaine assurance, si vous voulez, concernant la fiabilité de ces travailleurs.

Le président : J'aimerais dire en passant que le comité est d'avis que le ministre s'est montré très courageux à cet égard et que les mesures qu'il compte prendre à Vancouver doivent être applaudies. Nous aimerions que ce programme procède rapidement, toutefois. Nous avons déjà constaté un certain recul, et nous n'en comprenons pas les raisons. Le recul en question provient des personnes qui doivent s'engager dans ce processus, mais nous tenons à faire savoir publiquement que nous félicitons le ministre d'avoir pris ce que nous considérons comme une mesure très importante.

Le sénateur Atkins : Comment l'ASFC s'assure-t-elle de l'intégrité des conteneurs pendant qu'ils attendent d'être déchargés ou expédiés en aval?

M. Lefebvre : Beaucoup de conteneurs sont plombés, mais l'art du plombage des conteneurs n'est pas parfait, et il s'effectue de la recherche sur les moyens de garantir l'intégrité des conteneurs. Ce projet a commencé dans le cadre de l'Opération Safe Commerce inaugurée dans la foulée des événements du 11 septembre avec les États de la Nouvelle-Angleterre et certaines organisations américaines participantes. Aujourd'hui, Transports Canada y participe, et nous aussi. Des provinces se sont aussi jointes à ce projet qui consiste à essayer de trouver un meilleur moyen de suivre la trace des conteneurs, ainsi qu'un meilleur moyen de les plomber grâce à un certain nombre de dispositifs. Cette recherche se poursuit, et il est à espérer que nous parviendrons à mieux protéger l'intégrité des conteneurs; mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir.

Le sénateur Atkins : Quels efforts ont été mis en place en vue d'effectuer des évaluations et des fouilles au hasard de ces conteneurs pendant qu'ils sont sous la garde des sociétés ferroviaires ou de camionnage? Autrement dit, existe-t-il une forme quelconque d'inspection entre le point A et le point Z, une fois qu'ils sont arrivés dans un port canadien?

M. Lefebvre : Nous procédons à nos évaluations des risques liés à la sécurité et à la contrebande pendant que le conteneur se trouve dans le port. Mais une fois que le conteneur a quitté le port, sur le plan de la sécurité et de la contrebande, en ce qui nous concerne, c'est comme si le conteneur évoluait dans la chaîne du commerce canadien. Il n'est plus de notre ressort.

La seule exception concerne les conteneurs sous douane — parce qu'ils sont en transit, par exemple, à travers le Canada à destination des États-Unis — mais ils sont sous douane pour des motifs commerciaux, c'est-à-dire pour s'assurer que l'importateur acquitte les droits fiscaux afférents, et nous devons procéder à certaines vérifications pour nous en assurer.

Bien entendu, il y a aussi le programme Partenaires en protection, dans le cadre duquel nous collaborons avec les chemins de fer afin de nous assurer que leurs mesures de

the U.S. program that ensures that their security is as high as it should be to ensure the integrity of the containers while they are carried by the railways.

Basically, however, we do not have a specific program to control the integrity of containers once they have left the ports.

Senator Atkins: Whose responsibility is it to do so?

Mr. Lefebvre: In our view, if there is a risk to a container once it has left the port, it is as if the container is in Canadian commerce and the risk, I think, belongs to all enforcement agencies. If someone tampers with a container and does something to the container while the container is in Canada, it is not unlike a container that would start its journey from Canada.

The Chairman: Mr. Lefebvre, if I understand you correctly, if a container, for example, is coming in at Halifax and is transiting through to Chicago and will leave Canada at Windsor/Detroit, you follow it in bond for the purposes of collecting duty, but you do not follow it for national security reasons, or to make sure that no one messes with it or that nothing gets put on in the process?

Mr. Lefebvre: No.

The Chairman: If the truck stops and takes a funny route, or if the train takes a day and a half to get made up or pulls over on a siding, what confidence do you have that that container we are shipping into the United States has not been tampered with and does not have something on it that the Americans would not like to receive?

Mr. Lefebvre: When the container comes into a port in Canada, like Halifax, the Americans are there to clear the container from a security and contraband point of view.

The Chairman: Are there two inspectors? How many do they have?

Mr. Lefebvre: They only have two but we do the work of examination. We do the examination for them. They are just targeting, as they would if the container was coming into Newark in the United States. The same examination is made in Halifax, and we do the same thing, too. In fact, it is more scrutinized if it is in transit, since we do the scrutiny because it is coming into Canada, and the U.S. does the scrutiny because it is in transit to the U.S. We both conclude that there is no risk to that container.

sécurité sont aussi élevées qu'elles devraient l'être. Nos chemins de fer sont également membres du programme C-TPAT, le programme américain qui fait en sorte que la sécurité soit aussi élevée que possible afin de s'assurer de l'intégrité des conteneurs pendant leur transport par les chemins de fer.

Essentiellement, toutefois, nous ne disposons pas d'un programme précis visant à contrôler l'intégrité des conteneurs une fois qu'ils ont quitté les ports.

Le sénateur Atkins : À qui incombe la responsabilité de s'en assurer?

M. Lefebvre : D'après nous, s'il y a un risque lié à un conteneur une fois qu'il a quitté le port, c'est comme si ce conteneur faisait partie de la chaîne du commerce canadien, et à ce titre, le risque est de la responsabilité de toutes les organisations d'exécution de la loi. Si quelqu'un trafique un conteneur ou lui fait subir une manipulation quelconque pendant qu'il se trouve au Canada, alors la situation est semblable à celle qui prévaudrait pour un conteneur qui commencerait son voyage au Canada.

Le président : Monsieur Lefebvre, si je vous comprends bien, si un conteneur, par exemple, arrive à Halifax et s'il transite vers Chicago et pour ce faire, s'il quitte le Canada disons à Windsor/Detroit, vous le suivez sous douane pour les fins de percevoir les droits, mais pas pour des raisons de sécurité nationale, ou encore pour vous assurer que personne ne l'a trafiqué ou n'y a ajouté quelque chose dans l'intervalle?

M. Lefebvre : C'est cela.

Le président : Si le camion s'arrête et prend un drôle d'itinéraire, ou encore si le train prend une journée et demie pour se constituer ou s'il se range sur une voie d'évitement, quelle assurance avez-vous que ce conteneur que nous expédions aux États-Unis n'a pas été trafiqué et qu'il ne contient pas quelque chose que les Américains n'aimeraient pas recevoir?

M. Lefebvre : Lorsque le conteneur arrive dans un port au Canada, comme Halifax, les Américains sont présents pour lui délivrer des attestations en ce qui concerne la sécurité et la contrebande.

Le président : Y a-t-il deux inspecteurs? Combien sont-ils?

M. Lefebvre : Il n'y en a que deux, mais nous effectuons la vérification. C'est nous qui faisons la vérification du conteneur pour eux. Ils ne font que le ciblage, comme ils le feraient si ce conteneur arrivait à Newark aux États-Unis. La même vérification est effectuée à Halifax, et nous procédons de la même manière. En fait, il fait l'objet d'une attention beaucoup plus soutenue s'il est en transit, étant donné que nous faisons une vérification parce qu'il entre au Canada, et que les Américains en font une aussi parce qu'il est en transit à destination des États-Unis. Nous devons en arriver ensemble à la conclusion que ce conteneur ne comporte aucun risque.

We are a border agency. We do not have a mandate to ensure that something will not happen in Canada, any more than it could happen to any shipment starting in Canada.

The Chairman: You say you keep it in bond, but then you qualify it quickly by saying only to make sure that you collect duty.

Mr. Lefebvre: Yes. If we were to secure it in bond, for security reasons, I think that our onus of ensuring that there is no tampering would be much higher, and we would have to devote a different level of resources than would be the case when just securing taxes and duties.

The Chairman: No doubt, but what you are telling us is that you and the two targeters in Halifax may say that everything is terrific in the harbour, but if the truck, instead of taking two days, takes 10 days, or if the train takes a week to get made up and things happen to it in the middle, it is their problem when it hits Detroit or Toronto.

Mr. Lefebvre: When a container has left the port, it has been admitted in Canada. Our duty is to ensure that, if there is a security risk, the container is examined. Once we have discharged our duty —

The Chairman: Collected your taxes, you mean?

Mr. Lefebvre: No, when we have done our assessment whether there is a risk or not, the container leaves the port. We cannot constantly redo the same thing. At one point in time, we must release the container in Canada. As with any shipment coming into Canada, we have advance information and we use that information to ensure that a high-risk container or a container that presents risk does not come into Canada. But we cannot hold on to that shipment forever. It is a standard procedure at customs or at the border that once you have done your assessment, once you have chosen to do an examination or not, you release the container. Basically, our jurisdiction ends there.

The Chairman: When you say that a container is being shipped from Halifax to Detroit in bond, all you are saying is that somebody is going to collect the taxes on it down the road, but it has nothing to do with the security of the container, is that correct?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Atkins: Just to clarify one thing, if the American inspectors in Halifax make a request on a container, then your people would automatically make that inspection.

Mr. Lefebvre: Yes.

Nous sommes une agence de services frontaliers. Nous n'avons pas de mandat pour nous assurer que quelque chose ne va pas se produire à un moment donné au Canada, pas plus que nous pourrions le faire pour n'importe quelle cargaison qui part du Canada.

Le président : Vous dites que vous laissez le conteneur sous douane, mais vous corrigez rapidement en disant que vous ne faites que vous assurer que les droits seront perçus.

M. Lefebvre : Oui. Si nous devons garantir qu'il demeure sous douane, pour des raisons de sécurité, je pense que la responsabilité de voir à ce qu'il n'y ait pas de traficage serait beaucoup plus élevée, et nous devrions y consacrer autrement plus de ressources que ce n'est le cas alors qu'il s'agit seulement de percevoir des droits fiscaux.

Le président : Sans doute, mais vous êtes en train de me dire qu'il se pourrait fort bien que vous et deux autres responsables du ciblage à Halifax affirmiez que tout va sur des roulettes dans le port. Mais que par la suite, si le camion, plutôt que de prendre deux jours pour faire sa livraison en prenait 10, ou encore si le train prenait une semaine à se constituer et qu'il se produisait des événements dans l'intervalle, vous dites que ce serait leur problème lorsque le conteneur arrivera à Detroit ou à Toronto.

M. Lefebvre : Une fois qu'un conteneur a quitté le port, il est admis au Canada. Notre tâche consiste à nous assurer, s'il y a un risque pour la sécurité, que ce conteneur soit vérifié. Mais une fois que nous nous sommes acquittés de notre tâche...

Le président : Que vous avez perçu vos droits, vous voulez dire?

M. Lefebvre : Non, une fois que nous avons effectué notre évaluation et que nous avons déterminé s'il y a un risque ou non, le conteneur quitte le port. Nous ne pouvons pas sans arrêt refaire la même chose. À un moment donné, nous devons libérer le conteneur au Canada. Comme pour n'importe quelle autre cargaison entrant au pays, nous disposons d'une information préalable, et nous nous servons de cette information pour nous assurer qu'aucun conteneur à risque élevé ou qu'aucun conteneur présentant un risque quelconque ne puisse entrer au Canada. Mais nous ne pouvons pas retenir ce conteneur indéfiniment. C'est la façon habituelle de procéder aux douanes ou aux services frontaliers : une fois que vous avez effectué votre évaluation, que vous avez décidé s'il y avait lieu de procéder à une inspection ou non, vous devez libérer le conteneur. Essentiellement, notre compétence s'arrête à ce moment-là.

Le président : Lorsque vous dites qu'un conteneur est expédié de Halifax à Detroit sous douane, tout ce que vous dites finalement c'est que quelqu'un va s'occuper de percevoir les droits fiscaux à un moment donné, mais que cela n'a rien à voir avec la sécurité du conteneur, est-ce exact?

M. Lefebvre : Oui.

Le sénateur Atkins : Juste pour clarifier une chose, si les inspecteurs américains qui se trouvent à Halifax vous présentent une demande concernant un conteneur, alors vous allez automatiquement faire cette inspection.

M. Lefebvre : C'est cela.

Senator Atkins: What is the downtime for inspection equipment, repair and maintenance, and what contingency measures are in existence to ensure compliance with security requirements?

Mr. Lefebvre: We have a lot of equipment now to help us do our job. For the VACIS machine, to which you may be referring, we have now our own technicians that are trained by the manufacturer. They are located in the regions and they can be called. It is still a new program, but we have set up this maintenance crew and they will be called to repair the machine.

If, in the interim, there is some downtime for the gamma scanner, we will revert back, whenever we think there is a risk, to the old method of emptying or opening the container.

Senator Atkins: As I understand it, you have 15 VACIS machines.

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Atkins: Right across the country.

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Atkins: What kind of a maintenance crew would you have?

Ms. Tracy: We have one technician for Atlantic Canada, one in the province of Quebec, one in the province of Ontario and one in the West.

Senator Atkins: If you happen to open a container and find a red Z-71 Chevrolet truck with licence number "Norman," will you let me know?

Mr. Lefebvre: We will.

The Chairman: Thank you very much Senator Atkins. That car has been gone for years, trust me.

Senator Munson: I may be the new kid on the Senate block, but I thought, Mr. Lefebvre, that you had an opportunity to make a stronger statement on behalf of the Canada Border Services Agency. I was making notes to myself and I felt you did not. You were vague on the number of containers inspected. You were vague on the fines or imprisonment on reporting inaccurate information, and you were vague on Senator Forrestall's questions.

Just listening to it all, and I appreciate all the information that we have, you could have delivered a tougher message today to the bad guys out there, that you and Canada mean business. I just wanted to have that on the record. I really appreciate some of the information that we are getting, but I do not think we are getting all of the information. The message could have been a bit tougher.

Le sénateur Atkins : Quel est le temps d'indisponibilité pour le matériel d'inspection, les réparations et la maintenance, et quelles sont les mesures en cas d'urgence afin de garantir la conformité aux exigences en matière de sécurité?

M. Lefebvre : Nous avons beaucoup de matériel aujourd'hui pour nous aider dans notre travail. En ce qui concerne la machine VACIS, à laquelle vous faites peut-être allusion, nous avons maintenant nos propres techniciens ayant été formés par le fabricant. Ils se trouvent dans les régions et on peut les appeler au besoin. Il reste que ce programme est encore récent, mais nous avons mis sur pied cette équipe de maintenance et ce sont eux que nous appellerons pour réparer la machine.

Si, dans l'intervalle, l'appareil de détection à rayons gamma devait faire défaut, et si nous avions des raisons de penser qu'il existe un risque, nous reviendrions tout simplement à l'ancienne méthode qui consiste à ouvrir le conteneur et à le vider de son contenu.

Le sénateur Atkins : Je crois comprendre que vous possédez 15 machines VACIS.

M. Lefebvre : Oui.

Le sénateur Atkins : Disséminées aux quatre coins du pays.

M. Lefebvre : Oui.

Le sénateur Atkins : À quoi ressemble votre équipe de maintenance?

Mme Tracy : Nous avons un technicien pour le Canada atlantique, un pour la province de Québec, un pour la province d'Ontario et un autre dans l'Ouest.

Le sénateur Atkins : Si jamais vous ouvrez un conteneur et y trouvez un camion rouge de marque Chevrolet Z-71 portant une plaque immatriculée « Norman », pourriez-vous m'avertir?

M. Lefebvre : Nous n'y manquerons pas.

Le président : Merci beaucoup, sénateur Atkins. Ce véhicule est disparu depuis belle lurette, vous pouvez me croire.

Le sénateur Munson : Je suis peut-être le petit nouveau sénateur, mais je pensais, monsieur Lefebvre, que vous profiteriez de l'occasion pour lancer un message beaucoup plus clair au nom de l'Agence des services frontaliers du Canada. Je prenais des notes pour mon propre compte, et je me suis dit que vous ne l'aviez pas fait. Vous vous êtes montré vague sur le nombre de conteneurs qui sont inspectés. Vous vous êtes montré vague concernant les amendes ou les peines d'emprisonnement infligés pour les déclarations erronées, et vous vous êtes montré vague dans vos réponses aux questions du sénateur Forrestall.

En y réfléchissant bien, et malgré que je vous suis reconnaissant de toute l'information que vous nous avez fournie, je continue de penser que vous auriez pu vous montrer un peu plus ferme aujourd'hui à l'endroit des vilains, et leur faire savoir que votre équipe et le Canada prennent les choses au sérieux. Je tenais seulement à ce que cela soit dit, pour le compte rendu. J'apprécie l'information que nous avons reçue, mais je ne pense pas que nous ayons obtenu toute l'information voulue. Le message aurait pu être un peu plus musclé.

Mr. Lefebvre: We know for a fact that the immense majority of people and goods coming into Canada are honest-to-goodness people and goods that come into the country or are brought into the country for legitimate visiting or trading purposes. We have to find a balance in the amount of interference we make at the border. We never hesitate, whenever there is any indication of risk, whether for people or goods, to take the steps necessary to satisfy ourselves that there is no risk before we allow people or goods in. We believe we have struck a balance, but every day we have to continue to amend the balance, if you wish, of resources and where to deploy the resources to maintain that balance of enforcement and facilitation.

The Chairman: Mr. Lefebvre, on behalf of the committee, I wish to thank you and your colleagues for appearing before us. We appreciate the information you provided us. We also acknowledge that a great deal of effort and work went into preparing the information that preceded this hearing. We value that. We and the staff of the committee will spend a considerable time reviewing it and examining it. It is of great assistance to us in understanding the work you do and the importance of it.

For your appearance here today, for the information you have promised us in the future, and for the information you have provided in the past, I would thank you very much on behalf of the committee.

For members of the public who are viewing this program, if you have questions or comments please visit our website by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

Honourable senators, the next panel of witnesses appearing before us will be dealing with border structure. Our first witness is Ms. Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada. Ms. Burr has the responsibility to develop, recommend and coordinate modal and multimodal policies. Multimodal policies refer to more than one mode of transportation, including transportation connectors, choices, cooperation and coordination of various modes of transport. Her job is to provide advice, analysis and intelligence on border transportation issues, system performance and stakeholder positions.

We also have with us again Mr. Denis Lefebvre. He is the Executive Vice-President of the Canada Border Services Agency. Mr. Lefebvre was named to this office in December 2003 at the inception of the Canada Border Services Agency. He last testified at this committee about five minutes ago and, prior to that, in May 2004.

M. Lefebvre : Nous savons très bien que l'immense majorité des gens et des biens qui entrent au Canada le font en toute honnêteté et sont introduits au pays pour des motifs légitimes de visite ou de commerce. Nous devons parvenir à un équilibre concernant la quantité d'interférence que nous nous permettons à la frontière. Nous n'hésitons jamais, chaque fois que nous avons des doutes sur la présence d'un risque, que ce soit pour les gens ou pour les biens, à prendre les mesures nécessaires pour nous assurer qu'il n'existe pas avant de laisser les gens ou les biens entrer au pays. Nous croyons avoir trouvé un certain équilibre, mais c'est à recommencer chaque jour, et il faut prendre des décisions concernant les ressources et l'endroit où les déployer afin de maintenir l'équilibre entre l'exécution de la loi et la facilitation.

Le président : Monsieur Lefebvre, au nom du comité, je vous remercie ainsi que vos collègues d'être venus témoigner devant nous. Nous apprécions l'information que vous nous avez fournie. Nous reconnaissons également la somme des efforts et du travail que vous avez investie pour préparer l'information ayant précédé cette réunion. Nous vous en sommes reconnaissants. Nous avons l'intention, de concert avec le personnel du comité, de nous pencher longuement sur cette documentation pour l'étudier. Elle nous sera d'une aide précieuse pour mieux comprendre le travail que vous accomplissez et son importance.

Je vous remercie énormément au nom du comité de vous être déplacé aujourd'hui, ainsi que pour l'information que vous nous avez promise et celle que vous nous avez déjà fournie dans le passé.

Les téléspectateurs peuvent nous adresser leurs questions et leurs commentaires en visitant notre site Web, au www.sen-sec.ca. Vous y trouverez les témoignages entendus ainsi que l'horaire de nos audiences. Vous pouvez également communiquer avec notre greffier, au 1-800-267-7362, pour obtenir de plus amples renseignements ou de l'aide sur la façon de rejoindre les membres du comité.

Chers collègues, nous allons accueillir notre prochain groupe de témoins, qui abordera la question de la structure frontalière. Nous recevons tout d'abord Mme Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques à Transports Canada. Mme Burr est responsable de l'élaboration, de la recommandation et de la coordination de politiques modales et multimodales. Les politiques multimodales s'appliquent à plusieurs modes de transport en même temps, y compris les correspondances dans les transports, les choix offerts, la coopération et la coordination entre les divers modes de transport. Son travail consiste à prodiguer des conseils, à effectuer des analyses et à fournir des renseignements sur les questions du transport transfrontalier, le rendement des systèmes et les points de vue des parties intéressées.

Puis nous aurons le plaisir de discuter de nouveau avec M. Denis Lefebvre, premier vice-président de l'Agence des services frontaliers du Canada. M. Lefebvre occupe ce poste depuis décembre 2003, où il a été nommé par l'Agence. Son dernier témoignage devant le comité remonte à 5 minutes environ, et auparavant, à mai 2004.

Also with us today is Mr. Ron Sully. He is the Assistant Deputy Minister, Programs and Divestiture, Transport Canada. Mr. Sully is responsible for the development and management of programs and strategies based on sustainable development principles.

Finally, we have Mr. Guy Bujold. Mr. Bujold is Senior Assistant Deputy Minister, Policy and Communications, Infrastructure Canada, and he is responsible for the department's policy, research, communications and corporate services functions. Prior to this, he held the post of Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard in the Department of Fisheries and Oceans.

We welcome you to the committee. I believe Ms. Burr will make the opening statement.

Ms. Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: Honourable senators, it is my pleasure to be here today with my colleagues from other federal departments to discuss what the Government of Canada has accomplished in recent years with respect to border infrastructure. Given that we have already forwarded background material, I will present a brief overview of the government's efforts to improve the flow of legitimate trade and traffic at the Canada-U.S. border. Of course, my colleagues and I will be pleased to answer any questions that you might have on the material that was provided to you.

By way of background, I would note that border issues gained increasing prominence in Canada with the implementation of the North America Free Trade Agreement and the resulting dramatic increase in north-south trade flows. By 2003, 87 per cent of Canada's exports went to the U.S., and bilateral trade accounted for 78 per cent of Canada's overall trade.

Owing to the extent of Canada's integration in the North American economy, a secure and efficient border is a matter of national and economic security. Today, post-September 11, concerns about security shape our thinking about all aspects of trade and transportation facilitation. We recognize the dependence of Canada's economy on efficient trade with the U.S. That being so, the federal government is committed to pursuing the technological, procedural and infrastructure solutions to the challenge we face at the border.

As a result of this growing integration, Canada-U.S. efforts to cooperate and coordinate in order to improve the efficiency and security of our shared border pre-dates September 11, 2001. For example, the Canada Border Services Agency, Citizenship and Immigration Canada and U.S. Customs and Border Protection share a key binational mechanism in the form of the shared-border accord which was announced back in February 1995. As of last year, Transport Canada and the U.S. Department of Transportation, commonly known as US DOT, have been invited to shared border accord meetings as well. Additionally, in the year 2000, the U.S. Department of Transportation and Transport Canada signed a memorandum of cooperation that highlighted

Nous accueillerons également M. Ron Sully, sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions à Transports Canada. M. Sully voit à l'élaboration et à la gestion de programmes et de stratégies fondés sur les principes du développement durable.

Et finalement, nous recevrons M. Guy Bujold, sous-ministre adjoint, Politiques et communications à Infrastructures Canada. Ses fonctions englobent les politiques, la recherche, les communications et les services ministériels. Auparavant, il était sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, à Pêches et Océans.

Le comité vous souhaite la bienvenue. Je crois que Mme Burr nous livrera l'exposé préliminaire.

Mme Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques, Transports Canada : Honorables sénateurs, je me réjouis de vous rencontrer aujourd'hui, avec mes collègues des autres ministères, pour vous faire part des progrès du gouvernement canadien dans le domaine de l'infrastructure frontalière. Puisque nous vous avons déjà transmis du matériel d'information, je me limiterai à un bref survol des réalisations du gouvernement pour améliorer la fluidité des échanges et de la circulation légales aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis. Mes collègues et moi-même serons ravis de répondre à vos questions sur les documents que nous vous avons fournis.

Pour bien situer le contexte, je soulignerai tout d'abord que la question des frontières a pris une ampleur sans précédent depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain, qui a provoqué une hausse considérable des échanges entre le nord et le sud. En 2003, 87 p. 100 des exportations du Canada étaient destinées aux États-Unis, alors que les échanges bilatéraux représentaient 78 p. 100 de l'ensemble des échanges au Canada.

Cette intégration accrue du Canada dans l'économie nord-américaine a fait de la sécurité et de l'efficacité des frontières des enjeux cruciaux de la sécurité nationale et économique. Dorénavant, depuis le 11 septembre, nos préoccupations à l'égard de la sécurité imprègnent totalement notre façon d'envisager l'amélioration des échanges et du transport. De toute évidence, la prospérité du Canada dépend de l'efficacité de nos échanges avec les États-Unis. Devant ce constat, le gouvernement fédéral s'est engagé à mettre en place les solutions technologiques, les procédures et les infrastructures nécessaires pour régler les problèmes aux frontières.

Bien avant le 11 septembre 2001, l'intégration économique accrue avait déjà incité le Canada et les États-Unis à coopérer et à coordonner leurs efforts pour améliorer l'efficacité et la sécurité de la frontière. À titre d'exemple, dès février 1995, l'Agence des services frontaliers du Canada, Citoyenneté et Immigration Canada et la U.S. Customs and Border Protection ont institué un mécanisme binational très important en signant un accord sur la frontière commune. L'an dernier, Transports Canada et le U.S. Department of Transportation — plus communément appelé le US DOT — ont été invités à participer aux réunions sur l'Accord. De plus, en 2000, le U.S. Department of Transportation et Transports Canada ont signé un mémoire de coopération axé sur

the importance of coordination between our two countries on border transportation. Following this, Transport Canada and US DOT formed the Transportation Border Working Group. The working group brings together multiple transportation and border agencies from border states and provinces and both federal governments to coordinate transportation planning, policy implementation and deployment of technology to enhance our border infrastructure and operations.

As such, this forum fosters ongoing communication, information sharing and the exchange of best practices to improve the transportation and inspection systems that connect Canada and the United States. In addition, the federal government continues to work collaboratively with Canadian and U.S. partners on current and future smart border initiatives that were put in place following September 11.

In concert with this emphasis on improved coordination, in 2001 the federal government started funding select investments in its most strategic infrastructure at the border. Since then the federal government and its partners have announced more than \$1 billion in border infrastructure improvements. These are funded mainly through infrastructure Canada's \$600 million border infrastructure fund, and partly by the \$65 million border component of Transport Canada's strategic highway improvement program. The multitude of infrastructure projects that are contained in these programs are concentrated largely at Canada's top six border crossings and address border congestion by providing additional infrastructure capacity and dedicated lanes to support enhanced border programs such as FAST, the Free and Secure Trade initiative that I know you are familiar with.

We also realized early on that new technology could help to address transportation problems. Transport Canada has \$30 million set aside under the Intelligent Transportation System, or ITS component of SHIP, to research, develop and deploy advanced technologies.

We intend to look into the application of ITS at or near border crossings, including systems to manage traffic as well as new applications to collect trade and traffic data, to measure wait times and to advise travellers of delays at international crossings.

Allow me now to turn to the frontier that is of most concern to you, namely the Windsor-Detroit gateway. During your visit to Windsor in December of 2004 you witnessed firsthand how busy the Windsor-Detroit corridor is and how important it is to the

la coordination entre nos deux pays en matière de transport transfrontalier. Par après, Transports Canada et le US DOT ont créé le Groupe de travail sur le transport frontalier, lequel réunit divers organismes liés au domaine des transports et des frontières des provinces et des États frontaliers, ainsi que des deux gouvernements fédéraux. Le Groupe de travail coordonne la planification du transport, la mise en oeuvre de politiques et l'implantation de technologies visant à améliorer l'infrastructure et les opérations frontalières.

Essentiellement, le Groupe de travail favorise la communication, l'échange d'information et de pratiques exemplaires afin d'améliorer les systèmes de transport et d'inspection aux frontières entre le Canada et les États-Unis. Par ailleurs, dans la foulée des événements du 11 septembre, le gouvernement fédéral continue de collaborer avec des partenaires canadiens et américains à la mise en oeuvre de projets de frontières intelligentes, dont certains sont déjà en marche.

Parallèlement à toutes ses initiatives pour améliorer la coordination, le gouvernement fédéral a commencé à compter de 2001 à faire des investissements ciblés dans ses infrastructures frontalières stratégiques. Depuis, le fédéral et ses partenaires ont pris des engagements dépassant le milliard de dollars pour améliorer l'infrastructure frontalière. Les projets sont financés principalement à même le Fonds pour l'infrastructure frontalière, d'une valeur de 600 millions de dollars, et une autre partie de l'argent provient de la composante axée sur les frontières du Programme stratégique d'amélioration des routes de Transports Canada, dont la valeur est de 65 millions de dollars. Les nombreux projets d'infrastructure financés par ces programmes visent principalement les six plus importants passages frontaliers du pays. L'objectif est de réduire la congestion aux frontières en augmentant la capacité des infrastructures et en fournissant des voies réservées, tel que le commandent les divers programmes d'amélioration de l'efficacité aux frontières, comme le Programme d'expéditions rapides et sécuritaires, ou EXPRES, que vous connaissez tous je crois.

Très rapidement, nous avons pressenti tout le potentiel offert par les nouvelles technologies pour résoudre divers problèmes liés au transport. Dans cette optique, Transports Canada a débloqué 30 millions de dollars pour la composante Système de transport intelligent, ou STI, du Programme stratégique d'infrastructure routière Canada/Saskatchewan, afin de soutenir la R et D technologique, ainsi que le déploiement des technologies de pointe.

On examine actuellement la possibilité d'implanter des STI aux passages frontaliers ou à proximité. Nous installerons notamment des systèmes de gestion de la circulation et de nouvelles applications de collecte de données sur les échanges et la circulation. On pourra ainsi avoir des données sur les délais d'attente et informer les voyageurs des délais aux frontières internationales.

Permettez-moi maintenant de me concentrer sur le passage frontalier qui vous préoccupe le plus, celui de Windsor-Detroit. Lors de votre visite à Windsor en décembre dernier, vous avez pu constater de visu à quel point la circulation est dense dans ce

Canadian and U.S. economies. Because truck traffic flows through the heart of Windsor, issues around congestion and delays in the movement of goods and vehicles create problems locally and for international through-traffic.

Although travel demand on the Ambassador Bridge will not reach capacity until 2015, all levels of government recognized some time ago the need to mitigate congestion on the roads accessing the existing crossings. Together with provincial, municipal and U.S. partners, the Government of Canada has developed a comprehensive strategy to implement short-, medium- and long-term solutions to deal with the problem of congestion in the Windsor gateway and to advance long-term planning for new crossing capacity by 2013.

To this end, in March of 2004 the governments of Canada, Ontario and Windsor announced the \$300 million "Let's get Windsor-Essex moving" strategy. One of the strategy encompasses short-term measures to improve traffic flows and access to existing crossings. Five phase one projects are presently underway for a total investment of over \$80 million. These include improvements to the Windsor-Detroit tunnel plaza, a rail grade separation at Walker Road and an upgrade of vehicle detection video equipment on Huron Church Road, which was an early win under the ITS border action plan. Discussions on medium-term phase two projects have been ongoing. Canada, Ontario, Windsor and Essex have agreed to a set of principles that will guide project selection

As you are probably well aware, the city commissioned a consultant in the spring of 2004 to help develop a perspective on medium-term projects to improve traffic flows and support international trade under the Windsor-Essex strategy.

The consultant's report was made public on January 21, 2005. We are pleased that the City of Windsor commissioned this report and officials are currently assessing the various concepts it proposes. We hope to resume discussions with the province, city and county of Essex very soon. As well, last December, Deputy Prime Minister McLellan and Secretary Ridge announced the "25 per cent challenge." Under this initiative, both governments, together with bridge, tunnel and ferry operators, are committed to reducing the transit time across the Windsor-Detroit gateway by 25 per cent over the next year. This will be achieved in part by the addition of 30 new CBSA inspectors.

With regard to a long-term strategy, since the spring of 2001 Transport Canada has been actively engaged in the Canada-U.S., Ontario-Michigan binational partnership, which is working to provide additional capacity between Detroit and Windsor. In January of last year, the partnership completed the first stage of the binational process by producing a planning needs and

corridor, un axe de premier plan pour les économies canadiennes et américaines. Les camions qui franchissent la frontière passent au coeur de la ville de Windsor, ce qui cause des embouteillages et des retards dans le transport des biens et dans la circulation locale aussi bien que dans le transit international.

Même si on prévoit que le pont Ambassador satisfera à la demande de transport jusqu'en 2015, tous les ordres de gouvernement ont admis, il y a un certain temps déjà, qu'il était impératif de décongestionner les routes d'accès aux passages existants. De concert avec ses partenaires du provincial, du municipal et des États-Unis, le gouvernement canadien a élaboré une stratégie globale qui comprend des solutions à moyen et à long terme aux problèmes de congestion dans le corridor de Windsor, ainsi que la planification à long terme d'un projet d'augmentation de la capacité aux frontières d'ici 2013.

À cette fin, le gouvernement fédéral, le gouvernement ontarien et la ville de Windsor ont annoncé en mars 2004 une stratégie commune baptisée « Il faut que ça bouge à Windsor Essex », pour laquelle un budget de 300 millions de dollars a été débloqué. La stratégie comporte notamment des mesures à court terme pour améliorer l'écoulement de la circulation et l'accès aux passages actuels. Cinq projets de la phase 1 sont déjà en cours, pour un investissement total de 80 millions de dollars. Au nombre de ces projets, citons l'amélioration de l'esplanade du tunnel Windsor-Detroit; la construction d'un saut-de-mouton pour le chemin Walker ainsi que la mise à niveau de matériel de surveillance vidéo des véhicules au chemin Huron Church, déjà prévu dans le plan d'action STI aux frontières. Des pourparlers sont en cours concernant des projets à moyen terme de la phase 2. Le Canada, l'Ontario, Windsor et Essex se sont entendus sur les principes directeurs qui seront appliqués à la sélection des projets.

Comme vous le savez probablement, la ville a retenu les services d'un consultant, au printemps 2004, à qui elle a demandé une perspective élargie sur les projets à moyen terme proposés pour améliorer la fluidité du trafic et les échanges internationaux dans le cadre de la stratégie Windsor-Essex.

Le consultant a publié son rapport le 21 janvier 2005. Nous sommes tout à fait d'accord avec cette initiative de la ville de Windsor, et mes collaborateurs évaluent actuellement les divers concepts proposés par le consultant. Nous avons bon espoir de reprendre nos discussions avec la province, la ville et le comté d'Essex très bientôt. Dans un autre ordre d'idée, la vice-première ministre, Mme McLellan, et le secrétaire Ridge ont annoncé en décembre dernier le « Défi des 25 p. 100 », qui invite les gouvernements et les exploitants de ponts, de tunnels et de traversiers à unir leurs efforts pour réduire de 25 p. 100 les délais de passage à la frontière Windsor-Detroit au cours de la prochaine année. Désireuse de contribuer à l'atteinte de cet objectif, l'ASFC ajoutera 30 inspecteurs.

Dans une visée à plus long terme, Transports Canada participe activement au partenariat instauré entre le Canada et les États-Unis, l'Ontario et le Michigan au printemps 2001 pour augmenter la capacité dans le corridor Detroit-Windsor. En janvier de l'an dernier, le partenariat a clos la première étape du processus binational par la publication d'une étude sur la planification des

feasibility study. That study concluded that the Windsor-Detroit corridor will require additional crossing capacity by 2015, and it presented five potential corridors within which additional cross-border capacity could be built. On the basis of the feasibility study, the partnership has now entered the next important stage, which is the environmental assessment process. The environmental assessment process will examine the alternative corridors in the Windsor-Detroit area, as is required by existing legislation on both sides of the border. It is anticipated that the preferred corridor will be selected toward the end of next year, 2006, after which the environmental assessment will focus on exact routing and preliminary design. Construction of the new structure is expected to begin in 2010, and it should be operational by 2013.

The four governments are undertaking this process in order to ensure that any capacity expansion fully takes into consideration all legal and environmental requirements, including all necessary consultative steps as part of their due diligence for a project of this magnitude. It is crucial that the binational partnership does not lose sight of the importance of having new-crossing capacity in place by 2013. However, it is equally important that all the statutory processes are respected. Indeed, we are aware that unless every stage is appropriately addressed, parties can be subject to legal action.

Parallel to the environmental assessment, the binational partnership is also developing a preferred governance structure for the crossing. This will provide a speedy transition to the design and construction phases of this initiative. Additionally, Transport Canada is considering re-tableting amendments to the Canada Transportation Act. The amendments would provide the federal government with powers to approve any new crossings and would ensure an appropriate level of government oversight.

While the development of new infrastructure options is important, it is also recognized that there may be opportunities to take new approaches to long-standing practices as a way to aid border flows and improve security. Land pre-clearance is one such opportunity. Land pre-clearance describes a process whereby customs, immigration and other border functions of one country are conducted in the neighbouring country. When they met in Detroit in December 2004, Deputy Prime Minister McLellan and U.S. Department of Homeland Security secretary Tom Ridge announced an agreed framework for putting in place two land pre-clearance pilots. One in the Fort Erie-Buffalo Peace Bridge, where U.S. border functions will be relocated to the Canadian side of the border, and at one other crossing where Canadian operations will take place on the U.S. side. Canada is actively exploring sites for the Canadian pilot.

besoins et la faisabilité. Selon les conclusions de l'étude, il faudra augmenter la capacité du passage frontalier Windsor-Detroit d'ici 2015; à cet égard, 5 corridors potentiels sont proposés pour atteindre ce but. Avec cette étude de faisabilité en poche, le partenariat en est à l'étape suivante, fort importante, de l'évaluation environnementale. Chacune des solutions proposées pour la région de Windsor-Detroit sera évaluée, tel que l'exigent les lois en vigueur des deux côtés de la frontière. La solution retenue devrait être connue d'ici la fin de 2006, et l'étape suivante de l'évaluation environnementale sera axée sur le tracé du parcours et la conception préliminaire. La construction de la nouvelle structure devrait débuter en 2010, et l'entrée en opération est prévue pour 2013.

Les quatre ordres de gouvernement ont entrepris l'évaluation environnementale pour s'assurer que la solution qui sera retenue pour augmenter la capacité sera conforme aux exigences législatives et environnementales. Pour ce faire, il faudra procéder à des consultations pour s'acquitter du devoir de diligence raisonnable qui accompagne nécessairement un projet d'une telle envergure. Le partenariat binational devra poursuivre un double objectif : achever les travaux d'augmentation de la capacité avant 2013 tout en se conformant à ses obligations législatives. Nous savons pertinemment que si les parties escamotent une étape quelconque du processus, elles prêteront flanc à des poursuites judiciaires.

Parallèlement à l'évaluation environnementale, le partenariat binational s'emploie à établir une structure de régie optimale aux points de traversée. Cette structure accélérera la transition vers les étapes de la conception et de la construction. Transports Canada envisage également de soumettre de nouveau un projet de modification de la Loi sur les transports au Canada. Si les modifications sont adoptées, le gouvernement fédéral obtiendrait le pouvoir d'autoriser tout nouveau passage, indispensable pour assurer le niveau de surveillance requis de la part des autorités gouvernementales.

Certes, le développement de nouvelles options d'infrastructures est primordial, mais rien ne nous empêche de revisiter des pratiques anciennes pour favoriser le désengorgement des frontières et l'amélioration de la sécurité. Le prédédouanement à la frontière terrestre est un exemple de pratique revisitée. Le prédédouanement consiste à regrouper les services liés aux douanes, à l'immigration et les autres services frontaliers d'un pays pour les offrir dans le pays voisin. Lors de leur rencontre à Detroit en décembre 2004, la vice-première ministre McLellan et le secrétaire du U.S. Department of Homeland Security, Tom Ridge, ont annoncé qu'ils avaient donné leur aval à un cadre de travail visant la mise en place de deux postes pilotes de prédédouanement. L'un d'eux sera situé au pont Peace entre Fort Erie et Buffalo, et regroupera les services frontaliers américains en sol canadien; l'autre poste sera installé à un autre passage, où les services canadiens seront déplacés du côté américain. Le Canada cherche actuellement un site pour le projet pilote canadien.

Land pre-clearance achieves both efficiency and security objectives. It has great potential to improve border flows. Pre-clearance will allow border facilities to be located where it makes most sense and where land is available. This will help reduce traffic congestion and maximize the benefits of our NEXUS and FAST programs. Land pre-clearance will be particularly helpful at infrastructure constraint crossings, such as the Peace Bridge where there is limited space in Buffalo to expand the customs plaza. Land pre-clearance also provides infrastructure and national security benefits, as travellers, cargo and conveyances will be screened prior to crossing the border.

In conclusion, I would like to emphasize that border files receive the highest priority from the Government of Canada. To illustrate this point, a coordinating group of ministers has been formed to manage border issues, with a particular emphasis on the Windsor gateway. Members include Deputy Prime Minister and group Chair Anne McLellan and Ministers Emerson, Peterson, Godfrey, Volpe and Lapierre. Also, the Canada-U.S. cabinet committee and the security cabinet committee have a high degree of interest in border files. What is more, mirror committees have been established at departmental official levels, and there is a continuing dialogue between the Deputy Prime Minister and the U.S. Secretary for Homeland Security to advance the objectives of the smart-border declaration.

A secure and efficient border is a matter of national and economic security and will remain a priority in both Canada and the United States. Solutions to border management and transportation challenges must address both security and congestion, and no single solution will suffice. The federal government will continue to work collaboratively with Canadian and U.S. partners on current and future smart-border initiatives and will continue to pursue procedural, technological and infrastructure solutions.

We would be pleased, Mr. Chairman, to answer any questions the committee might have.

Senator Munson: Good afternoon. I have three short questions.

Infrastructure Canada is responsible for the formal funding, given the creation of the \$600 million border infrastructure fund. In terms of non-allocated funds, the \$131 million, is this money available now and how can it be accessed by interested parties? What criteria are required for access to the funding, and also, can infrastructure money be used to support security initiatives such as controlled port access and fencing requirements?

Le prédédouanement à la frontière terrestre remplit un double objectif d'efficacité et de sécurité. Il s'agit d'une avenue fort intéressante pour les postes frontaliers très achalandés. Les installations frontalières seront localisées à l'endroit où ils sont les plus efficaces et là où il y a de la place, ce qui réduira la congestion et redoublera l'efficacité des programmes NEXUS et EXPRES. Le prédédouanement à la frontière terrestre sera particulièrement efficace aux endroits où les infrastructures frontalières présentent d'importantes contraintes. C'est le cas notamment du pont Peace, car le complexe douanier de Buffalo peut difficilement être agrandi faute d'espace. C'est une procédure très avantageuse aussi du point de vue de l'infrastructure et de la sécurité nationale puisque les voyageurs, le fret et les véhicules sont inspectés avant de franchir la frontière.

En conclusion, j'aimerais insister sur l'importance qu'accorde le gouvernement canadien au dossier des frontières. Il a notamment créé un groupe ministériel de coordination, chargé de la gestion des questions liées aux frontières, avec un accent particulier sur les ports d'entrée de Windsor. Le groupe est formé de la vice-première ministre, Anne McLellan, qui en assume la présidence, ainsi que des ministres Emerson, Paterson, Godfrain, Vulpes et Lapierre. Le comité du Cabinet chargé des relations canado-américaines ainsi que le comité du Cabinet sur la sécurité s'intéressent aussi de très près à ces questions. Des comités parallèles de hauts-fonctionnaires ont également été formés, et la vice-première ministre est constamment en lien avec le secrétaire américain de la défense intérieure pour faire avancer les objectifs de la Déclaration sur la frontière intelligente.

La sécurité nationale et économique dépend largement de la sécurité et de l'efficacité aux frontières, et c'est pourquoi le Canada et les États-Unis continueront de placer ces enjeux en priorité. Les solutions proposées pour améliorer l'administration des frontières et régler les problèmes de transport doivent tenir compte aussi bien des considérations de sécurité que des problèmes de congestion. Il n'existe pas de solution unique. Le gouvernement fédéral continuera de collaborer avec ses partenaires canadiens et américains à la mise en oeuvre d'initiatives de frontière intelligente, dont certaines sont déjà en cours, ainsi qu'à la mise au point de solutions axées sur les procédures, les technologies et les infrastructures.

Monsieur le président, nous pouvons maintenant répondre aux questions des membres du comité.

Le sénateur Munson : Bonjour. J'ai trois brèves questions à vous poser.

Infrastructures Canada est le bailleur de fonds officiel par l'entremise du Fonds pour l'infrastructure frontalière, d'une valeur de 600 millions de dollars. Les fonds non alloués — c'est-à-dire 131 millions de dollars — sont-ils d'ores et déjà disponibles et comment les parties intéressées peuvent-elles y avoir accès? Quels sont les critères à remplir pour obtenir du financement? Par ailleurs, le Fonds pour l'infrastructure peut-il servir à financer des initiatives découlant des exigences de sécurité comme l'accès contrôlé aux ports et l'installation de barrières?

Mr. Guy Bujold, Assistant Deputy Minister, Infrastructure Canada: Thank you, Senator. On the availability of funds, yes, those amounts are available right now. Indeed, all of the infrastructure fund was made able from the moment the announcement was made in Budget 2001.

The amounts remaining would be available to project proponents, usually cities, border communities or provincial governments. The criteria that we try to use to allocate the moneys are a demonstration that they will indeed result in an improvement in the transiting of goods and persons at border crossings; so there must be a business case to demonstrate that there is a requirement at the border crossing.

The funds are available to deal primarily with hard infrastructure. We have, however, through some of the projects been able to identify as one of the sub-elements infrastructure that goes to security-related features; for instance, fencing around rail corridors, if that is the project.

Senator Munson: How much has been spent?

Mr. Bujold: Roughly \$450 million of the total has now been allocated to projects. This does not mean in all cases that the final projects themselves have been defined; indeed, the Windsor situation makes that point very clearly.

As Ms. Burr was indicating in her comments, the two levels of governments, ourselves and the Province of Ontario, identified jointly \$300 million of investments that would be in the Windsor gateway. In the first round, five projects have already been identified which will use up \$80 million in total, of which some \$37 million or thereabouts comes from the federal government, the remainder coming from the province and the City of Windsor.

Senator Munson: Of the five projects, which is the major one or top two?

Mr. Bujold: There are a number of projects, as Ms. Burr indicated. There are the improvements at the existing plaza; there is a pedestrian overpass over Huron Street. They are all fairly small. There is a railway overpass that is part of that first tranche.

Senator Munson: Do you see more money being spent?

Mr. Bujold: In Windsor?

Senator Munson: No, just across the border.

Mr. Bujold: We certainly believe that we are going to exhaust the \$600 million that was provided for border crossings. If there are other requirements, then the government will have to deal with them at that time.

Also some of the investments that we are making with the strategic infrastructure fund dealing primarily with roads have a border implication in that they facilitate the movement of goods to those various border crossings.

Senator Atkins: Can you tell us what is happening at St. Stephen-Calais?

M. Guy Bujold, sous-ministre adjoint, Infrastructures Canada : Merci, sénateur. Pour ce qui est de l'accès au financement, oui, l'argent est disponible maintenant. J'ajouterai que l'intégralité du Fonds pour l'infrastructure a été disponible dès l'annonce de sa création dans le Budget de 2001.

L'argent qui reste est actuellement disponible pour les promoteurs de projets tels que les villes, les collectivités frontalières ou les gouvernements provinciaux. Pour obtenir du financement, les promoteurs doivent nous démontrer la capacité réelle de leur projet à améliorer le transit des biens et des personnes aux passages frontaliers. Ils doivent pour ce faire nous soumettre un dossier d'analyse démontrant qu'il existe réellement un besoin à la frontière.

Les fonds sont affectés en priorité aux projets d'infrastructure massive. Toutefois, certains promoteurs ont réussi à démontrer que leur projet visait un sous-élément de sécurité de l'infrastructure — un projet d'installation de barrières le long d'un couloir ferroviaire, par exemple.

Le sénateur Munson : Quel est le montant dépensé à ce jour?

M. Bujold : Environ 450 millions de dollars sur le montant total ont été répartis entre divers projets. Ce qui ne veut pas dire que les projets sont tous définitifs. Il suffit de penser à ce qui se passe à Windsor pour comprendre.

Comme l'a indiqué Mme Burr au début, les deux ordres de gouvernement, soit le fédéral et le gouvernement ontarien, ont décidé d'un commun accord d'affecter 300 millions de dollars au corridor de Windsor. Pour la première tranche d'investissements, on a désigné 5 projets qui recevront au total 80 millions de dollars, dont 37 millions environ viennent du fédéral. Le restant sera avancé par la province et par la ville de Windsor.

Le sénateur Munson : Parmi les cinq projets, pouvez-vous nous indiquer le plus important ou les deux principaux?

M. Bujold : Les projets sont très nombreux, comme nous l'a confirmé Mme Burr. On parle par exemple d'améliorations à l'esplanade actuelle, d'une passerelle piétonnière au-dessus de la rue Huron. Ces projets sont plutôt modestes. La première tranche comprend également un passage supérieur de chemin de fer.

Le sénateur Munson : Est-ce que d'autres investissements sont prévus?

M. Bujold : À Windsor?

Le sénateur Munson : Non, tout le long de la frontière.

M. Bujold : Nous sommes très certains que nous réussirons à épuiser le fonds de 600 millions débloqué pour les passages frontaliers. Si d'autres besoins apparaissent, le gouvernement devra y parer en temps et lieu.

Certains investissements provenant du Fonds pour l'infrastructure stratégique, qui est axé sur les routes, ont des répercussions sur les frontières parce qu'ils ont comme conséquence de faciliter le transport des biens vers les divers passages frontaliers.

Le sénateur Atkins : Pouvez-vous nous parler de la situation à St. Stephen-Calais?

Mr. Bujold: Yes, and I may ask my colleague, Mr. Sully, to assist me here.

We are in the process of negotiating with the Province of New Brunswick for a new border crossing. As you are aware, there will be a bridge built there jointly between ourselves and the Americans. There is a new border facility and we will be transferring some money from the border infrastructure fund to our colleagues in Mr. Lefebvre's agency to assist in that.

Senator Atkins: You are overcoming the problem of moving through town.

Mr. Bujold: Yes, we will be bypassing the community all together with the new border crossing.

Senator Forrestall: North?

Mr. Bujold: I believe it is north. If I have my geography right, I think it is north.

Mr. Ron Sully, Assistant Deputy Minister, Programs and Divestiture, Transport Canada: I am sorry, I cannot tell by the map, but I can get you the information.

Senator Cordy: Thank you, Ms. Burr. You are right, we did go to the Windsor-Detroit crossing. Indeed, "busy" would be an understatement. It certainly must be a priority.

You said the new crossing will be ready in 2013, not just started. I know you have told us about short-, medium- and long-term measures that are being taken to help alleviate some of the pressure at that particular crossing, but is there any way to speed up the crossing before 2013?

Ms. Burr: We are looking at all possible ways of expediting the efforts, especially for the long-term planning and initiative. In fact, the environmental assessment process started last month and will be fast-tracked to the extent possible. Nonetheless, the requirements are laid out in legislation for environmental assessment processes on both sides of the border, so there is only so much we can do to expedite the long-term planning.

In working with the city and the province, however, we are looking at short-term measures, including using technology like ITS to help with traffic flow in the shorter term.

The Chairman: Could you explain again what ITS is, please?

Ms. Burr: It stands for intelligent transportation systems. It is generally the application of computers or information processing technology to transportation activities. Quite often, they are measures that help with vehicle flows or panels that tell truckers

M. Bujold : Oui. Je demanderai peut-être l'aide de mon collègue, M. Sully, sur ce point.

Nous sommes actuellement en négociation avec la province du Nouveau-Brunswick en vue de l'installation d'un nouveau passage frontalier. Vous le savez sans doute, nous allons construire un pont à cet endroit en collaboration avec les Américains. Il y aura donc un nouveau passage frontalier, et nous allons transférer de l'argent du Fonds pour l'infrastructure frontalière à l'organisme dont fait partie M. Lefebvre, à l'appui de ce projet.

Le sénateur Atkins : Vous allez régler le problème de la circulation en pleine ville.

M. Bujold : Oui, le nouveau passage frontalier permettra de dériver la circulation loin des collectivités.

Le sénateur Forrestall : Par le nord?

M. Bujold : Je crois que oui. Si je me fie à mes connaissances géographiques, je crois qu'il sera situé au nord.

M. Ron Sully, sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions, Transports Canada : Je suis désolé, je n'ai pas la carte avec moi, mais je peux obtenir l'information pour vous.

Le sénateur Cordy : Merci, madame Burr. Vous avez raison, nous nous sommes rendus au passage Windsor-Detroit. Le terme circulation « dense » est faible. C'est une priorité, il n'y a aucun doute.

Vous avez indiqué que le nouveau corridor serait prêt en 2013, mais que la construction n'est pas encore commencée. Vous nous avez aussi parlé de mesures à court, à moyen et à long terme pour désengorger le passage à la frontière à cet endroit, mais y aurait-il moyen d'accélérer la planification pour que le corridor soit prêt avant 2013?

Mme Burr : Nous cherchons tous les moyens possibles d'aller plus vite, notamment pour ce qui est de la planification et du projet à long terme. Le processus d'évaluation environnementale a débuté le mois passé et on tentera l'impossible pour expédier les choses. Il n'en demeure pas moins que nous ne pouvons nous soustraire aux exigences législatives des deux côtés de la frontière à l'égard de l'évaluation environnementale, de sorte que notre capacité d'expédier la planification à long terme est bien restreinte.

Cependant, de concert avec la ville et la province, nous explorons des solutions à court terme, y compris des solutions technologiques comme les STI, pour améliorer le débit de la circulation dans les plus brefs délais.

Le président : Pourriez-vous nous répéter ce que signifie STI, s'il vous plaît?

Mme Burr : STI veut dire « Système de transport intelligent ». Le plus souvent, il s'agit d'applications informatiques et de technologies de traitement de l'information axées sur les activités de transport. On parle notamment de systèmes d'information

or motorists that a roadway is congested so they can pick another route or tell them what the wait times would be at a border crossing. It is technologies like that.

Senator Cordy: You did say, and I agree with you, that if you do not do things properly, then indeed you may be caught up in legal battles in the court system, which would make it, in fact, a lengthier process.

I thought you said you would start the design process after the environmental study has been done. Is it possible to do any of the designing as the environmental assessment is being done? Why is there a need to delay? Can you not start the design before the environmental assessment has been done?

Ms. Burr: According to the way in which the project will proceed, the environmental assessment will be done on all five options that are currently identified for the long-term solution.

As we carry out these environmental assessment processes, which involve extensive consultations in the community, we will look at possibly starting some of the design considerations around all five options. The key to this is not to be seen to pre-judge the outcome of the process, but at the same time, by doing a little bit of design work in advance, we might be able to shorten the overall time a little bit.

Senator Cordy: Nothing is easy politically when you are dealing with that many levels of government.

You did not talk about private ownership and its effect. It is one more thing added to the mix. You are dealing with the County of Essex, with the City of Windsor, with the province and with the federal government. In addition, there is the private ownership aspect. How does that impact on the infrastructure efforts and security concerns when looking at a crossing?

Ms. Burr: One of the criteria we are using in the binational process is definitely security. That will include looking at issues like redundancy.

When it comes to the private-sector consideration, there are several proponents, as I am sure you are aware, of various options in the long term — the five options that are on the table. There are several private sector interests involved.

At this stage, there has been no decision taken as to whether the final crossing outcome would be public-sector or private-sector managed, and everything is on the table. Everything is open at this stage.

Senator Cordy: Have the United States representatives indicated how they feel about private ownership?

Have they given any indication as to what their preference would be?

Ms. Burr: They have not, at this stage.

sur l'achalandage routier ou de panneaux qui signalent aux camionneurs ou aux automobilistes qu'une telle route est bloquée, de sorte qu'ils peuvent choisir de bifurquer, ou qui leur indiquent les délais d'attente aux postes frontaliers. Les STI regroupent ce type de technologies.

Le sénateur Cordy : Vous avez affirmé, et j'abonde dans votre sens, que si vous ne suivez pas les règles, vous vous exposez à des batailles juridiques qui ne feraient que rallonger le processus.

Si ma mémoire est bonne, vous avez dit que le processus de conception ne débiterait qu'après l'étude environnementale. N'y a-t-il aucun moyen de commencer la conception avant la fin de l'évaluation environnementale? Pourquoi attendre? Êtes-vous absolument obligés d'attendre la fin de l'évaluation environnementale avant de commencer la conception?

Mme Burr : Selon la planification établie, une évaluation environnementale sera réalisée pour chacun des cinq projets à long terme qui sont proposés.

Parallèlement au processus d'évaluation environnementale, qui suppose de longues consultations publiques, nous verrons s'il est possible d'entamer les travaux de conception pour l'ensemble des cinq options. L'important est de ne pas donner l'impression d'avoir présumé des résultats du processus. Cependant, si nous faisons un peu de conception à l'avance, nous arriverons peut-être à raccourcir les délais.

Le sénateur Cordy : Tout projet mettant en jeu de si nombreux paliers de gouvernement entraîne son lot de complications politiques.

Vous n'avez pas parlé de la question des intérêts privés et de leurs incidences. C'est un autre ingrédient qui s'ajoute au mélange. Vous devez transiger avec le comté d'Essex, la ville de Windsor, le gouvernement provincial et le fédéral. À cela s'ajoutent les intérêts privés. Quelle est leur incidence sur les projets liés à l'infrastructure et à la sécurité des passages frontaliers?

Mme Burr : L'un des aspects fondamentaux du processus binational est la sécurité, ce qui oblige à tenir compte de facteurs comme la redondance.

Pour ce qui est des intérêts privés, vous vous en doutez bien, les promoteurs de projets à long terme sont nombreux — nous avons cinq propositions sur la table, et les intérêts privés en cause sont multiples.

Pour l'instant, aucune décision n'a été arrêtée. Nous ne savons pas encore si le passage frontalier sera administré par le public ou par le privé. Nous en sommes encore à l'étape des propositions et tout est ouvert pour le moment.

Le sénateur Cordy : Les représentants des États-Unis se sont-ils prononcés au sujet de la propriété privée?

Ont-ils indiqué leur préférence à cet égard?

Mme Burr : Non, pas encore.

Senator Banks: I had intended to ask only one question but Senator Cordy has given rise to two questions.

My first one might be simply theoretical, because we have visited the issue a couple of times. It would seem patently clear that the difficulty of changing anything or improving anything is made greater by the number of jurisdictions involved, which Senator Cordy has outlined. Among them is the fact of the private ownership of the bridge.

The bridge owner has successfully contested certain government undertakings in the past and one court case. Is there such public interest involved in such things as the bridge that bridges ought to be precluded from private ownership and that private ownership of them ought to be ended so that governments can deal with them in the public interest and only in the public interest?

Ms. Burr: We are looking at all of the options around governance structure. Decisions around private ownership versus public ownership will probably be left to ministers at some time in the future. We would certainly look at all possibilities. My colleague, Mr. Ron Sully, is responsible for bridge policy and programs within the Department of Transport. He might want to comment on that.

Senator Banks: I just think it is silly that the largest single conduit of traffic between the two largest trade partners in the world is owned by one person. That is mind-boggling. I am a private enterprise person, by the way, but there are times when it just should not be permitted.

Mr. Sully: May I just say that that particular bridge was not always privately owned. At one time it was a public enterprise but, for whatever reason, it changed hands. It is difficult to rewrite history, which tells us that there are 24 international crossings between Canada and the U.S. and the Canadian government has an interest in only four of them in terms of direct ownership. The rest are owned either on one side by a state or on the other side by a province, or they are privately owned.

There are many combinations and permutations of ownership interests and the way in which they are managed. That is the status now. We are just beginning to analyze all of these possible combinations to determine what might be the best in the future, recognizing that what is history is history.

I would offer the opinion that one should keep in mind a division between who owns a bridge and how it is managed and how it is regulated, if it is regulated at all. The government has options available to it other than straight ownership, if I may put it that way.

Senator Banks: I want to make clear that I am not being critical of the company that owns the bridge. Just to use one example, when we were there — and this is referred to in the text that you gave us as well — we learned about the opening of four new

Le sénateur Banks : J'avais l'intention de poser une seule question, mais l'intervention du sénateur Cordy m'en a inspirée une autre.

La première pourrait être tout à fait théorique, parce que nous avons déjà abordé ce sujet à quelques reprises. Il est très évident que le nombre des parties augmente la difficulté de changer ou d'améliorer quoi que ce soit, ce que le sénateur Cordy a déjà souligné. Et le fait que le pont appartient à des intérêts privés ne facilite pas les choses.

Le propriétaire du pont s'est opposé avec succès à certains projets du gouvernement par le passé, et il est sorti indemne d'une cause devant les tribunaux. Est-ce que le gouvernement tente actuellement de reprendre l'administration du pont, ce qui éviterait que des intérêts privés ne prennent le contrôle des ponts? Ils pourraient être administrés dans le meilleur intérêt du public et à cette seule fin.

Mme Burr : Nous examinons toutes les avenues possibles pour ce qui est de la structure de régie. Les décisions concernant la propriété publique ou la propriété privée reviendront aux ministres, mais pas tout de suite. Je vous garantis que nous soupèserons toutes les possibilités. Mon collègue, M. Ron Sully, est responsable des politiques et des programmes concernant les ponts au ministère des Transports. Peut-être a-t-il quelque chose à ajouter.

Le sénateur Banks : Je veux simplement souligner qu'il est tout à fait aberrant de constater que l'axe de circulation le plus important entre les deux plus importants partenaires commerciaux du monde appartient à une seule personne. C'est assez inconcevable. Je viens du milieu de l'entreprise privée, soit dit en passant, mais certaines circonstances commandent tout simplement l'interdiction.

M. Sully : Je tiens à préciser que ce pont n'a pas toujours appartenu à des intérêts privés. Il fut un temps où il appartenait au gouvernement mais, pour une raison obscure, il y a eu changement de main. Il est difficile de réécrire l'histoire, qui nous apprend qu'il existe 24 passages internationaux entre le Canada et les États-Unis, dont quatre seulement sont la propriété directe du gouvernement canadien. Les autres appartiennent soit à un État, soit à une province, soit à des intérêts privés.

Il existe plusieurs possibilités de combiner et de permuter les droits de propriété, de les administrer aussi. Nous en sommes tout juste à comparer toutes les combinaisons possibles afin de dégager la solution optimale, tout en tenant compte du fait que l'histoire ne peut être réécrite.

Si vous le permettez, je vous rappelle qu'il faut faire des distinctions entre le propriétaire et l'administrateur d'un pont, entre la façon dont il est administré et la façon dont il est réglementé, s'il est réglementé. Le gouvernement dispose de toutes sortes de possibilités outre la propriété unique, si je peux m'exprimer ainsi.

Le sénateur Banks : Je tiens à bien préciser que je ne critique pas la société propriétaire du pont. À titre d'exemple, quand nous y étions — il en est aussi question dans le texte que vous nous avez remis —, nous avons appris l'ouverture de quatre guérites de

customs booths on the U.S. side that were built by the bridge owner. The building began in 2001, I believe, and finished in the summer of 2003, but they did not open until the summer of 2004, one year after they were ready. Why did it take one year to go through the bureaucracy, or the legalities or jurisdictional questions, to get those booths opened? They have had a salutary result on the lessening of the line-ups of traffic on Huron-Church Road; so why would something like that take one year to be resolved?

Mr. Sully: I cannot speak for the bridge operator and why it took that amount of time, but I would point out that even where you have —

Senator Banks: I am sorry for interrupting, but I do not think it was his fault; rather, the fault lay elsewhere.

Mr. Sully: The Blue Water Bridge is an example of pure public ownership, with the American side owned by the State of Michigan and the Canadian side owned by a federal Crown corporation, the Blue Water Bridge Authority. In the aftermath of September 11, it happened that our side moved much more quickly to put security enhancements in place.

My point is that even when there is public ownership, such as the Michigan Department of Transportation, it is not necessarily the case that they will do the right thing at the right time, or act totally in sync with what we are doing. These are some of the issues we need to look at as we go forward.

Senator Banks: The difference is that when a large, overriding public interest is being ill served by governments, there is recourse. When it is being ill served by private ownership, quite correctly there is no recourse. You have the gist of my question. I hope that in your deliberations the public interest will be kept foremost in everyone's mind.

Senator Atkins: In respect of booths, we were told in Windsor that the ones used for inspection purposes are outdated and that the equipment is not up to the latest technology. Could you comment on that?

Mr. Denis Lefebvre, Executive Vice-President, Canada Border Services Agency: This is the first that I have heard about that, Senator. We have other places that are truly old primary inspection lines, PILs, as we call them in our jargon.

I visited Windsor and looked at the booths. I did not find them wanting and no one reported to me that they were wanting. We do, however, have other locations across the country where the booths are less than state of the art. The booths are provided by the bridge authority. Under section 6 of the Customs Act they have to provide our facilities at any port where there is a toll. I cannot say that we have any complaint to make about the quality of the booths; however, I will look into it since you say that this was mentioned to you.

Senator Atkins: Mr. Chairman, am I correct in my comments on this?

douanes du côté américain, construites par le propriétaire lui-même. La construction avait débuté en 2001, je crois, et elle a été achevée à l'été 2003. Cependant, l'ouverture a été reportée à l'été 2004, soit une année après. Pourquoi a-t-il fallu une année entière de formalités bureaucratiques et légales, ou législatives, avant d'ouvrir les guérites? Ces nouvelles guérites ont réduit les files d'attente au chemin Huron Church, alors pourquoi le problème a-t-il traîné encore une année avant d'être résolu?

M. Sully : Je ne peux me prononcer au nom de l'exploitant du pont sur les raisons de ces délais, mais je soulignerai néanmoins que même si...

Le sénateur Banks : Désolé de vous interrompre, mais je ne crois pas qu'il faille lui lancer Lapierre. Il n'était sûrement pas responsable.

M. Sully : Le pont Blue Water est un bon exemple de bien appartenant intégralement à l'État. Le côté américain est la propriété de l'État du Michigan, alors que le côté canadien appartient à une société d'État, l'Administration du pont Blue Water. Après le 11 septembre, l'administration canadienne a été beaucoup plus preste à améliorer les dispositifs de sécurité.

Je veux simplement expliquer que même si un bien est public — dans ce cas-ci, il appartient au Michigan Department of Transportation —, rien ne garantit que le bon geste sera posé au bon moment, ou que nos activités mutuelles seront en parfaite concordance. Ce sont des questions, parmi bien d'autres, sur lesquelles nous devons nous pencher.

Le sénateur Banks : À la différence que si les gouvernements bafouent l'intérêt du public, il y a des recours. Mais si c'est le privé qui est fautif, alors je ne crois pas me tromper en disant que les recours sont nuls. C'est l'essentiel de ma question. J'espère que vous mettez toujours l'intérêt public en priorité au cours de vos délibérations.

Le sénateur Atkins : Si nous revenons aux guérites de douanes, on nous a dit à Windsor que celles qui servent aux inspections sont désuètes et que le matériel est loin d'être à la fin pointe. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Denis Lefebvre, premier vice-président, Agence des services frontaliers du Canada : C'est la première fois que j'en entends parler, sénateur. Je sais par contre que les lignes d'inspection primaires, les LIP comme nous les appelons dans notre jargon, sont vraiment vétustes à certains endroits.

J'ai visité Windsor et j'ai eu l'occasion de voir les guérites. Je ne les ai pas trouvées mal en point et personne ne m'a dit quoi que ce soit à cet effet. Je connais des endroits ailleurs au pays où les guérites sont loin d'être à la fine pointe, je peux vous l'affirmer. Les guérites sont fournies par les autorités du pont. Selon l'article 6 de la Loi sur les douanes, les autorités doivent nous fournir des installations à tous les passages à péage. Je n'ai pas entendu de plaintes au sujet de l'état des guérites. Je vais tout de même faire enquête et signaler que c'est ce qu'on vous a dit.

Le sénateur Atkins : Monsieur le président, est-ce bien ce que nous avons entendu?

The Chairman: You are absolutely right. The union spoke to this at great lengths.

Senator Banks: I think the complaint was about the equipment in the booth.

The Chairman: It was also about the design of the booth.

Senator Atkins: The U.S. Government appears to be requiring the installation of mobile VACIS machines at all rail border crossings in Windsor and Sarnia. That will require the construction of secure corridors on the Canadian side of the tunnels. Please explain the origin of this requirement.

Mr. Lefebvre: The U.S. decided some time ago that they wanted a VACIS for every train entering the U.S.; they proceeded to build VACIS machines, or to install fixed VACIS machines at nine crossings, I believe, on the U.S. side of the border. At both Windsor and Sarnia, the places you mentioned, because of the circumstances of those ports, it was not feasible to have the examination done on the U.S. side; it was not feasible because our railways preferred to have the inspection done on the Canadian side of the border rather than on the U.S. side.

The U.S. is bearing the cost of installing the equipment, but we at the CBSA have agreed, and there is an agreement to this effect, that if ever they identify a wagon that needs to be inspected on our side for security reasons, we will do the inspection so that it can be examined and the train can proceed on its journey.

Senator Atkins: Are there projects in place at the moment?

Mr. Lefebvre: In Windsor, before it could happen, there was a need to do an upgrade so that it would not unduly disrupt traffic. There were meetings with the City of Windsor and their engineer. As well, there was a need for funding from the federal level to contribute to one level crossing to assist in a reconfiguration. Basically, the whole thing stemmed from a U.S. decision to VACIS all trains.

Senator Atkins: Who mans the VACIS, and are they owned by the Americans?

Mr. Lefebvre: Yes, they are owned, manned and maintained by the Americans.

Senator Atkins: Apart from our own VACIS machines, how many VACIS machines would the Americans have on Canadian soil?

Mr. Lefebvre: Just two: one in Windsor and one at Blue Water in Sarnia, where I believe it was more convenient for all to have it on Canadian soil.

Senator Atkins: Is there a possibility there will be more?

Mr. Lefebvre: No, I think all others can be done on American soil and are being built or are already operational on the American side.

Senator Atkins: If the Americans are putting VACIS machines at railroad crossings in Canada, are we considering putting in any on the American side?

Le président : C'est exactement ce qu'on nous a dit. Le syndicat nous en a abondamment parlé.

Le sénateur Banks : Je crois que les plaintes avaient trait particulièrement au matériel installé dans les guérites.

Le président : Et au design également.

Le sénateur Atkins : Le gouvernement américain, apparemment, a exigé que des unités mobiles VACIS soient installées à tous les passages ferroviaires à Windsor et Sarnia. Pour répondre à cette requête, nous devons construire des corridors de sécurité du côté canadien des tunnels. Pouvez-vous nous expliquer la raison d'être de cette exigence?

M. Lefebvre : Les États-Unis ont décidé, il y a quelque temps, de balayer tous les trains qui entrent aux États-Unis au moyen d'un appareil VACIS. Ils ont donc entrepris de construire des installations VACIS et d'installer des appareils fixes à neuf passages, je crois, de leur côté de la frontière. À Windsor et à Sarnia, les deux endroits que vous avez mentionnés, à cause de la configuration des postes d'entrée, il est impossible d'effectuer les opérations de balayage du côté américain. Nos chemins de fer ont déclaré que l'inspection devait être faite au Canada plutôt qu'aux États-Unis.

Les Américains assument tous les coûts d'installation du matériel, mais l'ASFC a consenti — une entente a été signée à cet effet — à faire le nécessaire de notre côté si un wagon est signalé comme nécessitant une fouille pour des motifs de sécurité. Cette mesure permet que les trains poursuivent leur route.

Le sénateur Atkins : Des projets sont-ils déjà en route?

M. Lefebvre : À Windsor, il fallait au préalable apporter des améliorations afin d'éviter les interruptions indues de la circulation. Nous avons rencontré la ville de Windsor et son service de génie. Il fallait en outre obtenir du financement du fédéral afin de modifier la configuration d'un passage à niveau. Mais tout part d'une décision des États-Unis de balayer tous les trains avec des appareils du VACIS.

Le sénateur Atkins : Qui opère les appareils VACIS? Appartiennent-ils aux États-Unis?

M. Lefebvre : Oui, les appareils appartiennent aux États-Unis, et le personnel qui les opère et qui les entretient est américain.

Le sénateur Atkins : Hormis nos propres VACIS, combien de ces appareils se trouvant en territoire canadien appartiennent aux Américains?

M. Lefebvre : Deux seulement. L'un d'eux est installé à Windsor et l'autre à Blue Water, près de Sarnia, parce qu'il était plus pratique pour tous de l'installer au Canada.

Le sénateur Atkins : Est-ce qu'on prévoit en installer plus?

M. Lefebvre : Non, tous les autres peuvent être installés aux États-Unis. Selon ce que j'en sais, ils sont soit en construction, soit déjà en exploitation.

Le sénateur Atkins : Si les Américains installent des VACIS aux passages à niveau du côté canadien, le Canada envisage-t-il d'en installer du côté américain?

Mr. Lefebvre: No. We do not believe that the security risks justify our VACISing or X-raying all trains coming from the U.S. to Canada, and we are not taking steps to do so. We do the control of trains in the same way as we do the control of any other shipment. Most of the examination of a train is done at the railway yard once the train has reached a railway yard in Canada. We work with the railways. We have information about the shipments that go on the railways or that are coming through the railways, and we work with them and their security at their railway yards. We are satisfied that we have a program now that is commensurate with the risks, but we do not plan to VACIS every train.

Senator Atkins: We do not really consider that there is that high a risk with respect to trains coming into Canada as the Americans consider going the other way; is that correct?

Mr. Lefebvre: It was their assessment that they needed to do that.

The Chairman: If I may just be clear on this, Mr. Lefebvre, the tracks go both ways, presumably. Is there a north-bound track and a south-bound track? Or do trains go both ways on the same track?

Mr. Lefebvre: I do not know if it is double tracked at that place or not.

The Chairman: I guess my question is this: are you describing to us a situation in which VACIS machines are in place, but the trains inbound to Canada pass by the VACIS machines and that we choose not to look at the pictures that the VACIS machines would provide us?

Mr. Lefebvre: Our highest priority at the CBSA is, of course, terrorism and engines or weapons of mass destruction. We believe that the higher risk is at seaports and airports and that the risk of weapons of mass destruction coming from the U.S. is not high. We put our focus mostly on airports and seaports when it comes to security, and we do not believe that the risk of such engines coming through the border justifies VACISing. A significant investment must be made. It is not just building the machine; it is also manning the machine and maintaining that equipment. Our priorities lie elsewhere.

The Chairman: That is your position, notwithstanding the fact that the Oklahoma bomber was a person in the United States, notwithstanding the fact that there are 7 million illegals in the United States, and notwithstanding the fact that people smuggling into Canada is a common thing and that we have any number of people who are trying to get across our borders to obtain refugee status?

Mr. Lefebvre: I do not think the U.S. is VACISing trains between Chicago and Oklahoma, and we do not VACIS trains between Winnipeg and Toronto.

M. Lefebvre : Non. Nous avons déterminé que rien ne justifie, du point de vue de la sécurité, de balayer tous les trains en provenance des États-Unis avec un appareil VACIS ou à rayons X, et rien n'a été fait à cet égard. La procédure d'inspection des trains est la même que pour tous les autres moyens de transport de marchandises. L'inspection des trains se fait surtout à leur arrivée à la gare ferroviaire de marchandises au Canada. Nous travaillons en collaboration avec les sociétés ferroviaires. Nous détenons de l'information sur le fret embarqué à bord des trains ou qui transite par les chemins de fer, et nous travaillons avec les sociétés et leurs services de sécurité, dans leurs gares. À notre avis, le programme actuel suffit amplement compte tenu des risques, et nous n'avons aucune intention de soumettre tous les trains aux rayons des appareils VACIS.

Le sénateur Atkins : Si je comprends bien, le Canada ne considère pas que les trains qui entrent au pays présentent des risques élevés, alors que les États-Unis pensent au contraire que ceux qui entrent chez eux sont à risque. Est-ce exact?

M. Lefebvre : C'est en effet leur appréciation de la situation.

Le président : Si vous permettez cette précision, monsieur Lefebvre, les voies vont dans les deux sens, j'imagine. Existe-t-il une voie nord-sud et une voie sud-nord ou les trains circulent-ils dans les deux sens sur une seule et même voie?

M. Lefebvre : Je ne sais pas au juste si la voie est double ou non à cet endroit.

Le président : J'aimerais en fait que vous confirmiez si j'ai bien compris : des appareils VACIS sont installés au Canada, les trains qui entrent au pays sont balayés, mais nous avons choisi de ne pas regarder les images obtenues. Est-ce bien ce que vous nous avez dit?

M. Lefebvre : Je ne vous apprendrai rien en vous disant que les priorités de l'ASFC sont le terrorisme et les appareils ou armes de destruction massive. Selon nous, les risques sont plus aigus dans les ports et les aéroports. Il est peu probable qu'on tente de faire passer des armes de destruction massive en provenance des États-Unis. Nous nous concentrons sur les aéroports et les ports en matière de sécurité, et nous estimons qu'il est très peu probable que de telles armes entrent par les frontières terrestres. C'est pourquoi nous sommes arrivés à la conclusion que l'installation d'appareils VACIS n'était pas justifiée. Ces appareils coûtent cher. Il ne faut pas seulement les construire. Il faut aussi que du personnel les opère et les entretienne. Nous avons d'autres priorités.

Le président : C'est votre position, même si l'auteur de l'explosion d'Oklahoma était un Américain? Même si on dénombre 7 millions d'immigrants clandestins aux États-Unis, et même si des clandestins passent régulièrement la frontière canadienne et que tant de personnes essaient de franchir nos frontières pour réclamer le statut de réfugié?

M. Lefebvre : Je ne crois pas que les États-Unis utilisent le VACIS pour inspecter les trains entre Chicago et Oklahoma, et nous ne le faisons pas non plus entre Winnipeg et Toronto.

The Chairman: In this case, the machines are there. They are in place. My question is, do we not bother to turn them on when trains are travelling north? And your answer is no, we do not, and it is not important to us.

Mr. Lefebvre: They are installed by the Americans on American soil at nine places. They are manned by Americans and maintained by Americans. I do not think it is just a matter of turning the switch on or off for Canadians to VACIS all trains coming north. It would be a significant investment.

The Chairman: It would be an investment in people watching them and probably sharing in the maintenance of them; there is no question about that; but I thought that was what border inspection was. I thought that was what your agency was all about.

Mr. Lefebvre: Our agency is about prioritizing our work so we spend our resources where the higher risk is.

The Chairman: This is not one?

Mr. Lefebvre: No.

The Chairman: Thank you.

Mr. Lefebvre: It is not that there is no risk, but we believe that, for train transportation from the U.S. to Canada, we have in place the risk assessment steps, the information we need to gauge the level of risk and to act when risk is found and to examine trains when required.

Senator Atkins: Would these VACIS machines be run on a 24-hour cycle?

Mr. Lefebvre: My understanding, from what the U.S. told us, is that they wanted to VACIS all trains. If the trains are running all the time, I assume that their scanners are working all the time, but I have no way of ascertaining that.

Senator Forrestall: Mr. Lefebvre, are you the bus driver? Does the buck stop with you before it gets to Minister McLellan, or is there somebody between you and Minister McLellan?

Mr. Lefebvre: There is the president of the agency, Mr. Alain Jolicoeur.

Senator Forrestall: Why is he not here?

The Chairman: Because Mr. Lefebvre is such a competent witness.

Senator Forrestall: That is fair. I just want to meet the bus driver, that is all. I do not mind the spare.

Mr. Lefebvre: He runs the company; I run the bus.

Senator Forrestall: Then you are the man I want to talk to.

Le président : Mais à cet endroit, des appareils sont en place. Ils sont là. Je vous ai demandé si on se donnait la peine de les mettre en marche quand les trains circulent vers le nord. Votre réponse est non, parce que ce n'est pas important pour le Canada.

M. Lefebvre : Ces appareils ont été installés par les Américains en sol américain, à neuf endroits. Ils sont opérés par des Américains et entretenus par des Américains. Le Canada ne pourrait pas les mettre en marche du côté canadien pour balayer tous les trains qui entrent chez nous. Il faudrait investir des sommes considérables.

Le président : Il faudrait affecter du personnel à leur surveillance et probablement participer à l'entretien. Je comprends bien. Mais n'est-ce pas le genre d'activités qui font partie de l'inspection aux frontières? N'est-ce pas pour cela que votre Agence existe?

M. Lefebvre : Notre Agence établit des priorités et investit ses ressources là où les risques sont les plus élevés.

Le président : Et ils ne le sont pas à cet endroit?

M. Lefebvre : Non.

Le président : Merci.

M. Lefebvre : Nous ne disons pas qu'il n'y a pas de risque. Pour ce qui est du transport ferroviaire en provenance des États-Unis, le Canada s'est doté d'un processus d'évaluation et nous recueillons l'information nécessaire pour évaluer le degré de risque et pour intervenir au besoin. Nous fouillons les trains jugés à risque.

Le sénateur Atkins : Les appareils VACIS sont-ils utilisés en tout temps?

M. Lefebvre : Si j'ai bien compris l'information obtenue des États-Unis à ce sujet, l'intention est de balayer tous les trains. Si les trains roulent en tout temps, j'imagine que les VACIS fonctionnent aussi en tout temps. Cependant, je ne peux le certifier.

Le sénateur Forrestall : Monsieur Lefebvre, êtes-vous le conducteur de l'autobus? Êtes-vous le responsable après la ministre McLellan, ou y a-t-il quelqu'un d'autre entre vous et la ministre?

M. Lefebvre : Il y a le président de l'Agence, M. Alain Jolicoeur.

Le sénateur Forrestall : Pourquoi n'est-il pas ici?

Le président : Parce que M. Lefebvre est un témoin très compétent.

Le sénateur Forrestall : J'en conviens. J'aimerais simplement rencontrer le conducteur, c'est tout. Je n'ai rien contre son substitut.

M. Lefebvre : Il dirige la société, je conduis l'autobus.

Le sénateur Forrestall : Alors vous êtes l'homme à qui je veux parler.

With respect to the booths and their upgrading or their inadequacy, we hear constantly about the inability of an officer in one of these booths to communicate with other authorities whenever someone runs the barrier and does not bother to stop. Information on their electronic machinery is less than adequate and is very slow. Those are just two points, and I am sure there are more than those.

I would be appreciative if you took a quick look at this, even if it means that the Government of Canada, or Customs itself, has to undertake this responsibility, because it is one thing to be frugal and save money, but it is another thing entirely to expose our citizens to a danger that is unnecessary because we could have done something to better protect them.

Mr. Lefebvre: Senator, at those booths, we have over the last several years constantly upgraded the equipment, the communications, and means and access to databanks. I think, we have moved by leaps and bounds. There is certainly more progress to be made.

Senator Forrestall: I remember a man selling vacuum cleaners to people in the North Mountain in Nova Scotia 22 years before they got electricity. That is what I call entrepreneurship and leadership out in front. Why do you not get way out in front like that and I as a Canadian will feel a lot safer and I am sure the Americans will feel a lot safer.

Coming back to the New Brunswick border and where the bridge is located, I am very pleased that you will by-pass the community. As one of those who have great pleasure in driving up frequently and going to the United States that to me is the crossing of convenience and comfort. When you are doing something with trucks, it is impossible. You cannot get through at all.

Just going further up the Saint John River, are there any other border crossings that are being upgraded or is any further work being done?

Mr. Bujold: We are spending \$10 million to connect route 2 at Woodstock-Holton. We will be twinning that road, which is a continuous four lane that connects to the interstate on the main side, the I-95. As far as New Brunswick is concerned, those are the border crossings right now that have been targeted for investments under the border infrastructure fund, senator.

Senator Forrestall: Thank you. In the discussions and consideration of how we will upgrade the Windsor situation, I have not heard any mention of going upland into the hinterlands, maybe 10 to 12 kilometres from a crossing, and establishing one-stop shopping — what I have always referred to as one-stop shopping — for both north and south traffic, where we are face-to-face with our friends from the United States and we do everything there and then secure them from that point until they are firmly in the United States. Is there some reason that we have not heard anything about that today?

Pour ce qui est des guérites... Nous entendons parler de rénovations, de vétusté. Nous entendons très souvent aussi que des agents sont incapables de communiquer avec d'autres autorités lorsque des personnes passent la barrière sans s'arrêter. L'information qu'ils trouvent dans les bases de données électroniques est loin d'être à jour et elles sont très lentes. Ce sont deux problèmes souvent relevés, et je suis convaincue que ce ne sont pas les seuls.

J'aimerais beaucoup que vous fassiez le tour de la question, rapidement. Il faudra bien qu'un jour le gouvernement canadien, ou les Douanes, prennent leurs responsabilités. C'est une chose de vouloir économiser, mais il ne faut pas oublier que les citoyens sont exposés à des dangers inutiles parce que nous ne faisons rien pour les protéger.

M. Lefebvre : Monsieur le sénateur, pour ce qui est de ces guérites en particulier, nous n'avons cessé ces dernières années d'améliorer le matériel, les communications et les moyens d'accès aux banques de données. Selon moi, nous avons fait des pas de géant. Mais j'avoue qu'il reste encore à faire.

Le sénateur Forrestall : Je me souviens de cet homme qui vendait des aspirateurs dans la région du mont Nord, en Nouvelle-Écosse, il y a 22 ans, avant même que l'électricité ne soit arrivée. Voilà ce que j'appelle avoir l'esprit d'entreprise et du leadership! Vous pourriez vous inspirer de tels visionnaires. À titre de Canadien, je me sentirais beaucoup plus en sécurité, et mes voisins américains partageraient certainement ce sentiment.

Pour revenir à la frontière du Nouveau-Brunswick et à l'emplacement du pont, je me réjouis d'apprendre que la collectivité sera épargnée. Étant parmi les chanceux qui peuvent apprécier souvent le parcours vers les États-Unis, je peux affirmer que ce sera le meilleur moyen de joindre l'utile à l'agréable. Avec les camions, c'est impossible. C'est bloqué.

Au-delà de la rivière Saint-Jean, y a-t-il des projets d'amélioration de passages frontaliers ou d'autres travaux sont-ils prévus?

M. Bujold : Nous avons débloqué 10 millions de dollars pour lier la Route 2 à Woodstock-Holton. Nous allons élargir cette route à quatre voies pour rejoindre directement la Interstate 95, du côté du Maine. Pour ce qui est du Nouveau-Brunswick, ce sont les seuls postes frontaliers où des investissements sont prévus au titre du Fonds pour l'infrastructure frontalière, monsieur le sénateur.

Le sénateur Forrestall : Merci. Quand nous avons discuté des améliorations qui seront apportées à Windsor, je n'ai rien entendu au sujet de la possibilité d'aller plus au nord, dans l'arrière-pays, à 10 ou 12 kilomètres d'un passage, pour y établir un guichet unique — ce que moi j'ai toujours appelé un guichet unique — pour les voitures circulant dans les deux sens. Nous serions face à face avec nos amis américains et tous les services seraient réunis au même endroit. Nous pourrions assurer la sécurité jusqu'à ce que les véhicules se trouvent en sol américain. Pourquoi ne pas avoir abordé cette possibilité aujourd'hui?

Mr. Lefebvre: Senator, it is not impossible that the future will hold such developments. There was a decision announced jointly with the U.S. by Minister McLellan and Secretary Ridge to pilot pre-clearance at Peace, and one on the American side by the Canadians at some other port. But it is just a pilot. We have to develop the agreement; we have to develop the legislation; and we have to develop a mutual understanding of how those ports will work. It could lead, indeed, in the future, if that pilot is successful, as we believe it will be, to having both services on one side of the border.

Senator Forrestall: Is there a time-frame?

Mr. Lefebvre: We are starting in earnest in our discussions with the U.S. There are some steps to take place to iron out an agreement, and then we will need legislation. The discussions with bridge authorities and the examination of the site for Canadians to work on the American side are progressing in earnest. It should not be too long in the future before the actual work starts.

Senator Forrestall: Is there included in these discussions the subject of arming?

Mr. Lefebvre: The Americans who work on the Canadian side will not be armed, and the Americans have agreed to that, but we will have to discuss the level of security we need to give to the American officers working on the Canadian side.

Senator Cordy: I return to my earlier question related to jurisdiction, and the idea that there are so many interests, so many levels of government involved and private interests involved. Would you give the committee an idea of the role of the federal government in ensuring that everybody is working together and that everybody is moving forward on the file when we deal with infrastructure, or is the federal government taking the lead role in determining that everybody works together for the betterment of the various projects?

Ms. Burr: Senator, are you referring particularly to Windsor?

Senator Cordy: Particularly to Windsor, but I guess you could look at it overall. Someone made reference earlier to a number of crossings that are not just owned by the federal government, but I think particularly of Windsor, because that is one that we all understand easily; that is the one that we look at involves the municipal, provincial, federal and private interests.

Ms. Burr: Back in the 1990s when the government began to realize that the growth in trade was so significant that we had to do something about border infrastructure, there was a decision taken that we needed some kind of mechanism that brought all these diverse parties together. I mentioned in my presentation, and I believe we mentioned it in the deck as well, that there are these transportation coordinating processes that involve the Border Services Agency and our counterparts on the other side of the border as well as the provincial governments.

M. Lefebvre : Sénateur, rien n'interdit de le faire. La ministre McLellan et le secrétaire Ridge ont annoncé une décision conjointe entre le Canada et les États-Unis concernant un projet pilote de prédédouanement au pont Peace et un autre poste pilote canadien du côté américain, à un autre point d'entrée. Mais c'est encore à l'étape du projet pilote. Il faut élaborer une entente, des textes législatifs et en arriver à un terrain d'entente quant au fonctionnement de ces points d'entrée. Si les résultats sont probants, et nous avons bon espoir qu'ils le seront, le projet pilote pourrait aboutir à l'offre des deux services d'un même côté de la frontière.

Le sénateur Forrestall : Avez-vous fixé un échéancier?

M. Lefebvre : Nous avons entamé des discussions très sérieuses avec les États-Unis. Il faut respecter diverses étapes avant de sceller une entente, après quoi il faudra adopter les dispositions législatives. Les pourparlers avec les autorités du pont sont bien entamés et le Canada cherche activement un site pour installer un poste du côté américain. Les travaux devraient commencer très bientôt.

Le sénateur Forrestall : La question de l'armement fait-elle partie des discussions?

M. Lefebvre : Les Américains qui travaillent du côté canadien ne seront pas armés, ce avec quoi les Américains sont d'accord. Il reste à établir quel degré de sécurité nous devons garantir aux agents américains qui travailleront au Canada.

Le sénateur Cordy : Je voudrais revenir à ce que nous avons dit plus tôt concernant la multiplicité des intérêts en jeu, tant publics que privés. Pouvez-vous nous dire ce qu'entend faire le gouvernement fédéral pour assurer une collaboration efficace entre les parties et leur diligence à faire avancer les projets d'infrastructure? Jouera-t-il son rôle de leader, pour convaincre toutes les parties de travailler de concert à l'avancement des divers projets?

Mme Burr : Sénateur, faites-vous référence au projet de Windsor en particulier?

Le sénateur Cordy : Oui, je pense plus particulièrement à Windsor, mais à l'ensemble des projets également. Quelqu'un a parlé plus tôt de divers postes frontaliers qui ne sont pas la propriété exclusive du gouvernement fédéral. Mais j'avais plus particulièrement en tête le passage de Windsor, parce que tous ici connaissent bien ce dossier, qui touche le municipal, le provincial, le fédéral et des intérêts privés.

Mme Burr : Dans les années 90, quand le gouvernement s'est aperçu que le boum des échanges exigerait de revoir l'infrastructure frontalière, il a été décidé de créer des structures pour favoriser la collaboration de toutes les parties. Je l'ai mentionné dans ma présentation, et je crois qu'il en est question aussi dans la liasse, des processus de coordination des transports réunissent l'Agence des services frontaliers et ses homologues du côté américain, ainsi que les gouvernements provinciaux.

When you look at Windsor, specifically, we also have a mechanism that is focussed on all of the border crossings between Michigan and Ontario, plus the U.S. Federal Highways Administration, which is part of the U.S. Department of Transportation, and ourselves, Transport Canada, and the Province of Ontario, and that group gets together regularly and talks about broad challenges associated with transportation. More specifically, we have the binational process, which has focused totally on Windsor and involves the U.S. state and federal governments, the Province of Ontario and ourselves. While it is a partnership initiative, none of us could solve this by ourselves. One of the roles that we see the federal government having, as well as providing funding, is certainly to be a bit of a catalyst in bringing people together to try to sort out what makes the most sense.

Senator Cordy: When you say you get together regularly, what would regularly be? Twice a year?

Ms. Burr: It is twice a year for the broad umbrella organization I was mentioning and twice a year for the Canada-U.S., Ontario-Michigan process and fairly regularly nowadays on the binational process, the one that is focused specifically on Windsor. There are a number of subgroups and working committee that report to the binational process. These days, they are meeting fairly regularly, as well.

Senator Cordy: For continuity, are they the same bodies attending the meetings? It is fine to say that there is a representative from Transport Canada, but if it is a different person each time, there is not much continuity. Is it a specific person's job to be the representative at the meetings?

Ms. Burr: Generally speaking that is the case. There are some instances where, perhaps, you would have a specialist from a particular area come into a meeting to give advice and who would not be a regular member of a working committee.

Senator Cordy: I can understand those types of things.

Ms. Burr: It is generally the same people, certainly from the Transport Canada side. In my area, which is policy, and Mr. Sully's area, which is programs, we collaborate with our provincial and American colleagues.

Senator Cordy: Who exactly is in charge? You are from Transport Canada, but then we heard the announcement from Minister McLellan that the wait time would be 25 per cent less. Who is in charge?

Ms. Burr: Minister McLellan is in charge overall for border issues. She chairs this group of ministers that look particularly at Windsor, but more generally at border issues as well.

Pour ce qui est de Windsor en particulier, un groupe réunit les autorités responsables des passages frontaliers entre le Michigan et l'Ontario, ainsi que la U.S. Federal Highways Administration, qui fait partie du U.S. Department of Transportation, nous-mêmes, Transports Canada et la province d'Ontario. Les membres se rencontrent régulièrement pour échanger sur les grands enjeux du transport. Un autre processus binational a été créé expressément et uniquement pour Windsor; il comprend des représentants des gouvernements des États américains et des gouvernements fédéraux, de la province d'Ontario et nous-mêmes. Tout doit être fait en partenariat, car aucune des parties ne pourrait régler les problèmes à elle seule. Outre son rôle de bailleur de fonds, nous croyons que le fédéral doit inciter les parties à unir leurs efforts pour trouver les solutions les plus judicieuses.

Le sénateur Cordy : Quand vous dites que vous vous réunissez régulièrement, qu'est-ce que cela signifie au juste? Deux fois par année?

Mme Burr : Deux fois par année dans le cas des grands organismes ombrelles que j'ai mentionnés, deux fois par année pour ce qui est du groupe Canada-États-Unis et Ontario-Michigan, et assez régulièrement ces temps-ci pour ce qui est du groupe binational du passage frontalier de Windsor. Divers sous-groupes et comités de travail ont émergé de ce groupe binational. Ces derniers temps, ils se sont également réunis de façon assez régulière.

Le sénateur Cordy : Est-ce que les participants aux réunions sont toujours les mêmes, pour garantir une certaine continuité? C'est bien si un représentant de Transports Canada assiste aux réunions, mais si ce n'est jamais le même, la continuité est difficile à assurer. Est-ce que des personnes en particulier sont affectées pour représenter les organismes aux réunions?

Mme Burr : Dans la plupart des cas, oui. Il peut arriver qu'un spécialiste dans un domaine donné assiste à une réunion à titre de conseiller, même s'il n'est pas membre régulier du comité de travail.

Le sénateur Cordy : Ces exceptions sont normales, je comprends bien.

Mme Burr : Mais en règle générale, les représentants de Transports Canada sont toujours les mêmes. Dans mon secteur, les politiques, et dans celui de M. Sully, les programmes, nous collaborons avec nos collègues du provincial et des États-Unis.

Le sénateur Cordy : Qui est le grand responsable? Vous travaillez pour Transports Canada, mais c'est la ministre McLellan qui a annoncé le défi de réduire les délais d'attente de 25 p. 100. Qui est le grand responsable du dossier?

Mme Burr : La ministre McLellan chapeaute le dossier des frontières en général. Elle préside le groupe de ministres chargés d'examiner plus particulièrement le dossier de Windsor, mais également d'autres dossiers concernant les frontières en général.

Within the federal family, we divide up the work and come together to look at how we are managing going forward. On the phase two work for Windsor, because it is focused mainly on transportation issues, it is Minister LaPierre who is leading that component of the broad Windsor strategy.

Senator Cordy: The minister at the cabinet table would be Minister McLellan, if it is a border issue; but, if we are talking about the infrastructure, is that Minister Lapierre?

Ms. Burr: It would be Minister Lapierre working in collaboration with Minister Godfrey, who is the Minister responsible for cities and communities and, of course, the office of infrastructure.

We have Minister McLellan chairing the ad hoc committee of ministers. Other ministers who have an interest are Minister Emerson, Minister Peterson, because of international trade, and Minister Volpe because of the Ontario dimension. It is very complicated, but we all know what we are doing and I think it is working quite well.

Senator Forrestall: Are you sure of that?

Senator Cordy: Did I understand you to say that, while there is a committee with the various jurisdictions, there is also a federal committee? There are two committees then: a committee of ministers led by Minister McLellan and a committee of bureaucrats.

Ms. Burr: It is a mirror committee to support the ministers in their deliberations. The people you see in front of you represent the departments that are most directly involved in all of this.

Senator Cordy: How do we ensure that all of the jurisdictions work in a timely way so that we are actually moving from point A to point B to point C and not rehashing things that have already been decided? Is it that we hold the purse strings? Would that be a big enough hammer to make sure everyone is working well?

Ms. Burr: It certainly focuses the attention. However, coming back to your point, senator, it is very important that there are regular meetings and that there is a clear work plan and principles that have been enunciated by the province, the federal government and the city. Any of the work we are doing on both phase one and phase two of the Windsor strategy is based on these principles.

Senator Cordy: To a lesser extent, the same types of models — perhaps not the same number of meetings — could hold true where we have different jurisdictions. In New Brunswick, perhaps it would be the state and New Brunswick and the federal government. The same types of things, to a smaller extent, would be used there as are being used in the Windsor scenario. Is that right?

Ms. Burr: That is correct, yes.

Au sein du fédéral, nous nous divisons le travail, puis nous nous réunissons pour préparer l'étape suivante. La phase 2 de la stratégie globale du passage frontalier de Windsor, axée essentiellement sur les transports, relève du ministre Lapierre.

Le sénateur Cordy : Lors d'une réunion du Cabinet, s'il est question de frontières, c'est la ministre McLellan qui mènerait la discussion; si c'est l'infrastructure qui est en cause, le ministre Lapierre prendrait-il les rennes?

Mme Burr : Le ministre Lapierre collaborerait avec le ministre Godfrey, responsable des villes et des collectivités et, bien entendu, avec le Bureau de l'infrastructure.

La ministre McLellan préside le Comité spécial des ministres. Les autres ministres visés sont le ministre Emerson, le ministre Peterson, pour le volet des échanges internationaux, et le ministre Volpe, parce que l'Ontario est concerné. C'est une question d'une éminente complexité, mais nous savons tous ce que nous avons à faire et je crois que le résultat est assez positif.

Le sénateur Forrestall : En êtes-vous certaine?

Le sénateur Cordy : Est-ce que je me trompe ou vous avez dit qu'un comité réunissait des représentants de toutes les autorités, mais qu'il y avait aussi un comité fédéral? Il y a donc deux comités : un comité de ministres, présidé par la ministre McLellan, et un comité de bureaucrates.

Mme Burr : Il s'agit d'un comité parallèle, qui prête main forte aux ministres. Les gens assis en face de vous représentent les ministères les plus directement touchés.

Le sénateur Cordy : Comment nous assurer que les parties agissent de concert pour que le dossier avance du point A au point B, puis au point C, et pour éviter de revenir constamment sur des décisions déjà prises? Est-ce que nous y arrivons parce que nous tenons les cordons de la bourse? Est-ce un argument assez massue pour inciter toutes les parties à aller dans la même direction?

Mme Burr : Oui, c'est certainement une bonne façon de concentrer l'attention. Cependant, pour en revenir à ce que vous avez dit, sénateur, il est important que la province, le fédéral et la ville se réunissent périodiquement pour s'entendre sur un plan de travail ainsi que sur des principes clairs. Tous les travaux de la phase 1 et de la phase 2 de la stratégie de Windsor sont menés selon ces principes.

Le sénateur Cordy : Dans une moindre mesure, ce type de modèle — mais sans doute pas le même nombre de réunions — pourrait s'appliquer dès que plusieurs autorités sont mises à partie. Au Nouveau-Brunswick, on pourrait former un groupe de représentants de l'État, de la province et du gouvernement fédéral. Les mêmes mécanismes que ceux de Windsor, moins étendus toutefois, peuvent être appliqués. Est-ce ce qui se passe?

Mme Burr : Exactement.

The Chairman: I cannot help but observe that from 9/11 to 2013 is an unacceptably long time. I have not heard anything today that gives me or this committee any comfort that people can move faster. It is not an acceptable period of time.

Ms. Burr: We, too, are concerned about the length of time and the fact that this is our most important border crossing and we have to ensure that it works well. One of the points that arose from the first feasibility study of the binational process and was corroborated in January, when the City of Windsor's consultant, Sam Schwartz, released his report, was that the capacity is there for the current crossings until about 2015. If we can keep focused on a work plan that is challenge-free in terms of litigation or legal challenge, and if we can focus on the phase one initiatives that are dealing with the short-term congestion problems in the City of Windsor and then move on to phase two and upgrades that are in the medium term, we are hopeful that we will be able to have a new facility in place before we are really at a capacity crunch in about 2015.

The Chairman: Capacity is not what worries people; it is the fact that people are crossing the bridge uninspected. People get across the bridge and no one has looked at the vehicle. Anything could happen on the bridge and we all know it. There is no redundancy, and it is absolutely an unacceptable situation.

Mr. Lefebvre: The number of bridges we have and the inspection of vehicles are not necessarily correlated.

The Chairman: But they should be, should they not?

Mr. Lefebvre: I think that the level of inspection that we afford shipments or people coming across the bridge is based on our risk assessment.

The Chairman: They come across before you inspect them.

Mr. Lefebvre: Yes.

The Chairman: That is too late.

Mr. Lefebvre: It is not too late to prevent some unwanted shipments from entering Canadian commerce.

The Chairman: No, but it is too late for someone making a mess of the bridge halfway across.

Mr. Lefebvre: That is why pre-clearance has been approved and will be piloted, starting immediately. This is one of the factors that is driving —

The Chairman: With respect, it is not starting immediately. You have one project. You have not figured out where the second project will be on the Canadian side. You have not named

Le président : Je ne peux m'empêcher de remarquer que l'intervalle entre le 11 septembre et l'échéance de 2013 me semble exagérément long. Rien de ce que j'ai entendu aujourd'hui ne permet au comité de présager que les intéressés feront en sorte d'accélérer le processus. Ce délai n'est pas acceptable.

Mme Burr : Nous sommes tout aussi sensibles que vous aux délais. Nous savons à quel point ce passage frontalier est stratégique. Nous mettrons les bouchées doubles pour que aille pour le mieux. Mais n'oublions pas que l'une des constatations de la première étude de faisabilité du groupe binational, qui été corroborée en janvier dans le rapport du consultant engagé par la ville de Windsor, Sam Schwartz, prévoit que les postes frontaliers actuels pourront répondre à la demande jusqu'en 2015. Si nous maintenons le cap avec un plan de travail absolument blindé contre toute forme de poursuite ou de contestation judiciaire, et si nous nous concentrons sur les projets de la phase 1, axés sur la résolution à court terme des problèmes de congestion dans la ville de Windsor avant de passer à la phase 2, axée sur les mises à niveau à moyen terme, nous avons bon espoir que les nouvelles installations seront en place quand nous aurons atteint les limites de capacité, en 2015 environ.

Le président : Les citoyens ne sont pas tant préoccupés par les limites de capacité que par le fait que des personnes franchissent la frontière sans être inquiétées. Des véhicules se rendent de l'autre côté du pont sans avoir été inspectés. Tout peut arriver sur un pont, mais on laisse faire. Il n'y a aucune redondance, et cette situation est inacceptable.

M. Lefebvre : Le nombre de ponts dans le pays et le nombre d'inspections des véhicules ne correspondent pas nécessairement.

Le président : Mais ils le devraient, non?

M. Lefebvre : Le niveau d'inspection des marchandises ou des personnes qui franchissent le pont est établi en fonction de notre évaluation du risque.

Le président : Ils traversent avant que vous en fassiez l'inspection.

M. Lefebvre : Oui.

Le président : C'est trop tard.

M. Lefebvre : Ce n'est pas trop tard pour empêcher la pénétration de marchandises indésirables dans les marchés canadiens.

Le président : Peut-être, mais c'est trop tard pour empêcher quelqu'un de commettre un acte de destruction au milieu du pont.

M. Lefebvre : C'est pourquoi nous avons donné notre consentement à une procédure de prédédouanement et qu'un projet pilote est sur le point de commencer. C'est l'un des facteurs...

Le président : Sauf votre respect, il n'est pas sur le point de commencer. Vous en êtes à l'étape embryonnaire. Vous ne savez même pas où le deuxième projet sera installé du côté canadien.

Windsor as being a pre-clearance site yet. You have only talked about the Buffalo one. Please do not tell us that it has been approved and it is starting immediately.

Mr. Lefebvre: I submit that this is a major step forward. I think that pre-clearance has served us very well at airports in Canada for a number of years. Through a significant amount of persuasion, we have obtained an agreement with our colleagues in the United States to do this at the land border. It is very promising for security reasons; but also, to optimize the use of FAST and NEXUS, we need to proceed where the infrastructure can allow us to do this optimization and also to reduce the timelines to cross.

The Chairman: Pre-clearance will be in place at all the bridges by what date, sir?

Mr. Lefebvre: We have to start somewhere and we are starting this right now. It was a major step for both countries to decide to move forward in that direction.

The Chairman: Does this have to be done sequentially, one bridge at a time?

Mr. Lefebvre: No, but I think that we have a lot of issues to iron out. The U.S. had views on the nature of the agreement that they wanted before this takes place. They have now agreed, and we have agreed, to the basic principles that will guide us in the development of the agreement. Once the pilot is a success, I think that this can be replicated wherever it makes sense.

The Chairman: You made the point earlier that the principle was established years ago at airports and it works well there.

Mr. Lefebvre: It does at airports.

The Chairman: What is the delay, why the foot-dragging?

Mr. Lefebvre: It is a partnership. Before you can launch a program such as this, both countries have to see eye to eye on how it will develop. That is what has been achieved. We have achieved a meeting of the minds on the basic principles that will regulate the way we each enforce our customs and immigration statutes on the other side of the border. That is a major step forward.

The Chairman: So you are willing to do it. Canada's position is that it is prepared to have reverse inspections; we think it is a good idea; is that correct?

Mr. Lefebvre: Yes, we think that having a legal framework that will allow us, whenever it makes sense, to work on either side of the border is a good thing. We have pushed very hard to have it and now that we have the agreement in principle it is a matter of giving life to it.

The Chairman: Are there economic reasons why the Americans are going slowly?

Mr. Lefebvre: I do not think they are going slowly. The issues were surrounding the level of powers they would need to operate on this side. Their basic position, initially, was they wanted to have full powers, which they do not have at airports, because it

Vous n'avez pas encore désigné Windsor comme site de prédédouanement. Vous avez seulement parlé de celui de Buffalo. Ne venez pas nous dire que vous avez les autorisations en poche et que le projet est sur le point de commencer.

M. Lefebvre : Je vous signale que nous avons accompli d'immenses progrès. Le prédédouanement s'est avéré fort efficace dans les aéroports canadiens, depuis des années. À force d'argumentation, nous avons réussi à persuader nos collègues américains d'en faire autant à la frontière terrestre. C'est une avenue fort prometteuse du point de vue de la sécurité. Par ailleurs, nous ferons en sorte d'optimiser les programmes EXPRES et NEXUS, là où les infrastructures le permettent, ce qui réduira encore les délais aux frontières.

Le président : Quand procédera-t-on au prédédouanement à l'entrée de tous les ponts, monsieur?

M. Lefebvre : Il faut bien commencer quelque part, et c'est maintenant que nous commençons. Le fait que nos deux pays se soient entendus pour aller dans cette direction représente une étape cruciale.

Le président : Les opérations seront-elles séquentielles, pont par pont?

M. Lefebvre : Non, mais il reste encore beaucoup de questions à régler. Les États-Unis avaient leur propre vision de la nature de l'entente, et ils voulaient la faire valoir avant de signer. Ils ont finalement accepté, et nous avons accepté, les principes directeurs de l'élaboration de l'entente. Si le projet pilote est concluant, il pourra être reproduit partout où ce sera indiqué.

Le président : Vous avez dit déjà que cette procédure existait depuis des années dans les aéroports et qu'elle était très efficace.

M. Lefebvre : C'est le cas dans les aéroports, en effet.

Le président : Pourquoi attendre alors?

M. Lefebvre : Nous travaillons en partenariat. Avant de lancer un programme de cette nature, il faut que les deux pays parviennent à un accord mutuel sur le fonctionnement. C'est là où nous en sommes. Nous sommes parvenus à un consensus sur les principes de base qui régiront l'application des lois sur les douanes et l'immigration des deux côtés de la frontière. C'est un grand pas en avant.

Le président : Vous êtes donc prêts à commencer. Le Canada est d'accord pour adopter un système d'interchangeabilité des inspections. Selon nous, c'est une bonne idée. Est-ce exact?

M. Lefebvre : Oui. Le Canada est prêt à se doter d'un cadre législatif qui nous permettra de travailler du côté de la frontière où c'est le plus efficace. Nous avons fait d'énormes pressions pour arriver à cette entente de principe. Maintenant que nous l'avons en main, il reste à lui donner vie.

Le président : La lenteur des Américains est-elle de nature économique?

M. Lefebvre : Je ne dirais pas qu'ils sont lents. Les discussions ont touché essentiellement aux pouvoirs requis pour agir de ce côté-ci de la frontière. Au début, ils nous demandaient carte blanche, bien que ce ne soit pas le cas dans les aéroports. En vertu

would be against our Constitution to allow them to operate as if they were in the United States. They are in Canada. The Charter of Rights applies.

They were concerned that if they did not have all of the powers they have in the United States, and if they could not act as if they were in the U.S., it would not enable them to deliver their mandate in a way that they thought was appropriate.

The Chairman: This was not just a bargaining technique, because they get a second kick at the cat as soon as the person crosses the border?

Mr. Lefebvre: I think it was a genuine belief on their part that they needed certain powers at the border. Through further negotiations between the two countries, and much attention paid to this and for the good reasons that you mentioned — that this would be beneficial to both countries, from the commerce point of view, the economic security as well as the national security — both countries have now agreed that pre-clearance would be piloted. We are moving as fast as we can to make it happen. I believe that the U.S. is now keen to move forward. That is certain from every indication we have received. We will make it happen.

The Chairman: I will only observe that I am disappointed that you feel that this is as fast as you can go.

Senator Banks: I think that it is not as fast as we can go. I guess it is as fast as we will go in the present circumstances. In an emergent situation, such as existed when, to be curmudgeonly, people like C.D. Howe and Harry Hopkins were in charge of things, stuff happened a lot faster when there was an emergency. It would be possible for it to happen a lot faster.

From that standpoint, I would like to go back and ask Senator Cordy's question again, as I did not quite get the answer.

Maybe this is part of the problem. Driving the bus, to use that metaphor of the infrastructure question again, who is in charge on the Canadian side? There cannot be five ministers in charge. That cannot be right.

Ms. Burr: Senator, if you are referring to the transportation elements, the investment in the transportation infrastructure will help to make things move more quickly. It is Minister Lapierre who is responsible for phase two and for the upcoming discussions with the city and the province on how we can best invest funds to make things happen.

Senator Banks: With respect to transportation infrastructure, the answer is Minister Lapierre?

Ms. Burr: Yes.

Senator Banks: Thank you. Talking about those myriad of jurisdictions, and to be ecumenical, rather than trying to find a dictator, I will ask the question in respect to Minister Godfrey's interest, the municipal interests. When all of those things are going on and infrastructure costs are mostly shared between the

de notre Constitution, nous ne pouvons pas leur accorder les mêmes pouvoirs que s'ils se trouvaient sur leur territoire. Quand ils travaillent au Canada, ils doivent se conformer à la Charte des droits.

Les Américains pensaient que s'ils n'avaient pas les mêmes pouvoirs qu'aux États-Unis, s'ils ne pouvaient pas intervenir de la même façon que chez eux, ils ne pourraient pas remplir leur mandat de façon optimale.

Le président : Peut-être cela faisait-il partie de leur stratégie de négociation, parce qu'ils peuvent toujours se reprendre dès qu'une personne a franchi leur frontière?

M. Lefebvre : Je crois qu'ils étaient sincèrement convaincus qu'ils devaient avoir ces pouvoirs à la frontière. Après des négociations entre les deux pays, sur cette question essentiellement et compte tenu de toutes les considérations que vous avez évoquées à juste titre — c'est-à-dire les avantages mutuels pour les deux pays, du point de vue commercial, de la sécurité économique et de la sécurité nationale —, le Canada et les États-Unis ont convenu de faire un projet pilote de prédédouanement à la frontière terrestre. Nous tentons vraiment l'impossible pour accélérer le dossier. Je crois que les États-Unis sont prêts à aller de l'avant. Tous les signes pointent dans cette direction. Ce projet verra le jour.

Le président : Je suis un peu déçu quand vous me dites que vous allez aussi vite que possible.

Le sénateur Banks : Je ne crois pas que c'est le plus vite que nous pouvons aller. Mais j'imagine que c'est le plus vite que nous allons dans les circonstances actuelles. Dans un autre contexte, quand — je me fais l'avocat du diable — des personnes comme C.D. Howe et Harry Hopkins étaient à la barre, les choses allaient beaucoup plus rondement quand la situation était décrétée urgente. On pourrait avancer beaucoup plus rapidement.

Cela étant dit, j'aimerais revenir en arrière et vous reposer de nouveau la question du sénateur Cordy, parce que je suis resté sur ma faim.

C'est peut-être une partie du problème. Dans cet autobus, pour reprendre la métaphore utilisée concernant l'infrastructure, qui est le conducteur du côté canadien? Cinq ministres ne peuvent pas mener un dossier en même temps. C'est inconcevable!

Mme Burr : Sénateur, pour ce qui est du volet du transport, je vous assure que l'argent débloqué pour l'infrastructure aidera certainement à faire bouger les choses. Le ministre Lapierre est responsable de la phase 2. C'est lui qui mènera les discussions avec la ville et la province concernant l'affectation optimale des fonds.

Le sénateur Banks : En ce qui concerne l'infrastructure de transport, le responsable est le ministre Lapierre?

Mme Burr : Oui.

Le sénateur Banks : Merci. Pour en revenir à la question de la multiplicité des pouvoirs en cause, dans un esprit œcuménique plutôt que dictatorial, je vous repose la même question à l'égard du ministre Godfrey, le responsable des municipalités. Dans toute cette affaire, en sachant que le fédéral et les gouvernements

federal and provincial governments — and, I suppose, the federal and state governments on the other side — what is the commitment, if any, of money of the municipalities and where do they get to plug into the negotiation process? Where and when do they come to the table and where and what are their responsibilities?

Mr. Bujold: On the border infrastructure fund, given the nature of where the assets have been located, these deals have been primarily between the federal and provincial governments, but not exclusively.

Some of the projects that will be done in British Columbia that we have already agreed to involve the Greater Vancouver Transit Authority and some other entities there. We go out and try to negotiate the deal that brings all the parties to the table. We try to maximize the amount of investment that we can get from the provincial and municipal governments so that at the end of the day you get more bang for your buck.

Senator Banks: It will not work if the municipalities are not onside.

Mr. Bujold: You are absolutely right. That speaks to the issue in the City of Windsor in spades. We will not be able to do a solution in Windsor around the phase two projects that will help deal with the current capacity issues unless we have the City of Windsor and La Salle and the other local interests behind those projects. We are not the project proponents. We are the facilitators. At the end of the day, we are the funders of the infrastructure projects that deal with the problems.

Senator Banks: What is the impediment to achieving that buy-in?

Mr. Bujold: In many cases, it is being able to, at the same time, deal with issues of national interest — getting to your comments, Mr. Chairman, and your colleagues' comments — and local interests around how to actually resolve the problem. Whether you put the road here or there is very much a local issue. Our concern is to ensure that we can move the goods across that border crossing in the most efficient and safe manner.

Senator Banks: To get it down to the very bottom end, the NIMBY principle has come into play. Someone who owns a house in Windsor or Detroit will say, for perfectly legitimate reasons, "You cannot put it here because it will ruin my property values." That is one of the things that cause this to go less quickly than it otherwise would.

Mr. Bujold: This is why we have in this country and in the United States, and in state and provincial jurisdictions, processes around environmental assessment that will allow us to identify those issues and to mitigate them as much as we can — not to stop the projects from going forward but, at the end of the day, to find a resolution where, in some cases, you will not satisfy the neighbour, but he or she will have had, through a legitimate process agreed to through legislation in the various jurisdictions, an opportunity to voice his or her concern. This is why it is so important, and it explains much of the timeline that we are

provinciaux se partagent le gros des coûts — et, j'imagine, les gouvernements fédéral et d'État chez nos voisins —, quelle est la contribution des municipalités, le cas échéant, et où s'insèrent-elles dans le processus de négociation? Où et quand s'assoient-elles à la table des négociations, quelles sont leurs responsabilités et quand doivent-elles les exercer?

M. Bujold : Pour ce qui est des projets financés par le Fonds pour l'infrastructure frontalière, étant donné la nature et l'emplacement des biens, les ententes ont été négociées surtout entre le fédéral et les gouvernements provinciaux, mais pas toutes.

Nous avons approuvé des projets pour la Colombie-Britannique qui mettent à partie la Greater Vancouver Transit Authority et d'autres organismes de la province. Notre objectif est toujours de réunir toutes les parties prenantes à la table. Nous demandons aux provinces et aux municipalités d'investir le plus possible, pour que l'investissement soit le plus rentable possible.

Le sénateur Banks : Ce qui est impossible si les municipalités sont laissées pour compte.

M. Bujold : Vous avez tout à fait raison. C'est tout à fait clair quand on considère le projet de la ville de Windsor. Il sera impossible de mener à bien les projets de la phase 2, qui visent à réduire la congestion, sans l'appui des villes de Windsor et de La Salle et des autres parties intéressées de la région. Nous ne sommes pas les promoteurs du projet. Nous en sommes les facilitateurs. En réalité, nous fournissons les fonds qui permettront de réaliser les projets d'infrastructure proposés pour régler les problèmes.

Le sénateur Banks : Pourquoi est-il si difficile de rallier toutes les parties?

M. Bujold : Bien souvent, il est difficile de trouver une solution qui concilie l'intérêt national — ce qui donne suite à vos commentaires, monsieur le président, ainsi qu'à ceux de vos collègues — et les intérêts locaux. L'emplacement d'une route intéresse principalement les autorités locales. Pour notre part, notre principal objectif est d'assurer que les marchandises puissent franchir un passage frontalier en toute efficacité et en toute sécurité.

Le sénateur Banks : À la base, c'est le syndrome « pas dans ma cour » qui a joué. Les propriétaires de Windsor ou de Detroit s'inquiètent de la dépréciation de leurs maisons, ce qui est tout à fait légitime. C'est l'une des raisons de la lenteur du processus.

M. Bujold : C'est pourquoi le Canada et les États-Unis, de même que les États et les provinces, ont mis en place des processus d'évaluation environnementale dont l'objet est de cerner les problèmes et de les atténuer autant que faire se peut. Ces processus ne sont pas là pour mettre des bâtons dans les roues, mais pour permettre de trouver des solutions. Ceux qui ne sont pas d'accord peuvent toujours dire pourquoi, selon un mécanisme légitime et mutuellement accepté, qui est prévu dans les lois des diverses autorités en cause. Voilà pourquoi ce processus est si important. Les délais dans les projets de Windsor sont largement

dealing with in the case of Windsor; there are environmental assessment processes of the jurisdictions that we will have to follow. We will have to get closure on those so that we can go forward without facing the possibility of someone who has a backyard taking the whole process to court and knocking us back to square one. That is the concern that we are trying to deal with.

Senator Banks: Once you dig the holes for the first footings, how long will it take to build a new bridge or dig another tunnel?

Mr. Bujold: It will take three years.

Senator Banks: Backing that up from 2015, does that mean that by 2012 you will have a spade in the ground?

Ms. Burr: We are actually looking at 2010.

Senator Banks: In 2010, five years hence, all this will be signed off and everybody will be happy, or will have been subject to or had access to the process.

Ms. Burr: We are hoping that we will have the last crossing or the first crossing, depending on how you want to term it, identified by the end of 2006. At that stage, we look at the design and implementation issues that we were talking about earlier.

Senator Banks: It is a double-edged sword, but from the standpoint of saying that this is not an emergency, it is hard to say to some people in Windsor that this is not an emergency when they look out their front door and see a line of trucks that cannot go anywhere.

Mr. Bujold: Senator Banks, we want to separate the two issues here. One is that the second round investments that we are proposing to make with that \$300 million, and indeed the possibility that we might require a little more, are to deal with the trucks on the streets right now. The new crossing is to deal with the capacity shortfall that will exist at some point in Windsor. We want to make sure that what we do on that second round investment does not prejudice that new capacity that we will put in place between 2007 and 2010. There is a linkage between what we have done in the short term, those \$80 million that we spoke about that we have already announced, and what we will be announcing in the near future as a result of our collaboration with the Province of Ontario, the City of Windsor and other interested parties on our side of the border, and any third round of investments that may require some federal and provincial money to actually put in place some new capacity in the Windsor corridor area.

Senator Banks: It “may” require some money?

Mr. Bujold: Yes, it may require some new money. If the economics of it are such that it can generate its own stream of revenues, it could fund itself. There is no a priori assumption that governments will be required to pay.

attribuables à ce processus. Les autorités se sont dotées de processus d'évaluation environnementale que nous n'avons pas le choix de respecter. Nous devons mener ce processus à terme avant d'aller plus loin, sans quoi nous serons à la merci de tous ceux qui ont un petit jardin et qui voudront nous traîner en cour pour nous forcer à retourner à la case départ. Nous voulons absolument éviter ce risque.

Le sénateur Banks : Après que vous aurez planté les premières fondations, combien de temps restera-t-il avant que le nouveau pont soit construit ou qu'un autre tunnel soit creusé?

M. Bujold : Il faudra compter trois ans.

Le sénateur Banks : Donc, si on s'en tient à l'échéance de 2015, est-ce qu'on peut en conclure que la première pelletée de terre sera enlevée d'ici 2012?

Mme Burr : Nous visons 2010, en réalité.

Le sénateur Banks : En 2010, donc dans 5 années d'ici, toutes les ententes seront signées et tout le monde sera content, ou du moins aura été exposé ou aura participé au processus?

Mme Burr : Nous espérons avoir choisi l'emplacement du dernier passage, ou du premier, selon le point de vue, d'ici la fin de 2006. À ce moment, nous entreprendrons les travaux de conception et de construction évoqués plus tôt.

Le sénateur Banks : C'est un couteau à deux tranchants, si on considère que ce n'est pas une urgence... Il faut être culotté pour faire avaler aux résidents de Windsor que ce n'est pas une urgence, alors que ce qu'ils voient devant leur porte est une longue filée de camions qui ne peuvent pas avancer.

M. Bujold : Sénateur Banks, il faut bien départager ces deux questions. La deuxième tranche d'investissements proposés — le budget de 300 millions de dollars, peut-être un peu plus — vise à régler le problème de la circulation des camions dans les rues. Par contre, le nouveau passage sera construit parce qu'on s'attend à ce que la capacité frontalière actuelle ne soit plus suffisante à un moment donné à Windsor. Nous voulons absolument éviter les chevauchements entre les investissements de la deuxième tranche et ceux destinés à l'initiative liée à la capacité, qui sera déployée entre 2007 et 2010. Bien entendu, il existe un lien entre les investissements à court terme, les 80 millions de dollars dont nous avons parlé, les investissements que nous annoncerons très prochainement à l'issue des négociations avec la province d'Ontario, la Ville de Windsor et d'autres parties intéressées de ce côté-ci de la frontière, et la troisième tranche d'investissements, qui permettra de réaliser le projet d'augmentation de la capacité du corridor de Windsor, éventuellement avec une contribution financière supplémentaire du fédéral et de la province.

Le sénateur Banks : « Éventuellement »?

M. Bujold : Oui, il faudra peut-être demander du financement supplémentaire. Si les installations peuvent générer des recettes, le projet pourrait être autofinancé. Pour l'instant, rien ne nous permet de déterminer si les gouvernements seront mis à contribution ou non.

Senator Banks: You have to make sure that those things you are doing now with the first \$300 million do not end up with one of these.

Mr. Bujold: Correct.

Senator Banks: It must connect. It might be a toll bridge.

Mr. Lefebvre, you talked about trains. I am referring to a previous question about trains and VACIS machines. You said that trains that are coming into Canada are examined as required. I do not expect you to answer this now because I am asking for a number. Would you tell us how many times in the last five years a train, a boxcar or a container on a train coming into Canada from the United States has been examined?

Mr. Lefebvre: Yes, I can provide that information. In terms of what underpins the security of trains, both our railways and the American railways now, most of them, are C-TPAT or PIP approved so they are conscious of security. When you are a member of PIP, it means that you upgrade your own security and you are security conscious as an enterprise. It also means that the suppliers upstream of you are also security conscious.

Our policy is to examine the trains, not to stop them at the border, whether they are passenger trains or freight trains; because they do not make that many stops, and it is not that easy to interfere with trains, we do our examination, if need be, when they arrive at the first rail yard where they stop. They normally have some security around them and we can perform our examinations. We will provide you with the examination that we do of trains.

In terms of mode of transport, trains have proven, in our experience, to be of fairly low risk.

Senator Atkins: I will move from infrastructure. I heard that you are adding 30 new inspectors. Is that at Windsor?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Atkins: Is that because of additional funding, or is it because of some shift of allocation of funds?

Mr. Lefebvre: From the agency, because this is such a priority port, we will reallocate from elsewhere, but not necessarily from another port. We will reallocate money to Windsor so they can hire 30 people.

Senator Atkins: I must say, that is good news. When we talked to the people from the unions, one of their complaints was that, if an inspector held a car up for too long, for example, for two and a half minutes, when that inspector went off, he or she could be lectured about delaying that automobile too long. Their complaint is that if they have a suspicion about a car, sometimes it takes a lot longer. They seem to be penalized for the notion that they are delaying the automobile.

Le sénateur Banks : Vous devez vous assurer que les premiers 300 millions de dollars ne sont pas utilisés pour le projet à long terme.

M. Bujold : C'est exact.

Le sénateur Banks : Il faut que ce soit relié. Ce pourrait être un pont à péage.

Monsieur Lefebvre, vous avez parlé de trains. Je reviens à une question déjà posée au sujet des trains et des appareils VACIS. Vous avez affirmé que les trains qui entrent au Canada sont inspectés au besoin. Je ne m'attends pas à ce que vous puissiez me répondre maintenant parce que je vais vous demander des chiffres. Pourriez-vous nous dire combien de fois au cours des cinq dernières années un train, un wagon couvert ou un conteneur monté sur un train qui est arrivé au Canada en provenance des États-Unis a été fouillé?

M. Lefebvre : Oui, je peux vous procurer cette information. Pour ce qui est de la sécurité de base des trains — les sociétés ferroviaires américaines et les sociétés ferroviaires canadiennes, enfin la plupart, ont reçu une attestation du C-TPAT et du PEP. Elles sont bien au fait des questions de sécurité. Les membres du PEP sont tenus de mettre à niveau leurs propres dispositifs de sécurité et d'être à jour en matière de sécurité. L'entreprise doit s'assurer en outre que ses fournisseurs en amont exercent la même vigilance qu'elle en matière de sécurité.

Notre politique consiste à inspecter les trains sans les arrêter à la frontière, qu'il s'agisse de trains de passagers ou de marchandises. Les trains font peu d'arrêts et il est assez difficile de les faire dévier de l'itinéraire prévu, de sorte que nous procédons aux inspections, au besoin, à leur arrivée à la première gare où ils font escale. En règle générale, leur sécurité est assurée et nous pouvons procéder à l'inspection. Nous pouvons vous fournir notre procédure d'inspection des trains.

Par rapport aux autres moyens de transport, le transport ferroviaire présente des risques très faibles, selon notre expérience.

Le sénateur Atkins : Je quitte le domaine de l'infrastructure. J'ai entendu que vous vouliez ajouter 30 nouveaux inspecteurs. Seront-ils postés à Windsor?

M. Lefebvre : Oui.

Le sénateur Atkins : Avez-vous obtenu des fonds supplémentaires ou avez-vous réaffecté des crédits existants?

M. Lefebvre : Nous avons réaffecté des sommes à l'intérieur du budget de l'Agence. Ce port d'entrée est si important que nous avons réaffecté des sommes, qui n'étaient pas nécessairement destinées à un autre port d'entrée. Nous allons réaffecter des sommes pour l'embauche de 30 agents à Windsor.

Le sénateur Atkins : Je dois dire que je me réjouis de l'entendre. Quand nous nous sommes entretenus avec les représentants syndicaux, ils nous ont dit entre autres que si un inspecteur retient une voiture trop longtemps, pour plus de deux minutes et demie par exemple, il s'expose à des remontrances. Ils déplorent cette situation parce que s'ils ont des doutes au sujet d'une voiture, c'est normal selon eux qu'ils prennent plus de temps. Il semble qu'ils soient pénalisés sous prétexte qu'ils ralentissent la circulation.

Mr. Lefebvre: We have to manage our workforce. I will not deny that there can be some conversations between officers and their direct supervisors. It is not our policy to say that you do not do what you have to do because someone else is waiting in line. We are conscious of the fact that people are waiting in line, but if an officer has to refer someone for a secondary examination we will do that. The proper place to do the bigger examination may not be at primary. Maybe you have to clear primary and go to secondary. However, we do not have a policy that says you do not do what is appropriate because some people are waiting.

Senator Atkins: I am sure you do not. However, I think they feel that they are being criticized for trying to do their job.

Mr. Lefebvre: It is difficult for me to comment on individual cases.

Senator Atkins: It was a broader comment than just an individual case, but I leave that with you.

Mr. Lefebvre: Thank you.

The Chairman: I have a couple of questions to finish up. Could you help us with the difference between the U.S. screening with VACIS at Sarnia and Windsor and pre-clearance? Is it one and the same?

Mr. Lefebvre: They VACIS the trains only for security purposes. They are not doing the full range of customs work. It is only for security. If the train is not a security risk, they will allow it on the other side, and it is on the other side that they will do primary and secondary. Whether they would do it at the border or at the point of arrival in the rail yard, I do not know.

You are quite right. To some extent, every mode is different. We have airports where they have limited powers to do secondary. In the case of trains, it is limited to VACISing for security reasons only. Their position with respect to the land border for cars and trucks was to do it only if they had full powers to act as if they were in the U.S. without regard to our Charter, which, from a legal point of view in Canada, was not found to be possible.

The Chairman: You are answering another question now. Is that correct?

Mr. Lefebvre: The VACISing of trains is as I have said it is. The pre-clearance we are working towards now is to have both primary and secondary on the Canadian side, the full customs process, which is not the case with trains.

The Chairman: Just so I am clear, in the event an anomaly shows up on the Canadian side, we are not informed. They wait until the train gets over there, and they deal with the anomaly.

M. Lefebvre : Il faut gérer la main-d'oeuvre. Je ne nie pas qu'il puisse y avoir des différends entre les officiers et les superviseurs immédiats. Nous n'avons pas de politique qui empêche les agents de faire leur travail sous prétexte que d'autres personnes attendent en ligne. Nous savons bien que les gens attendent en ligne mais, si un agent estime qu'une automobile doit subir un examen secondaire, il doit le faire. Peut-être n'est-il pas approprié de faire un examen plus approfondi dès la première inspection. Peut-être l'agent doit-il expédier la première inspection et envoyer le véhicule au secteur de l'inspection secondaire. Mais je le répète, nous n'avons pas de politique qui empêche les agents de faire ce qu'ils ont à faire parce que des gens attendent.

Le sénateur Atkins : Je vous crois sur parole. Il n'en demeure pas moins qu'ils se sentent critiqués s'ils essaient de bien faire leur travail.

M. Lefebvre : Il m'est difficile de me prononcer sur des cas particuliers.

Le sénateur Atkins : La situation semblait plutôt généralisée. Mais je vous confie cette affaire.

M. Lefebvre : Merci.

Le président : J'ai quelques questions en finissant. Pouvez-vous nous dire ce qui distingue le balayage avec l'appareil VACIS que font les Américains à Sarnia et Windsor et la procédure de prédédouanement? N'est-ce pas la même chose?

M. Lefebvre : Les trains sous balayés par le système VACIS à des fins de sécurité uniquement. La procédure douanière n'est pas appliquée au complet. Le contrôle est exécuté uniquement pour des questions de sécurité. Si le train ne présente aucun risque, il peut passer de l'autre côté, où les inspections primaires et secondaires seront effectuées. Je ne pourrais vous dire si elles sont faites à la frontière ou à l'arrivée en gare.

Vous avez tout à fait raison, mais c'est différent pour chaque mode de transport, dans une certaine mesure. Dans certains aéroports, les agents américains ont un pouvoir restreint de procéder à une inspection secondaire. Dans le cas des trains, ils peuvent seulement utiliser des appareils VACIS, à des fins de sécurité. Ils nous ont demandé d'avoir les mêmes pouvoirs que s'ils se trouvaient aux États-Unis pour l'inspection des automobiles et des camions franchissant les frontières terrestres, sans égard à notre Charte, mais la loi canadienne l'interdit.

Le président : Vous répondez à une autre question, non?

M. Lefebvre : Le balayage des trains au moyen d'appareils VACIS se déroule comme je l'ai dit. La procédure de prédédouanement à laquelle nous travaillons actuellement prévoit des inspections primaires et secondaires du côté canadien. La procédure douanière se déroulera au complet du côté canadien, ce qui ne sera pas le cas pour les trains.

Le président : Pardonnez mon insistance, mais je veux bien comprendre. Si une irrégularité est décelée du côté canadien, nous n'en serons pas informés, n'est-ce pas? Le train se rendra aux États-Unis, où on fera le nécessaire.

Mr. Lefebvre: If it is security in their view, they will ask us to intervene, and we have agreed, as a sister agency, to intervene if it is a security risk. If they find something else, if they see what they think is not security but contraband, for instance, they will have the information and the train will move on the U.S. side, and that is where they will deal with the examination.

The Chairman: Are the machines sufficiently far from the border that there is time to stop them and for the proper authorities to get to the car that has the anomaly?

Mr. Lefebvre: If it is a security risk, yes.

The Chairman: Why does the CBSA have a concern about disclosing the number of containers searched when you have no concerns about telling us when we are not VACISing any trains coming across the border?

Mr. Lefebvre: That is because we are not VACISing any trains.

The Chairman: If you are prepared to say we are not inspecting any trains coming across the border, why are you not prepared to talk about where you are inspecting?

Mr. Lefebvre: One is more obvious than the other. The number of examinations that will take place at a port is not as obvious as the fact that we are not VACISing trains that are crossing into Canada.

The Chairman: It is pretty obvious when you are just running one shift with a VACIS at Windsor.

Mr. Lefebvre: A VACIS is one thing, but we do some back-end examinations and we do some destuffing. That can take place any time of the day.

The Chairman: We understand that it is 2 per cent or 3 per cent.

Mr. Lefebvre: As I mentioned, it is a low percentage compared to the number of trucks that are coming through.

The Chairman: You have given us that information publicly before.

Mr. Lefebvre: It is preferable. We strongly believe at the agency that giving detailed operational information like that renders our operations less effective. Again, we would be quite delighted to provide the information to the senators, but we believe that the publicity attendant to this being widely communicated just renders our operations less effective.

The Chairman: Having said that, we are convinced that the bad guys know already and that they have the capacity to communicate easily with one another. It does not make much sense to us to keep secret things that are already broadly known and are easy for people with bad intentions to find out.

M. Lefebvre : Si les Américains décrètent que la sécurité est en jeu, ils nous demanderont d'intervenir. Nous avons accepté d'intervenir, à titre d'agence jumelle, lorsque la sécurité est menacée. Si c'est autre chose, si par exemple ils trouvent des marchandises de contrebande, ils recueillent l'information nécessaire et le train pourra franchir la frontière. La fouille sera effectuée aux États-Unis.

Le président : Les appareils sont-ils installés assez loin de la frontière pour qu'on puisse intercepter le train et laisser le temps aux autorités compétentes de se rendre au wagon où l'irrégularité a été décelée?

M. Lefebvre : Si la sécurité est en jeu, oui.

Le président : Pourquoi l'ASFC refuse-t-elle de divulguer le nombre de conteneurs inspectés, alors que vous n'avez aucun scrupule à nous révéler que les trains qui traversent la frontière ne subissent jamais le balayage VACIS?

M. Lefebvre : Parce que les trains ne sont pas balayés.

Le président : Si vous consentez à révéler que vous n'inspectez pas les trains qui franchissent la frontière, alors pourquoi refusez-vous de dire où des fouilles ont été effectuées?

M. Lefebvre : La première question est plus facile que la deuxième. Il n'est pas aussi facile de savoir combien d'inspections seront effectuées à un port d'entrée que de savoir que les appareils VACIS ne sont pas en fonction pour inspecter les trains qui entrent au Canada.

Le président : C'est assez facile à savoir si le VACIS est utilisé sur un seul quart à Windsor.

M. Lefebvre : L'appareil VACIS est un des outils à notre disposition. Nous faisons également des inspections complètes et du dépotage. Ces opérations peuvent avoir lieu à tout moment de la journée.

Le président : Si nous avons bien compris, ces opérations représentent 2 ou 3 p. 100 du travail.

M. Lefebvre : Comme je l'ai mentionné, c'est un très faible pourcentage compte tenu du nombre de camions qui franchissent la frontière.

Le président : Vous nous avez donné vous-même cette information tout à fait ouvertement.

M. Lefebvre : C'est mieux. L'Agence est convaincue que le fait de donner de tels détails nuit à l'efficacité des opérations. Nous serions ravis, je le répète, de fournir ce genre de renseignements au comité sénatorial. Toutefois, nous ne le pouvons pas parce que nos opérations seraient moins efficaces.

Le président : Cela étant dit, nous sommes convaincus que les mauvais garçons le savent déjà et qu'ils disposent de tous les moyens pour communiquer facilement entre eux. Nous ne comprenons pas bien pourquoi vous tenez tant au secret alors que ceux qui ont de mauvaises intentions connaissent déjà ce qu'ils doivent connaître et y ont facilement accès.

Clearly, the percentage of back-ends or destuffing does not say whether your truck is the one that will be picked up. It does not even tell you how many there are per port. It just gives a global figure for Canada, which does not tell them.

Mr. Lefebvre: We try not to help them acquire the knowledge.

The Chairman: My point is that when we have been at the borders we have seen truckers who are knowledgeable about precisely what is going on at the customs plaza, and they pass the word back quickly. It is not a secret, Mr. Lefebvre. That is the last word.

Mr. Lefebvre: I will leave you the last word.

The Chairman: You are very kind.

Actually, my last word is to thank you all for coming. We appreciate your helping us understand this issue. I am sure you did detect a certain frustration with the pace that it is taking at Windsor. I suspect you may have a similar frustration. We intend to vent ours at some length at a future time. However, you have been very helpful to us in understanding the complications and the difficulties that you face, and that has given the committee a better understanding of what is clearly a complex and difficult challenge. We respect the fact that you are doing your best to address it, and we admire your taking on such a difficult challenge.

To all of you on behalf of the committee, thank you very much for taking this time to share your understanding with us and assist us in understanding the problem.

For members of the public who are viewing this program, if you have any questions or comments, please visit our website by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

This meeting is suspended and will continue in camera.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Wednesday, February 9, 2005

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

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

De toute évidence, le pourcentage d'inspections complètes ou de dépotages ne dit pas à un camionneur si c'est son camion qui sera choisi. Il ne peut même pas savoir combien d'opérations sont menées dans un port donné. Ces renseignements donnent simplement un portrait général pour le Canada, c'est tout ce qu'ils pourront en tirer.

M. Lefebvre : Nous faisons notre possible pour les empêcher d'obtenir l'information.

Le président : Je vous souligne que, lors de notre visite à la frontière, nous avons rencontré des camionneurs qui savaient très précisément ce qui se passait au complexe douanier et qui se faisaient un malin plaisir de faire passer le mot rapidement. Ce n'est rien de secret, monsieur Lefebvre. Ce sera le mot de la fin.

M. Lefebvre : Je vous laisse donc le mot de la fin.

Le président : Merci beaucoup, c'est gentil.

En réalité, je voudrais conclure en vous remerciant tous. Nous apprécions beaucoup le temps que vous prenez pour bien nous expliquer la situation. Vous avez certainement remarqué notre impatience par rapport à la lenteur des travaux à Windsor. J'imagine que vous êtes tout aussi impatients que nous. Nous tenterons de nous calmer un peu. Je tiens à vous remercier de nous avoir expliqué toutes les complexités et les difficultés des dossiers qui sont les vôtres. Le comité saisit un peu mieux l'ampleur de ce défi éminemment complexe et difficile. Nous sommes convaincus que vous faites de votre mieux pour trouver des solutions. Soyez assurés de notre admiration devant le courage dont vous faites preuve en vous attaquant à un tel défi.

Au nom de mes collègues, je vous remercie d'avoir pris le temps de partager avec nous votre vision et de nous avoir aidé à mieux la comprendre.

Les téléspectateurs peuvent nous adresser leurs questions et leurs commentaires en visitant notre site Web, au www.sen-sec.ca. Vous y trouverez les témoignages entendus ainsi que l'horaire de nos audiences. Vous pouvez également communiquer avec notre greffier, au 1-800-267-7362, pour obtenir de plus amples renseignements ou de l'aide sur la façon de rejoindre les membres du comité.

La séance est suspendue. Nous poursuivrons à huis clos.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le mercredi 9 février 2005

Le Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 12 h 12 pour faire une étude et présenter un rapport sur la politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

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

[English]

The Chairman: We are now in a public meeting. I would entertain motions in relation to the budget of the Standing Senate Committee on National Security and Defence for the coming fiscal year.

Senator Forrestall: I move that the committee adopt the budget application for 2005-06 and that the chair and deputy chair be authorized to make corrections and adjustments to the budget as required.

Senator Day: Why do not we use a steering committee to do that as opposed to the chair and deputy chair?

The Chairman: We have not established a steering committee yet.

The Chairman: All those in favour? Opposed? Abstaining?

Let the record show that the motion carried unanimously.

Senator Day: If Senator Meighen had been here, would have supported the motion as well.

The Chairman: Well, then, wish me luck. Thank you very much for your patience.

Before we adjourn, I want to make special mention that the staff has been doing extraordinary work. They have been putting in long hours and have been very patient given a lot of variables. I want to tell the committee that, from my perspective, they are doing an outstanding job and that we appreciate their work a great deal.

Senator Day: Their good work has been evident to all of us.

Senator Cordy: I wish to echo exactly what our chairman has said about the staff. They have been performing above and beyond. I am not sure when they have been able to eat and sleep. They are doing a super job.

There is an interesting article in today's *Quorum* titled "How Canada stunned Bush." It mentions an interview with Ambassador Michael Kergin and puts forth some very good arguments in terms of why we should join with the United States on ballistic missile defence.

Senator Day: Is that another interview by Colin Kenny?

The Chairman: We talked about that other interview in the *Sun*. It is those sorts of things that, when it comes to the report, we have to decide if we will even go there. For example, my initial sense is that BMD will be a settled issue by the time the report is published, so I am not sure that it would be terribly valuable for the committee to pronounce itself on the issue unless it was of the view that it wanted to make an interim statement at some point.

Senator Banks: Would that not be helpful to us in moving things along?

[Traduction]

Le président : Nous sommes en réunion publique. Je recevrai les motions se rapportant au budget du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense pour le prochain exercice.

Le sénateur Forrestall : Je propose que le comité adopte le budget pour 2005-2006 et que le président et le vice-président soient autorisés à apporter des corrections et des changements au budget selon les besoins.

Le sénateur Day : Pourquoi ne pas utiliser un comité directeur pour cela au lieu du président et du vice-président?

Le président : Nous n'avons pas encore mis sur pied un comité directeur.

Le président : Ceux qui sont pour? Contre? Qui s'abstiennent?

Que le compte rendu précise que la motion a été adoptée à l'unanimité.

Le sénateur Day : Si le sénateur Meighen avait été présent, il aurait aussi appuyé la motion.

Le président : Eh bien! Souhaitez-moi bonne chance. Je vous remercie de votre patience.

Avant de lever la séance, je tiens à souligner que le personnel a fait un travail formidable. Le personnel a travaillé de longues heures et a fait preuve d'une très grande patience, si l'on considère tous les imprévus. Je tiens à dire au comité, qu'à mon avis, le personnel a fait un excellent travail et que nous apprécions beaucoup ses efforts.

Le sénateur Day : Nous nous sommes tous rendu compte du travail excellent fait par les membres du personnel.

Le sénateur Cordy : Je suis tout à fait d'accord avec ce que notre président a dit au sujet du personnel. Ils ont fait plus que leur devoir. Je me demande quand ils ont eu le temps de manger et de dormir. Ils font un travail extraordinaire.

Le *Quorum* a publié aujourd'hui un article intéressant intitulé « How Canada stunned Bush. » Il est fait mention d'une interview de l'ambassadeur Michael Kergin et donne de très bonnes raisons pour lesquelles nous devrions nous joindre aux États-Unis dans la défense antimissiles balistiques.

Le sénateur Day : Est-ce une autre interview faite par Colin Kenny?

Le président : Nous avons parlé de cette autre interview parue dans le *Sun*. C'est le genre de chose, lorsqu'il faut en faire rapport, dont on doit décider si ça vaut même la peine. Par exemple, ma première impression, c'est que la question de la BMD sera réglée avant la publication du rapport, je ne suis donc pas sûr qu'il soit vraiment très important pour le comité de se prononcer sur la question, à moins de vouloir faire une déclaration provisoire à un moment donné.

Le sénateur Banks : Cela ne nous aiderait-il pas à faire bouger les choses?

The Chairman: We have a period of time set aside on Monday when just exactly those matters will be discussed. For example, a question that needs to be addressed in Washington is how specific should a policy paper be, and my instincts are that it is pretty general. I am not sure we should be talking about types of aircraft, et cetera, but I am in your hands. Committee members should start thinking about these things.

As an individual, I have written about specific pieces of equipment, as much as anything to get the government off the dime to address the matter. I will tell you any time that the right people to choose the right airplane are the people who work in a light-blue coloured uniform, not me. I think it is our job to make sure that this issue is on the table and being debated, but I do not think we should be trying to pick a plane.

Senator Atkins: Let the record show that you are not a lobbyist.

The Chairman: If I am, I am sure not getting paid like J.J.

On that kind note, if no one has any other business, I will adjourn the meeting. Thank you very much for your assistance today.

The committee adjourned.

Le président : Nous avons réservé du temps pour en discuter lundi. Par exemple, une question qu'il faut poser à Washington porterait sur le degré de précision d'un document de politique qui sera, à mon avis, très général. Je ne suis pas sûr si nous devrions parler des modèles d'aéronef, et cetera, mais je m'en remets à vous. Les membres du comité devraient commencer à réfléchir à ce sujet.

À titre personnel, j'ai écrit au sujet de certains équipements spécifiques, entre autres pour inciter le gouvernement à agir sur cette question. Évidemment, les personnes les mieux placées pour choisir le bon avion portent l'uniforme bleu clair, ce n'est certainement pas moi. Notre travail consiste à s'assurer que cette question soit soulevée et débattue, mais je ne pense pas que nous devons essayer de choisir un avion.

Le sénateur Atkins : Que le compte rendu précise que vous n'êtes pas un agent politique.

Le président : Si je le suis, je ne suis certainement pas payé comme J.J.

Sur cet aimable commentaire, si personne n'a autre chose à dire, je vais lever la séance. Je vous remercie beaucoup de votre aide aujourd'hui.

La séance est levée.



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

Monday, February 7, 2005

National Defence:

Lieutenant-General Marc Caron, Chief of Land Staff;

Lieutenant-General Ken Pennie, Chief of Air Staff.

Canada Border Services Agency:

Denis Lefebvre, Executive Vice-President;

Maureen Tracy, Acting Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations, Enforcement Branch.

Transport Canada:

Gerald Frappier, Director General, Marine Security, Safety and Security Group;

Brion Brandt, Director, Security Policy, Safety and Security Group;

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;

Ron Sully, Assistant Deputy Minister, Programs and Divestiture.

Infrastructure Canada:

Guy Bujold, Assistant Deputy Minister.

TÉMOINS

Le lundi 7 février 2005

Défense nationale :

Le lieutenant-général Marc Caron, chef d'état-major de l'Armée terrestre;

Le lieutenant-général Ken Pennie, chef d'état-major de la Force aérienne.

Agence des services frontaliers du Canada :

Denis Lefebvre, premier vice-président;

Maureen Tracy, chef par intérim, Contrebande, renseignement et enquêtes, Direction générale de l'exécution de la loi.

Transports Canada :

Gérald Frappier, directeur général, Sûreté maritime, Groupe Sécurité et sûreté;

Brion Brandt, directeur, Politique de sécurité, Groupe Sécurité et sûreté;

Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques;

Ron Sully, sous-ministre adjoint, Programmes et cessions.

Infrastructures Canada :

Guy Bujold, sous-ministre adjoint.