



First Session
Thirty-eighth Parliament, 2004-05

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**National Security
and Defence**

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Wednesday, September 14, 2005 (in camera)
Thursday, September 15, 2005 (in camera)
Monday, October 17, 2005
Monday, October 24, 2005 (in camera)

Issue No. 26

**Sixty-second, sixty-third, sixty-fourth
and sixty-fifth meetings on:**

Canada's national security policy

First meeting on:

Bill C-26, An Act to establish the
Canada Border Services Agency

WITNESSES:
(See back cover)

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

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

**Sécurité nationale et
de la défense**

Président :

L'honorable COLIN KENNY

Le mercredi 14 septembre 2005 (à huis clos)
Le jeudi 15 septembre 2005 (à huis clos)
Le lundi 17 octobre 2005
Le lundi 24 octobre 2005 (à huis clos)

Fascicule n° 26

**Soixante-deuxième, soixante-troisième, soixante-quatrième
et soixante-cinquième réunions concernant :**

La politique de sécurité nationale du Canada

Première réunion concernant :

Le projet de loi C-26, Loi constituant
l'Agence des services frontaliers 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.)	Meighen
Banks	Munson
Cordy	Nolin
Day	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The name of the Honourable Senator Cordy is substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*June 28, 2005*).

The name of the Honourable Senator Day is substituted for that of the Honourable Senator Chaput (*June 28, 2005*).

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.)	Meighen
Banks	Munson
Cordy	Nolin
Day	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

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

Le nom de l'honorable sénateur Cordy est substitué à celui de l'honorable sénateur Cordy (*le 28 juin 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Day est substitué à celui de l'honorable sénateur Chaput (*le 28 juin 2005*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, June 29, 2005:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Banks, seconded by the Honourable Senator Corbin, for the second reading of Bill C-26, An Act to establish the Canada Border Services Agency.

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Rompkey, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 29 juin 2005 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Banks, appuyée par l'honorable sénateur Corbin, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-26, Loi constituant l'Agence des services frontaliers du Canada.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Rompkey, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, September 14, 2005
(63)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, in camera, at 10:10 a.m., in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price and Steven James, Analysts; Dan Turner, Consultant; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Barry Denofsky, National Security Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; Captain (N) Peter Hoes, Colonel Tom Watt and Colonel Pierre Boucher, National Defence Liaison Officers.

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 report.

At 11:45 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:50 a.m., the committee resumed its sitting.

At 1:15 p.m., the committee suspended its sitting.

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

At 4:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 4:05 p.m., the committee resumed its sitting.

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

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, September 15, 2005
(64)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, in camera, at 10:05 a.m., in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 14 septembre 2005
(63)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 10 h 10, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

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

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price et Steven James, analystes; Dan Turner, consultant; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; le capitaine de vaisseau Peter Hoes, le colonel Tom Watt et le colonel Pierre Boucher, agents de liaison de la Défense nationale.

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 des délibérations du comité du lundi 25 octobre 2004.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e du Règlement, le comité examine son projet de rapport.

À 11 h 45, le comité suspend ses travaux.

À 11 h 50, le comité reprend ses travaux.

À 13 h 15, le comité suspend ses travaux.

À 14 heures, le comité reprend ses travaux.

À 16 heures, le comité suspend ses travaux.

À 16 h 5, le comité reprend ses travaux.

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

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 15 septembre 2005
(64)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 10 h 5, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

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

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price, Brigadier-General (Ret'd) Jim Cox and Steven James, Analysts; Dan Turner, Consultant; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Barry Denofsky, National Security Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; Captain (N) Peter Hoes, Colonel Tom Watt and Colonel Pierre Boucher, National Defence Liaison Officers.

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 report.

At 12:05 p.m., the committee suspended its sitting.

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

At 1:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 1:30 p.m., the committee resumed its sitting.

At 4:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 4:10 p.m., the committee resumed its sitting.

It was moved by the Honourable Senator Banks that the committee adopt the draft report.

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

It was moved by the Honourable Senator Banks that Senator Nolin have license to edit the French version of the report accordingly.

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

It was moved by the Honourable Senator Banks that the Chair table the report in the Senate at the earliest opportunity.

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

At 5:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, October 17, 2005
(65)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 4:30 p.m., in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

Également présents : De la direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price, le brigadier général (à la retraite) Jim Cox et Steven James, analystes; Dan Turner, consultant; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; le capitaine de vaisseau Peter Hoes, le colonel Tom Watt et le colonel Pierre Boucher, agents de liaison de la Défense nationale.

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 des délibérations du comité du 25 octobre 2004.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son projet de rapport.

À 12 h 5, le comité suspend ses travaux.

À 12 h 10, le comité reprend ses travaux.

À 13 heures, le comité suspend ses travaux.

À 13 h 30, le comité reprend ses travaux.

À 16 h 5, le comité suspend ses travaux.

À 16 h 10, le comité reprend ses travaux.

L'honorable sénateur Banks propose que le comité adopte le projet de rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Banks propose que le sénateur Nolin soit autorisé à réviser la version française du rapport en conséquence.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Banks propose que le président dépose le rapport au Sénat le plus tôt possible.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 17 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le lundi 17 octobre 2005
(65)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 16 h 30, dans la pièce 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

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

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price and Steven James, Analysts; Barry Denofsky, National Security Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; Captain (N) Peter Hoes, Colonel Tom Watt and Colonel Pierre Boucher, National Defence Liaison Officers.

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 5:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:05 p.m., the committee resumed its sitting in public in room 9, Victoria Building.

WITNESSES:

As individuals:

Rear-Admiral (ret'd) Ken Summers;
Douglas Bland;
Lieutenant-Colonel (ret'd) Rémi Landry;
The Honourable David Collenette;
Rob Huebert;
Colonel Brian MacDonald;
John Scott Cowan;
Barry Cooper;
David Rudd;
Allan D. English.

Rear-Admiral (ret'd) Ken Summers, Douglas Bland, Lieutenant-Colonel (ret'd) Rémi Landry, The Honourable David Collenette, Rob Huebert, Colonel Brian MacDonald, John Scott Cowan, Barry Cooper and David Rudd each made a presentation.

At 6:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:06 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 7, Victoria Building.

At 6:12 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:15 p.m., the committee resumed its sitting in room 2, Victoria Building.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, June 29, 2005, the committee commenced consideration of Bill C-26, An Act to establish the Canada Border Services Agency.

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price et Steven James, analystes; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; le capitaine de vaisseau Peter Hoes, le colonel Tom Watt et le colonel Pierre Boucher, agents de liaison de la Défense 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 des délibérations du comité du lundi 25 octobre 2004.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e du Règlement, le comité examine son projet de rapport.

À 17 heures, le comité suspend ses travaux.

À 17 h 5, le comité poursuit ses travaux en séance publique dans la pièce 9 de l'édifice Victoria.

TÉMOINS :

À titre personnel :

Contre-amiral (à la retraite) Ken Summers;
Douglas Bland;
Lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi Landry;
L'honorable David Collenette;
Rob Huebert;
Colonel Brian MacDonald;
John Scott Cowan;
Barry Cooper;
David Rudd;
Allan D. English.

Le contre-amiral (à la retraite) Ken Summers, Douglas Bland, le lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi Landry, l'honorable David Collenette, Rob Huebert, le colonel Brian MacDonald, John Scott Cowan, Barry Cooper et David Rudd font une déclaration.

À 18 h 5, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 6, le comité poursuit ses travaux à huis clos dans la pièce 7 de l'édifice Victoria.

À 18 h 12, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 15, le comité poursuit ses travaux dans la pièce 2 de l'édifice Victoria.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 29 juin 2005, le comité examine le projet de loi C-26, Loi constituant l'Agence des services frontaliers du Canada.

*WITNESSES:**Privy Council Office:*

Greg Goatbe, Director of Operations, Borders Task Force.

Transport Canada:

Helena Borges, Director General, Special Projects, Policy Group.

Foreign Affairs Canada:

Douglas Challborn, Deputy Director, US Relations Division.

Canada Border Services Agency:

Pete DiPonio, Regional General, Windsor—St. Clair.

Greg Goatbe made a presentation and answered questions.

At 7:07 p.m., Senator Forrestall assumed the chair.

At 7:10 p.m., Senator Kenny returned to the chair.

At 7:40 p.m., the committee suspended its sitting.

At 7:45 p.m., the committee resumed its sitting.

Helena Borges, Douglas Challborn and Pete DiPonio each made a presentation and answered questions.

At 9:10 p.m., the committee suspended its sitting.

At 9:15 p.m., the committee resumed its sitting.

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.*)

*WITNESS:**As an individual:*

Lieutenant-Colonel David Last.

Lieutenant-Colonel David Last made a presentation.

At 9:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, October 24, 2005
(66)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 12:00 p.m., in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

*TÉMOINS :**Bureau du Conseil privé :*

Greg Goatbe, directeur des opérations, Groupe de travail sur les frontières.

Transports Canada :

Helena Borges, directrice générale, Projets spéciaux, Groupe des politiques.

Affaires étrangères Canada :

Douglas Challborn, directeur adjoint, Direction des relations générales avec les États-Unis.

Agence des services frontaliers du Canada :

Pete DiPonio, directeur régional, Windsor—St. Clair.

Greg Goatbe fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 7, le sénateur Forrestall assume la présidence.

À 19 h 10, le sénateur Kenny reprend le fauteuil.

À 19 h 40, le comité suspend ses travaux.

À 19 h 45, le comité reprend ses travaux.

Helena Borges, Douglas Challborn et Pete DiPonio font une déclaration et répondent aux questions.

À 21 h 10, le comité suspend ses travaux.

À 21 h 15, le comité reprend ses travaux.

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 des délibérations du comité du lundi 25 octobre 2004.*)

*TÉMOIN :**À titre personnel :*

Le lieutenant-colonel David Last.

Le lieutenant-colonel David Last fait une déclaration.

À 21 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le lundi 24 octobre 2005
(66)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à midi, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

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

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price, Brigadier-General (Ret'd) Jim Cox and Steven James, Analysts; Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Barry Denofsky, National Security Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; Captain (N) Peter Hoes, Colonel Tom Watt and Colonel Pierre Boucher, National Defence Liaison Officers.

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 report.

It was moved by the Honourable Senator Day that the Chair ask for permission to table the committee's upcoming reports with the Clerk of the Senate.

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

At 2:25 p.m., the committee suspended its sitting.

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

At 4:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price, le brigadier général (à la retraite) Jim Cox et Steven James, analystes; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; le capitaine de vaisseau Peter Hoes, le colonel Tom Watt et le colonel Pierre Boucher, agents de liaison de la Défense nationale.

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 des délibérations du comité du lundi 25 octobre 2004.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son projet de rapport.

L'honorable sénateur Day propose que le président demande l'autorisation de déposer les rapports à venir du comité auprès du greffier du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 14 h 25, le comité suspend ses travaux.

À 14 h 40, le comité reprend ses travaux.

À 16 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La cogreffière du comité,

Jodi Turner

Co-Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, October 17, 2005

The Standing Committee on National Security and Defence met this day at 5:05 p.m. to examine and report on the national security policy for Canada.

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

[*English*]

The Chairman: Welcome to the Senate Standing Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny and I chair the committee. On my immediate right is the distinguished Senator Michael Forrestall, from Nova Scotia; beside him is Senator Tommy Banks, from Alberta; beside him is Senator Joseph Day, from New Brunswick; and on my left is Senator Jim Munson, from Ontario.

Today, we will take a different approach to the meeting. We have brought together a distinguished panel of experts from across the country to comment on defence policy and to share their thoughts on the most urgent changes necessary to remedy the state of the Canadian Forces. We have asked each expert before us to comment on the question: Given that the defence policy statement has broadly identified three main roles for the Canadian Forces — protecting Canada and Canadians, defending North America and contributing to a safer and more secure world by addressing the threats of terrorism and failed states — what, based on your expertise, is the most important thing that Canada needs to do to ensure that it is capable of fulfilling these roles?

We will begin with Rear Admiral Ken Summers (Ret'd) and then work around the table to the other experts. I ask each of you to self-identify, including your previous or current career, and to provide your comments to the committee.

RAdm. Summers, please proceed.

Rear Admiral (Ret'd) Ken Summers, as an individual: I appreciate the ability to appear before the committee again. Mr. Chairman, I follow the work of the committee closely and truly appreciate your efforts to engage Canadians in defence issues. You are having an effect such that it is becoming an important issue to the public.

This is my first opportunity to discuss the committee's first report. First, I would like to comment on the report and then, perhaps tomorrow, I could address the question in respect of the future roles and what is most important for Canada. I received the report just before I left for Afghanistan. It provided light reading, so to speak, for the flight over to Afghanistan and my return flight to Canada. I observed that the main points in the report are valid and on the mark.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 17 octobre 2005

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit ce jour à 17 h 5 pour examiner, pour ensuite en faire rapport, la politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

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

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny et je suis président du comité. Assis tout de suite à ma droite est le distingué sénateur Michael Forrestall, de Nouvelle-Écosse; se trouve à côté de lui le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta, avec, à son côté, le sénateur Joseph Day, du Nouveau-Brunswick; et enfin, assis à ma gauche, vous avez le sénateur Jim Munson, de l'Ontario.

Nous allons aujourd'hui suivre, aux fins de cette rencontre, une approche différente. Nous avons réuni un aréopage d'experts de tout le pays qui vont nous entretenir de la politique en matière de défense et nous livrer leurs idées quant aux changements les plus urgents qu'il importe d'apporter pour redresser les Forces canadiennes. Nous avons demandé à chacun de ces experts de répondre à la question que voici : étant donné que l'énoncé de politique de défense a esquissé les trois principaux rôles pour les Forces canadiennes — protéger le Canada et les Canadiens, défendre l'Amérique du Nord et contribuer à un monde plus sûr et plus sécuritaire en intervenant relativement aux menaces terroristes et aux États en déroute ou défaillants — sur la base de vos compétences et connaissances, quelle est la chose la plus importante que le Canada doit faire pour veiller à être en mesure de s'acquitter de ces rôles?

Nous allons commencer avec le contre-amiral Ken Summers (à la retraite), puis poursuivre notre tour de table avec les autres experts. Je demanderais que chacun d'entre vous s'identifie, en précisant ses activités professionnelles actuelles ou passées, avant de faire ses remarques au comité.

Contre-amiral Ken Summers, allez-y, je vous prie.

Contre-amiral (à la retraite) Ken Summers, à titre personnel : Je suis heureux de pouvoir à nouveau comparaître devant le comité. Monsieur le président, je suis de très près le travail du comité et j'apprécie très sincèrement tous les efforts que vous faites pour engager les Canadiens à l'égard des questions de défense. Vous avez un effet tel que cela est en train de devenir une question d'importance pour le public.

C'est la première occasion que j'ai de discuter du premier rapport du comité. J'aimerais commencer par réagir au rapport et je pourrai peut-être traiter demain de la question relative aux rôles futurs des Forces et de ce qui compte le plus pour le Canada. J'ai reçu le rapport juste avant mon départ pour l'Afghanistan. Il m'a servi de lecture légère, si vous voulez, pendant mon vol aller à destination de l'Afghanistan ainsi que mon vol retour au Canada. Les principaux points évoqués dans le rapport sont justes et pertinents.

If the goal is to make the issue somewhat sensational to get peoples' attention, then you have achieved that with your first report. I found nothing new in the first report that people did not already know. It is the way it was put together that was new.

However, having said that, the real basis for your first report was the impact statements. From my experience, the impact statements that have come out over the past few years have tended to be overstatements by the various environmental chiefs of staff, ECSs, and other stakeholders. If they say they have enough money or sufficient resources to be able to do the job, they know well that when it comes to dividing up any monies that may come their way they will not get a piece of the pie. The impact statements address the ideal but all stakeholders cannot do things to the extent they may want. That was the basis of a lot of work there.

I found that it was, surprisingly, too colloquial, with too many personal observations that may or may not have been taken out of context when you looked at the full statements individuals had made. I was concerned and I still maintain, as you probably appreciate, close liaison with people south of the border since I have spent a good portion of the last 10 years when I was in service in the United States. I have been exposed to an interesting reaction from people down there. As well, during the Afghan trip a number of our defence attachés from around the world — close allies — were also with us and a goodly number of them were also well aware of that report, which surprised me. Their reaction, too, has been, "Gee, I did not think it was all that bad. I thought you guys were sorting things out." The reaction to the overstatements has perhaps hurt efforts somewhat that may be ongoing to correct the state that the military found themselves in a couple of years ago.

I say all that as background because I am not too concerned about the past. However, I am concerned about reports two and three, which we will discuss in the days ahead; that is the ones you will produce in the next couple of months. Those reports will not talk about the problems — everyone knows the problems — they will talk about the solutions. They will talk about how to establish funding and a reasonable level of people in the military; how the training will be re-established; how the infrastructure can be repaired and what infrastructure is necessary; how we will address the major equipment shortfalls of the military; and then the whole question of openness to the Parliament and committees. I think those things will come out in reports two and three. I am concerned that those reports be based on solid, businesslike in some cases, arguments as opposed to something that may be more of a colloquial nature. I look forward in the next few days to go through that and hopefully we will put things in that light as opposed to perhaps what was in report one.

Si le but visé est de faire du sensationnalisme autour de la question pour capter l'intérêt des gens, alors vous l'avez atteint avec votre premier rapport. Je n'ai rien trouvé dans le premier rapport qui soit nouveau ou que les gens ne savaient pas déjà. C'est la façon dont les choses y sont dites qui est nouvelle.

Cependant, cela étant dit, la base de votre premier rapport était véritablement les déclarations sur les répercussions. D'après mon expérience, les déclarations sur les répercussions qui sont ressorties ces dernières années ont eu tendance à être des exagérations de la part des différents chefs d'état-major d'armée, ou CEMA, et autres parties prenantes. S'ils disent qu'ils ont suffisamment d'argent ou de ressources pour faire le travail, alors ils savent très bien qu'advenant l'apparition de fonds pouvant leur être destinés, ils n'auront pas leur part du gâteau. Les déclarations sur les répercussions concernent l'idéal, mais ce ne sont pas tous les intervenants qui pourront être en mesure de faire tout ce qu'ils souhaitent. C'était là la base d'une part importante du travail sur ce plan.

Étonnamment, j'ai trouvé le rapport trop conversationnel, avec trop d'observations personnelles ayant pu être citées hors contexte par rapport aux déclarations intégrales faites par les différents intervenants. Cela m'a préoccupé et, comme vous le comprenez sans doute, j'entretiens toujours des rapports étroits avec des gens au sud de la frontière étant donné que j'ai passé une bonne partie de mes dix dernières années de service aux États-Unis. J'y ai été exposé à une réaction intéressante de la part des gens. D'autre part, pendant mon voyage en Afghanistan, plusieurs de nos attachés militaires de partout dans le monde — de proches alliés — étaient avec nous et bon nombre d'entre eux étaient eux aussi très au courant de ce rapport, ce qui m'a étonné. Leur réaction à eux aussi a été de dire, « Eh bien, je n'avais pas pensé que c'était si mauvais que cela. Je pensais que vous étiez en train d'organiser tout cela ». La réaction aux déclarations exagérées a peut-être quelque peu nuit aux efforts en cours pour corriger la situation dans laquelle les militaires se sont retrouvés il y a quelques années.

Je dis tout cela en guise de toile de fonds, car je ne suis pas très préoccupé par le passé. Je suis cependant préoccupé par les rapports deux et trois, dont nous allons discuter dans les jours à venir; je veux parler là des rapports que vous allez produire dans les mois qui viennent. Ces rapports ne parleront pas des problèmes — tout le monde connaît les problèmes — mais des solutions. Ils parleront de la façon d'établir le financement et des nombres raisonnables de militaires, du rétablissement de la formation, de la réparation de l'infrastructure et des éléments d'infrastructure qui sont nécessaires, de la façon de combler les pénuries de matériel militaire essentiel, et de toute la question de l'ouverture vis-à-vis du Parlement et des comités. Je sais que ce sont ces choses-là qui vont ressortir dans les rapports deux et trois. Je souhaite que ces rapports s'appuient sur des arguments solides et, dans certains cas, pratico-empiriques, par opposition à des constats de type conversationnel. J'envisage avec plaisir les journées qui viennent pour passer à travers cela et j'ose espérer que nous pourrions envisager les choses sous ce jour-là par opposition à l'angle adopté dans le rapport un.

You got peoples' attention with report one, which is great. That is the way it should be. Now, I would like to see in reports two and three solid arguments that would justify producing financial levels that will allow the department to correct the training, the people problems, and the infrastructure problems for the future.

Douglas Bland, Chair, as an individual: I, too, read and admired your report. I would like to pick up on the theme that is captured in the title of the report of disappearing options, and address those in relation to solving that difficulty.

The options that are disappearing are foreign policy, national security policy and international relations options that follow from the lack of military capabilities. Insofar as the military is necessary to achieve what we want to do nationally and internationally, the options truly are disappearing for government. I have talked to you before about this issue and we have written some work at Queen's University about Canada without Armed Forces. The crisis we face now is not one of good intentions or of future minutes and so on, but a crisis of declining capabilities. In some respects, major capabilities will disappear in the next five, six or seven years.

The problem facing the country and the governments is to redress that decline. My research and our studies over the last number of weeks and months highlight the real dilemma facing the country: The problem of decline or redressing the decline is not one of money or, perhaps, even of political will in all respects but, rather, it is a problem of time. There simply is not enough time under current administrative circumstances to save major capabilities that are crashing.

The argument here is that we need not only a transformation of Canadian defence policy in the Canadian Armed Forces and their capabilities, but a government-wide transformation of the way we produce defence outcomes. The Department of National Defence and the Canadian Forces may try all they like to recreate and reorganize the armed forces but the Minister of National Defence, the Chief of the Defence Staff and the Deputy Minister of the Department of National Defence are not responsible for, or in control of, many factors that lead to new outcomes. The challenge, therefore, is to find a way immediately to change the procurement system, the human resources system, the recruiting system, the organization of headquarters and the decision-making systems in government that produce outcomes. That kind of transformation within the civil administration cannot be done without strong and direct political leadership.

When I say that the administration of defence outcomes is scattered through many departments with different interests and different policies, it makes me conclude that no one is in charge of defence outcomes and the transformation of the armed forces

Vous avez attiré l'attention des gens avec le rapport un, ce qui est formidable. C'est ainsi que ce doit être. Mais j'aimerais maintenant voir dans les rapports deux et trois des arguments solides justifiant des niveaux de financement qui permettraient au ministère de corriger les problèmes de formation, les problèmes de personnel et les problèmes d'infrastructure pour l'avenir.

Douglas Bland, à titre personnel : J'ai moi aussi lu et admiré votre rapport. J'aimerais revenir sur le thème qui est repris dans le titre du rapport sur l'effritement de nos moyens de défense, et en traiter en vue de la résolution du problème.

Ce qui s'effrite ce sont nos options en matière de politique étrangère, de politique de sécurité nationale et de relations internationales découlant de l'insuffisance de nos capacités militaires. Dans la mesure où les militaires sont nécessaires pour réaliser ce que nous voulons faire aux échelles nationale et internationale, ces options sont véritablement en train de disparaître pour le gouvernement. Je vous ai déjà entretenu de cette question et nous avons, à l'Université Queen's, écrit au sujet du Canada sans Forces armées. La crise à laquelle nous sommes aujourd'hui confrontés n'en est pas une de bonnes intentions ou de décisions futures et ainsi de suite, mais bien de capacité en déclin. Sur certains plans, nos capacités centrales disparaîtront d'ici cinq, six ou sept ans.

Le problème auquel sont confrontés le pays et les gouvernements est celui du redressement de ce déclin. Ma recherche et nos études au cours des derniers mois et des dernières semaines mettent en relief le dilemme très réel auquel le pays fait face. Le problème du déclin ou du redressement du déclin n'en est pas un d'argent, ni même, peut-être, de volonté politique sur tous les plans, mais bien de temps. Il n'y a tout simplement pas suffisamment de temps dans le cadre des circonstances administratives actuelles pour sauver les principales capacités qui sont en train de s'effondrer.

L'argument ici est qu'il nous faut non seulement une transformation de la politique de défense canadienne dans les Forces armées canadiennes et leurs capacités, mais une transformation pangouvernementale de la façon dont nous produisons les résultats de défense. Le ministère de la Défense nationale et les Forces canadiennes peuvent se démener tant qu'ils le veulent pour recréer et réorganiser les Forces armées, mais le ministère de la Défense nationale, le chef d'état-major de la défense et le sous-ministre du ministère de la Défense nationale ne sont pas responsables de nombre des facteurs pouvant déboucher sur de nouveaux résultats, pas plus qu'ils ne les contrôlent. Le défi, donc, est de trouver immédiatement un moyen de changer le système d'approvisionnement, le système des ressources humaines, le système de recrutement, l'organisation du quartier général et les systèmes décisionnels gouvernementaux qui produisent les résultats. Ce genre de transformation au sein de l'administration civile ne pourra se faire sans un leadership politique solide et direct.

Lorsque je dis que l'administration des résultats de défense est répartie dans de nombreux ministères ayant différents intérêts et différentes politiques, cela m'amène à conclure que personne n'est responsable des résultats de défense et de la transformation des

except the Prime Minister. To redress some of the problems that you have identified so far and I know you will probably identify in the future, we need to start by changing the government-wide system of administration, and not just transforming the armed forces.

[Translation]

Lt. Col (ret'd) Rémi Landry, as an individual: I wish to thank the members of the committee for their invitation. I am a retired Lt. Col and I am presently working as associate researcher with the Groupe de recherche sur la sécurité internationale at the University of Montreal. I will limit myself specifically to the question the committee put to us which is, to my mind, inappropriate and proof of Canada's naivety in discussing national security and, indirectly, sovereignty. Have we learned nothing in matters of defence over the last 50 years? What lessons have we drawn over the last 15 years from the disastrous impact of our decision-makers, who while they were seeking to preserve our military commitments progressively weakened our national intervention capability? Indeed, they reassured us by telling us that our security, and indirectly, our sovereignty, were first and foremost ensured by our capability to fulfil our military commitments vis-à-vis our alliances, which were to guarantee our sovereignty if the need arose. What about our capability during the 1997 ice storm, when we had to ask the Americans to transport our troops from the West to deploy them in the Eastern region of the country? What about the long weeks it took to complete our troop deployment in Kandahar, in Afghanistan, in 2002? American airlift was not always available and at times a detour had to be made via the Philippines. What about our lack of means of transportation of a few hundred troops to East Timor and our having to wait for the Australians to find some room for us on their ships in order to get our soldiers to East Timor? The question should therefore be the following: what is required by us in the 21st century in order to ensure and guarantee our security, our sovereignty and, thus, our autonomy and our independence of action, while at the same time recognizing our needs in the context of multilateral alliances, in order to maintain and fulfil our commitments as a medium-size world power within the international community? The answer is simple: it resides in the balance between our internal and our external needs.

Indeed, the military, as an institution, is also a means to display our sovereignty domestically in cooperation with the other Canadian institutions, a means to intervene within a spectrum that extends from being a promotion agent for citizenship and Canadian patriotism to guaranteeing the security of our fellow Canadians in times of crisis, be they natural disasters or threats to civil power from within.

The Oka crisis is a good example. External sovereignty should include a dissuasion capability so as to be able to exhibit and gain respect for our territorial sovereignty within the community of sovereign States, as well as an intervention capability so as to be able to display our autonomy and pursue our national interests,

Forces armées sauf le premier ministre. Pour corriger certains des problèmes que vous avez jusqu'ici identifiés et ceux que vous allez, je le sais, probablement identifier à l'avenir, il importe de commencer par changer le système administratif à l'échelle du gouvernement au lieu de ne faire que transformer que les Forces armées.

[Français]

Lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi Landry, à titre personnel : Je remercie tous les membres du comité de leur invitation. Je suis lieutenant-colonel à la retraite et, présentement, chercheur associé avec le groupe de recherche en sécurité internationale à l'Université de Montréal. Je m'en tiendrai plus précisément à la question que le comité nous a fait parvenir, qui, à mon sens, est inappropriée et démontre bien la naïveté canadienne lorsque vient le temps de discuter de sécurité nationale et indirectement de souveraineté. N'avons-nous pas appris ces 50 dernières années en matière de défense? Qu'avons-nous retenu des effets désastreux de nos preneurs de décisions lors des derniers 15 ans, qui tout en cherchant à préserver nos engagements militaires le firent en affaiblissant progressivement notre capacité nationale d'intervenir? En effet, on nous rassurait en nous mentionnant que notre sécurité, et indirectement notre souveraineté, était avant tout assurée par notre capacité à remplir nos engagements militaires avec nos alliances, lesquelles devaient garantir notre souveraineté en cas de besoin. Que penser de notre habileté lors de la crise du verglas en 1997 quand il a fallu demander aux Américains de transporter nos troupes de l'Ouest pour les déployer dans l'Est du pays? Que dire des longues semaines d'attente pour compléter le déploiement de nos troupes à Kandahar, en Afghanistan, en 2002? Le transport aérien américain n'était pas toujours disponible et, occasionnellement, il fallait faire un détour par les Philippines. Que dire de notre manque de moyens afin de déplacer quelques centaines de troupes au Timor oriental alors qu'il a fallu attendre que les Australiens nous trouvent de l'espace sur un de leurs navires afin de pouvoir transporter ces mêmes troupes au Timor oriental? Donc la question devrait être : Que nous faut-il en ce XXI^e siècle pour assurer et garantir notre sécurité, notre souveraineté et donc notre autonomie et notre indépendance d'action, tout en reconnaissant nos besoins en termes d'alliance multilatérales afin de maintenir et de remplir nos engagements de puissance moyenne au sein de la communauté internationale? La réponse est simple, elle réside dans l'équilibre entre nos besoins à l'interne et ceux à l'externe.

En effet, l'institution militaire est aussi une capacité d'afficher notre souveraineté à l'interne en collaboration avec les autres institutions canadiennes, capacité d'intervenir à l'intérieur d'un spectre qui s'étire de la promotion d'agent de la citoyenneté et du patriotisme canadien jusqu'à celle de garantir la sécurité à nos concitoyens en cas de crise majeure, tant en mesures de désastres naturels que des crises au sein du pouvoir de l'autorité civile.

La crise d'Oka en est un bel exemple. La souveraineté externe devrait inclure une capacité dissuasive afin d'afficher et de faire respecter notre souveraineté territoriale au sein de la communauté des États souverains, et une capacité d'intervenir de façon à pouvoir afficher notre autonomie et poursuivre nos intérêts

by means of the promotion and defence of our Canadian values, including those of the international community, and extending to the defence of our sovereignty in conflict situations.

How to go about this while at the same time maintaining this balance? I believe that the key is maintaining sufficient autonomous capability to be able to act alone. Let us not forget that, whatever the nature of our relations with our allies, we alone, as Canadians, are the most able to promote our interests and fully ensure our security.

Our decisions in matters of security and sovereignty, in view of maintaining and preserving this autonomy, should be guided first and foremost by our needs. I define these needs in terms of internal sovereignty; it is around these same resources that we require in order to brandish this internal autonomy that we must build our capability to fulfil our international commitments.

It is interesting to look at the defence policy overhaul the Australians have carried out since the mid-90s. Of course, there are tremendous differences between Australia and Canada. As a first step, they asked themselves what they needed in order to quickly be in a position to fully fulfil their role with regard to internal sovereignty and to have a deterrent force. It is then that they were able to build their regional and international engagement around these capabilities.

[English]

The Hon. David Collette, as an individual: I was minister of defence from 1993 to 1996, minister of transport from 1997 to 2003 and a member of Parliament for 20 years. Thank you for the invitation to appear before you. It is nice to be back on Parliament Hill.

I am currently a Distinguished Fellow at Glendon College, York University in Toronto and a member of the international advisory council of Intergraph, a U.S.-based world leader in software integration for security systems in the defence and transportation industries.

I will make a few comments based on your first report, which I think must be commended — something I may not have said always with regard to your earlier reports on transportation when I was a minister, but time marches on.

Since the late 1960s, Canadian defence policy has, I believe, been driven by the financial allocation of government, not by policy mandate. Despite the welcome infusion of money in the 2004 budget, defence expenditures are still significantly less in real terms than before the last wave of budget-cutting that began in 1994. Generally, the political reasoning of governments is that most Canadians are indifferent to the Canadian military and spending. Other priorities are deemed more important. However, this attitude has put the Canadian Forces on life support, which seems to be a view shared by members of this committee.

nationaux, qui se manifestent par la promotion et la défense de nos valeurs canadiennes, comprenant celles de la communauté internationale, jusqu'à la défense de notre souveraineté dans un environnement conflictuel.

Comment y parvenir et comment maintenir cet équilibre? Je crois que le terme clé est le maintien d'une capacité d'autonomie suffisante afin de pouvoir agir seuls. N'oublions pas que, peu important la nature de nos relations avec nos alliés, nous seuls, Canadiens, sommes ceux qui sont le mieux à même promouvoir nos intérêts et d'assurer pleinement notre sécurité.

Nos décisions en matière de sécurité et de souveraineté, de façon à maintenir et à préserver cette autonomie, doivent être fondées sur nos besoins en priorité. Je définis ces besoins en termes de souveraineté interne; c'est autour de ces mêmes ressources dont nous avons besoin pour afficher cette autonomie interne, que nous devons construire notre capacité à remplir nos engagements internationaux.

Il est intéressant de considérer la refonte que les Australiens ont faite, depuis le milieu des années 90, de leur politique de défense. Certes, il y a énormément de différences entre l'Australie et le Canada. Dans un premier temps, ils se sont demandés : de quoi avons-nous besoin pour être, à terme, en mesure de pleinement remplir notre rôle de souveraineté interne et d'avoir une force dissuasive? Par la suite, c'est autour de ces forces-là qu'ils ont été en mesure de pouvoir construire leur engagement régional et international.

[Traduction]

L'hon. David Collette, à titre personnel : J'ai été ministre de la Défense de 1993 à 1996, ministre des Transports de 1997 à 2003 et député pendant 20 ans. Merci de l'invitation à venir comparaître devant vous. Je suis heureux de me retrouver de nouveau sur la colline du Parlement.

Je suis présentement fellow à Glendon College, à l'Université York à Toronto, et membre du conseil consultatif international d'Intergraph, un chef de file mondial en intégration de logiciels de systèmes de sécurité pour les industries de la défense et des transports qui a son siège aux États-Unis.

Je vais faire quelques commentaires sur votre premier rapport, pour lequel je pense que vous devez être félicités — chose que je n'aurais peut-être pas toujours dite au sujet de vos rapports sur le transport lorsque j'étais ministre, mais les temps changent.

Depuis la fin des années 1960, la politique de défense canadienne a, je pense, été déterminée par les allocations financières consenties par le gouvernement plutôt que par des politiques. En dépit de l'heureuse injection de fonds annoncée dans le budget de 2004, les dépenses au titre de la défense demeurent sensiblement inférieures, en termes réels, à ce qu'elles étaient avant la dernière vague de compressions budgétaires ayant débuté en 1994. De façon générale, le raisonnement politique des gouvernements a été que la plupart des Canadiens sont indifférents aux militaires canadiens et aux dépenses militaires. D'autres priorités sont jugées plus importantes. Cependant, cette attitude a condamné les Forces canadiennes à un mode de survie, comme en conviennent, semble-t-il, les membres du comité.

Soon, the Canadian Forces will not have the means to meet domestic, North American and international commitments. The basic precepts of the 1994 white paper are still sound, and they were reiterated in the 2004 policy statement. More money must be allocated to provide for adequate personnel levels and appropriate commitments to discharge the basic policy outlined in these two documents.

I want to focus first on staffing levels. Before 1994, there were roughly 76,000 members of the regular forces. This number was reduced to a target of 60,000 in the 1994 white paper, a number that was bare bones and barely enough to discharge policy commitments. In reality, the effective strength has been around 52,000. The recent promise to add another 5,000 people still brings the total to 3,000 less than advocated in the white paper in 1994. The primary reserves were pegged at 18,000 in 1994 and increased to 21,500 a year later. In reality, primary reserves hovered around 15,000 or less and increased in the 2004 statement to 18,500, some 3,000 less than called for a decade earlier.

The regular forces need to be increased to at least 75,000 people, and the reserves to 50,000 composed of 30,000 primary reserves and 20,000 supplementary reserves. This latter group, which most people do not focus on, consists of those people who have served in the regular forces in the past. They exist on paper; they sign a document when they leave the forces but nothing is ever done with them. They have never been activated. I believe that large numbers of retired military personnel would be willing to engage in some activity so that they could be called upon in emergency situations; for example, aid to the civil power. This group would permit the primary reserve to augment the regular forces for overseas missions, as they have been doing for the better parts of the last 10 years.

I have long been a partisan of expanded reserves, and not only from a military point of view. I believe the reserves based in armouries, wings and naval stations across the country, and in smaller communities in particular, contribute to nation building.

The second issue to be addressed is equipment. We have allowed much of our equipment to become obsolete, requiring heavier maintenance at higher cost. The two most obvious examples are in the air force with ship-borne helicopters and strategic airlift. The first appears to have been resolved with the helicopter purchases. The second is still an issue, but if it is allowed to continue, it will virtually erode any flexibility for deployment. The CF-130 Hercules must be replaced quickly, probably with updated Hercules models, and I would say by sole-source contract, something that is not popular within certain

Bientôt, les Forces canadiennes n'auront plus les moyens de s'acquitter de leurs engagements nationaux, nord-américains et internationaux. Les préceptes de base du livre blanc de 1994 tiennent toujours et ils ont été repris dans l'énoncé de politique de 2004. Il faut davantage d'argent pour pouvoir assurer les niveaux de personnel requis et faire les engagements appropriés nécessaires à l'exécution de la politique de base esquissée dans ces deux documents.

J'aimerais traiter tout d'abord des niveaux de dotation. Avant 1994, les Forces régulières comptaient environ 76 000 membres. Ce nombre a été ramené à une cible de 60 000 dans le livre blanc de 1994, chiffre qui était le strict minimum qui suffisait à peine à l'exécution des engagements pris en vertu de la politique. En réalité, l'effectif en activité a été d'environ 52 000. La récente promesse d'ajouter encore 5 000 soldats laissera l'effectif à 3 000 éléments de moins que le niveau préconisé dans le livre blanc de 1994. Les réserves primaires avaient été chiffrées à 18 000 en 1994, pour être portées à 21 500 un an plus tard. En réalité, les réserves primaires avaient tourné autour de 15 000 ou moins pour être augmentées à 18 500 dans la déclaration de 2004, soit quelque 3 000 soldats de moins que ce qui avait été demandé une décennie plus tôt.

La Force régulière doit être portée à au moins 75 000 soldats et la réserve à 50 000, comportant 30 000 dans la réserve primaire et 20 000 réservistes supplémentaires. Ce dernier groupe, qui n'intéresse pas la plupart des gens, est composé de personnes ayant servi par le passé dans la Force régulière. Elles existent sur papier. Elles signent un document lorsqu'elles quittent les forces mais rien n'est jamais fait avec elles. Elles n'ont jamais été activées. Je crois qu'un nombre important de militaires retraités seraient prêts à s'engager dans de nouvelles activités de façon à ce que l'on puisse faire appel à eux en cas de situation d'urgence, par exemple pour venir en aide à l'autorité civile. Ce groupe permettrait à la réserve primaire d'augmenter la Force régulière pour les missions à l'étranger, comme c'est le cas depuis bientôt près de dix ans.

Je suis depuis longtemps partisan d'une augmentation de la Force de réserve, et ce pas seulement d'un point de vue militaire. J'estime que les réserves établies dans des manèges militaires, des escadres et des stations navales un petit peu partout au pays et tout particulièrement dans de petites localités contribuent à la construction de la nation.

La deuxième question dont il faut traiter est celle du matériel. Nous avons laissé une part importante de notre matériel devenir obsolète, ce qui exige de plus lourds travaux d'entretien à un coût supérieur. Les deux exemples les plus évidents sont fournis par l'armée de l'air avec les hélicoptères embarqués et le transport de troupes blindé. Le premier semble avoir été réglé avec les achats d'hélicoptères. Le deuxième demeure un problème, et s'il n'est pas résolu il finira par éliminer toute souplesse de déploiement. Le CF-130, l'avion Hercules, doit être remplacé rapidement, sans doute avec des modèles Hercules améliorés, et je dirais par voie de

circles in the country. Heavy lift capability must be available within the forces; not from leased aircraft that are not always readily available. The C-17s and C-5s come to mind.

It is crucial that we maintain a fighter component within the air force. I may be a little rusty on some of my statistics, but I think about half the fleet is mothballed and not operational. As a result, our commitment to NATO and NORAD is considerably diminished.

Our navy is in reasonably good shape with up-to-date equipment, but it lacks financial resources to do much of the work that is expected of it. Canada, with the world's longest navigable coastline, which is growing, especially as the Arctic warms, must see its navy at full operational strength. Additional vessels must be brought into the fleet.

The army has received an infusion of new equipment over recent years that helps it achieve a multifaceted role, but more needs to be done. I am particularly proud of the fact that new armoured personnel carriers were authorized when I was minister early in the 1990s.

We need to accelerate the procurement timetable. In the private sector, the notion that it would take 10 to 15 years to select any piece of equipment would be laughable. I cannot believe that we allow this to happen in government. I do not mean to say that we have to sole source everything. When we went to a sole source for the armoured personnel carriers, APCs, in the 1990s, there was criticism in certain circles, but with the right oversight and the right financial controls, you can get a good deal for the taxpayers, and you can get those pieces of equipment in situ quickly. The APCs have performed admirably.

We made a good start at reviving the Canadian Forces in the last budget, but much more money must be allocated. I look forward to further reports from this committee to assist Canadians in directing the government of the day to make the right choices so that we have an Armed Forces that can do the job required of it, that is, to protect Canadians at home and in North America, and to protect our interests on the world stage.

Rob Huebert, as an individual: Thank you for the opportunity to testify before you. I am the Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies at the University of Calgary, and I am also with the Department of Political Science.

First, I wish to congratulate you on your report. One of the most striking things in it, for which you deserve incredible credit, is your effort to engage Canadians. The language you used was, for the first time, an institutional effort to make defence issues

contrat à fournisseur unique, chose qui n'est pas populaire dans certains milieux. Une capacité de transport de charges lourdes doit être disponible au sein des Forces au lieu qu'il faille recourir à la location d'aéronefs qui ne sont pas toujours disponibles. L'on songe aux C-17 et aux C-5.

Il est essentiel que nous maintenions une composante chasseurs au sein de la Force aérienne. Je suis peut-être un petit peu rouillé quant à certaines de mes statistiques, mais je crois que près de la moitié de la flotte est remisee et non opérationnelle. Nos engagements à l'égard de l'OTAN et du NORAD sont de ce fait sensiblement diminués.

Notre marine se porte raisonnablement bien et est munie de matériel à jour, mais les ressources financières nécessaires pour faire une part importante du travail que l'on attend d'elle lui font défaut. Le Canada, qui compte la plus longue côte navigable au monde, et qui est d'ailleurs en train de s'allonger du fait, notamment, du réchauffement de l'Arctique, doit veiller à ce que sa marine tourne à sa pleine capacité opérationnelle. Des navires supplémentaires doivent être ajoutés à la flotte.

L'armée a ces dernières années bénéficié d'un apport de nouveau matériel qui l'aide à jouer un rôle multiple, mais il importe de faire plus encore. Je suis tout particulièrement fier du fait que les nouveaux véhicules blindés de transport de troupes aient été autorisés alors que j'étais ministre au début des années 1990.

Il nous faut accélérer le calendrier de l'approvisionnement. Dans le secteur privé, l'idée qu'il faille 10 ou 15 ans pour choisir une pièce d'équipement serait parfaitement risible. Je ne peux pas croire que nous permettions que cela arrive au gouvernement. Je ne veux pas dire par là que nous devrions dans tous les cas recourir à une source unique. Lorsque nous avons voulu faire appel à une source unique pour les véhicules blindés de transport de troupes, ou VBTT, dans les années 1990, cela a suscité la critique dans certains milieux, mais avec la bonne surveillance et les bons mécanismes de contrôle financier vous pouvez obtenir un bon rapport pour les contribuables et mettre rapidement en place le matériel voulu. Les VBTT ont fourni une performance admirable.

Nous avons amorcé un bon départ dans la relance des Forces canadiennes avec le dernier budget, mais beaucoup d'argent encore doit y être consacré. J'envisage avec plaisir de lire d'autres rapports du comité qui aideront les Canadiens à amener le gouvernement du jour à faire les bons choix afin que nous ayons des Forces armées en mesure de faire le travail qui leur revient, c'est-à-dire protéger les Canadiens chez eux et en Amérique du Nord et protéger nos intérêts sur la scène mondiale.

Rob Huebert, à titre personnel : Merci de l'occasion qui m'est ici donnée de comparaître devant vous. Je suis directeur adjoint du Centre d'études militaires et stratégiques de l'Université de Calgary et je travaille également au Département des sciences politiques.

J'aimerais commencer par vous féliciter pour votre rapport. L'un de ses aspects les plus frappants, et pour lequel vous avez un mérite incroyable, est votre effort d'engager les Canadiens. Votre choix de langage a été le tout premier effort institutionnel visant à

accessible to Canadians who do not spend all their free time examining this issue, as well as to younger Canadians. This effort must be encouraged. Even if not every word is exactly correct, this trend must be repeated.

I wish to make four major points on how to address the issue of ensuring the development of Canadian security and defence policy. First and foremost, we need to ensure, elevate and develop a means of evaluating the immediate medium- and long-term threats facing Canada. We have fallen into this trap where we only seriously consider the various threat environments facing Canada at the beginning of a government's new term, and inevitably it never follows in the second term. The only time we seem to have a public and open discussion on the threats facing Canada is at election time and with a new government.

We need to break the practice in the context of how we engage in assessments in Canada. Something along the lines of an ongoing ability perhaps represented by your committee may be one step in the right direction.

The second point is that we need to connect the policy somehow with the funding, the obvious problem that we face. This is what your report is all about. Perhaps some radical solution could be found such as legislating that actual dollars have to be tied to any white policy paper. You may say it is not a white paper and we do not want to tie ourselves down to that context. However, if there was a legislative requirement, perhaps we might see the day where the government takes seriously the commitment in white papers rather than the six months that it takes to emanate them and then promptly forget about them.

The third point is one where the recent work you have been doing has been so important. It is the engagement of Canadian political elites and Canadians at large.

One of the greatest challenges when facing security issues in the context of Canada is trying to break the mythologies. One of the greatest problems about any aspect in which we put the words Canada and defence together, is we are invariably faced with certain mythologies that run counter to the requirements to ensure proper security.

Briefly, the three most enduring mythologies that act as a great hindrance to a proper and rational defence policy is, first and foremost, that the Canadian Forces only do peacekeeping; that they do not have any other major objective; that is their major reason d'être and has been since the 1960s.

The second mythology is that there is no threat to Canada, nor will there be any threat to Canada or Canadian security anywhere in the future.

rendre les questions de défense accessibles aux Canadiens qui ne consacrent pas le gros de leur temps libre à leur examen, ainsi qu'aux Canadiens plus jeunes. Cet effort doit être encouragé. Même si chaque terme employé n'est peut-être pas parfaitement exact, cette tendance doit être maintenue.

J'aimerais faire quatre principaux commentaires sur la façon d'aborder la question de la nécessité de l'élaboration d'une politique canadienne en matière de sécurité et de défense. Il nous faut tout d'abord assurer, élaborer et renforcer un moyen d'évaluer les menaces immédiates, à moyen terme et à long terme pour le Canada. Nous sommes tombés dans ce piège dans lequel nous n'examinons sérieusement les différents types de menaces auxquelles le Canada fait face qu'au début du nouveau mandat d'un gouvernement, et il n'y a inévitablement pas de suites dans le deuxième mandat. Il semble que l'on ne discute publiquement et ouvertement des menaces auxquelles le Canada est confronté qu'en période électorale ou avec l'avènement d'un nouveau gouvernement.

Il nous faut rompre avec cette pratique dans le contexte de la façon dont nous nous engageons dans les évaluations que nous faisons au Canada. Quelque chose du genre d'une capacité permanente, peut-être représentée par votre comité, serait peut-être un pas dans la bonne direction.

Le deuxième point est qu'il nous faut d'une façon ou d'une autre faire le lien entre la politique et le financement, qui est le problème évident à surmonter. C'est précisément là-dessus que porte tout votre rapport. L'on pourrait peut-être trouver quelque solution radicale, par exemple établir dans la loi que tout livre blanc doit être assorti de crédits explicites. Vous direz peut-être qu'il ne s'agit pas d'un livre blanc et que vous ne voulez pas vous lier dans un tel contexte. Cependant, s'il y avait une exigence en vertu de la loi, nous verrions peut-être un jour le gouvernement prendre au sérieux les engagements pris dans les livres blancs au lieu de devoir attendre six mois pour qu'on en parle et pour qu'en s'empresse aussitôt de les reléguer à l'oubli.

Le troisième point concerne la grande importance de votre travail récent. Je veux parler ici de l'engagement des élites politiques canadiennes et de la population canadienne en général.

L'un des plus grands défis en matière de questions de sécurité dans le contexte canadien est celui des mythes à démanteler. L'un des plus gros problèmes dès lors que l'on met ensemble les mots Canada et défense est que nous sommes invariablement confrontés à certains mythes qui vont à l'encontre de ce qui est requis pour assurer une bonne sécurité.

En bref, les trois mythes les plus durables qui sont une entrave à une politique de défense rationnelle et adéquate sont, premièrement, que les Forces canadiennes ne font que du travail de maintien de la paix, qu'elles n'ont aucun autre objectif d'envergure; que c'est là leur raison d'être et qu'il en est ainsi depuis les années 1960.

Le second mythe est qu'il n'y a aucune menace pour le Canada et qu'il n'y aura jamais à l'avenir de menace pour le Canada ou pour la sécurité canadienne.

The third mythology is that even if there is a threat, which there probably will not be, the United States will take care of it. We have to find some way in which Canadians are simply told the truth in these regards, that in fact the forces are for much more than simply peacekeeping; that there have been and will continue to be threats in the future that threaten Canadians: not North Americans, but Canadians.

As significant as the assistance by the Americans has been to us in the past, we have to recognize that our interests are not completely in lock-step with us. There have been historical examples of us going to war without them, and there will be issues in the future where we clearly have different defence needs than our American friends and allies.

One of two areas we must keep constant vigilance on that perhaps Canada's International Policy Statement, IPS, has not fully looked at is the issue of space. As we look over the growing threat environment, space is the next frontier. It has arrived in many contexts. Once again, the mythology that we cannot link militarization with weaponization and space and therefore cannot do anything in the long term will be a great hindrance for true Canadian defence and security policies.

I would like to call attention to the fact that even though IPS has recognized the importance of the Arctic, that we remember our history, which is our legacy, we tend to recognize the Arctic as a security requirement and then promptly forget about it. There is a requirement to ensure that we keep our vigilance when it comes to Arctic security as well.

Colonel Brian MacDonald, as an individual: You have asked us to focus on the question of what is the most important thing to be done to achieve the objectives of the defence policy review.

I will translate that: What is the most significant barrier preventing the department from achieving those objectives? As you know, the bulk of my research in recent years has focused on the capital equipment inventory of the department. This is the critical aspect of the future ability of the department to achieve its objectives.

Without equipment capabilities, there is no capability of achieving those objectives. The department finds itself, unfortunately, at the intersection of three extremely different factors that, together, render the situation bleak indeed.

The first factor is simply that of the equipment life cycles of the major equipment platforms of the department. Here we have the advantage that the Treasury Board has established planning parameters in terms of the life expectancies of various types of equipment. The Treasury Board, for example, argues that the

Le troisième mythe est que même s'il y avait une menace, ce qui est très peu probable, les États-Unis s'en occuperaient. Il nous faut trouver le moyen de dire en la matière aux Canadiens la simple vérité, soit que les Forces servent à beaucoup plus que du pur maintien de la paix et qu'il y a et qu'il continuera d'y avoir à l'avenir des menaces dirigées contre les Canadiens : pas les Nord-Américains, mais bien les Canadiens.

Aussi importante que nous ait été par le passé l'aide des Américains, il nous faut reconnaître que nos intérêts ne concordent pas toujours parfaitement avec les leurs. L'histoire nous livre des exemples de situations dans lesquelles nous sommes partis en guerre sans eux, et il se présentera à l'avenir des situations dans lesquelles nous aurons clairement des besoins différents en matière de défense de ceux de nos amis et alliés américains.

Il est deux domaines dans lesquels il nous faut maintenir une vigilance constante. Premièrement, l'Énoncé de politique internationale ou EPI du Canada n'a peut-être pas traité suffisamment de la question de l'espace. En effet, dans un environnement où les menaces vont sans cesse croissant, l'espace est la nouvelle frontière. Elle est déjà là dans de nombreux contextes. Encore une fois, le mythe voulant que nous ne puissions lier militarisation et arsenalisation et l'espace et que, partant, nous ne puissions rien faire dans le long terme, sera une sérieuse entrave à l'établissement de véritables politiques de défense et de sécurité canadiennes.

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que bien que l'EPI ait reconnu l'importance de l'Arctique, et que nous nous rappelions notre histoire, qui est notre héritage, nous avons tendance à reconnaître l'Arctique comme étant une nécessité sur le plan sécurité pour l'oublier ensuite aussitôt. Il importe de veiller à ce que nous maintenions également notre vigilance s'agissant de la sécurité dans l'Arctique.

Colonel Brian MacDonald, à titre personnel : Vous nous avez demandé de réfléchir à la question de ce qu'il y a de plus important à faire en vue de la réalisation des objectifs de l'examen de la politique de défense.

Je traduis : quel est le plus gros obstacle empêchant le Ministère de réaliser ces objectifs? Comme vous le savez, le gros de mon travail de recherche ces dernières années a porté sur l'inventaire des biens d'équipement du Ministère. Il s'agit là de l'ingrédient critique quant à la capacité future du Ministère d'atteindre ses objectifs.

En l'absence des éléments d'équipement nécessaires, la capacité requise pour atteindre ces objectifs n'est pas là. Le Ministère se trouve malheureusement à ce croisement de trois facteurs extrêmement différents qui, ensemble, assombrissent en effet sensiblement la situation.

Le premier facteur est le simple fait des cycles de vie des biens d'équipement des principales plates-formes matérielles du Ministère. Ici, nous avons cet avantage que le Conseil du Trésor a établi des paramètres de planification quant à la durée de vie probable de différentes catégories de matériel. Le Conseil du

life expectancy of a military vehicle is somewhere between 3 to 10 years; that of a ship is 20 years; and that of an aircraft is 20 years.

When we measure the department's capital inventory service by service against those yardsticks, we discover some uncomfortable realities. For example, 71 per cent of the Air Force's major platforms are now beyond their life expectancy. They are dead. The remaining 29 per cent are beyond half their life expectancy. They have less than half of those life expectancies left.

Of the Navy's fleet, 48 per cent is beyond its life expectancy. Another 40 per cent has less than half its life expectancy left. Of the army's equipment, 27 per cent is beyond its life expectancy, and 18 per cent has less than half its life expectancy left. To sum up the department as a whole, 43 per cent of the department's equipment fleets are now beyond their life expectancy, according to the Treasury Board figures, and 26 per cent have less than half their life expectancy left.

That is the physical dimension of rust-out. There is, as well, the technological dimension of rust-out. Treasury Board has noted that for information and communications technology, which is sometimes referred to by the buzz word infomatics hardware, we expect computers, such as the things that we have on our own desks, to have a technology life cycle of between three and five years.

We see, then, that even in terms of a major platform that has a theoretical physical life expectancy of, say, 20 years, there will be a requirement to upgrade its technology according to the technology cycle. The equipment may require four cycles to be dealt with during the course of the physical life of that platform.

The barrier is the reality of the department's procurement cycle. Something that the minister's advisory committee pointed out in an excellent report to the minister is the observation that we are now dealing with a procurement cycle that is some 15 to 16 years long.

Interestingly, of course, in 16 years we could have fought World War I four times and done it as a best three-out-of-five opportunity. The problem is that we now have a situation in which the procurement cycle averages 75 per cent of the physical life cycle of the major platforms, according to Treasury Board figures. If we take a look at the army side, the procurement cycle is now 150 per cent of the army's military vehicle life cycle.

Unless we now take steps promptly to solve the problem of the procurement cycle, the department is in an ever-narrowing death spiral that will lead, as I have said before, to the probability of a mass extinction of the forces within the next 10 to 15 years. I think we are closer to 10 than to 15.

Trésor prétend, par exemple, que la durée de vie utile probable d'un véhicule militaire se situe entre trois et dix ans; que la durée utile d'un navire est de 20 ans et que celle d'un aéronef est elle aussi de 20 ans.

Lorsqu'on évalue le stock de biens d'équipement du Ministère par service en fonction de ces paramètres, l'on découvre un certain nombre de réalités troublantes. Par exemple, 71 p. 100 des principales plates-formes de la Force aérienne ont d'ores et déjà dépassé leur durée de vie utile. Elles sont mortes. Les 29 p. 100 restants sont déjà à plus de la moitié de leur vie utile. Il leur reste donc moins de la moitié de leur durée de vie utile initiale.

Pour ce qui est de la flotte de la marine, 48 p. 100 de ses éléments ont dépassé leur durée de vie utile. Encore 40 p. 100 sont à plus de la moitié de leur durée de vie utile prévue. Quant au matériel de l'armée, 27 p. 100 de celui-ci en sont à plus de la moitié de la leur. Pour récapituler la situation du Ministère au total, 43 p. 100 du parc de matériel du Ministère ont dépassé leur durée de vie utile, d'après les chiffres du Conseil du Trésor, et 26 p. 100 sont à plus de la moitié de leur vie utile prévue.

Je viens de vous parler de la dimension physique de l'usure. Mais il y a également la dimension technologique de l'usure. Le Conseil du Trésor établit qu'en matière de technologie de l'information et des communications, que l'on désigne parfois par le terme plus à la mode de matériel informatique, l'on s'attend à ce que les ordinateurs, comme ces choses que nous avons sur nos propres bureaux, aient un cycle de vie technologique d'entre trois et cinq ans.

C'est ainsi que nous savons que même dans le cas d'une plate-forme importante ayant une durée de vie physique théorique de, mettons, 20 ans, il y aura lieu de mettre à niveau cette technologie en fonction du cycle technologique. C'est ainsi que le matériel pourrait, pendant la durée de vie physique de la plate-forme, devoir subir quatre cycles d'amélioration.

La barrière est la réalité du cycle d'approvisionnement du Ministère. Une chose que le comité consultatif auprès du ministre a fait ressortir dans un excellent rapport au ministre est le fait que l'on compose aujourd'hui avec des cycles d'approvisionnement qui s'échelonnent sur quelque 15 à 16 ans.

Chose intéressante, bien sûr, en l'espace de 16 ans nous aurions pu livrer quatre fois la Première Guerre mondiale et ce dans le contexte d'une formule des trois meilleures tentatives sur cinq. Le problème est que nous avons aujourd'hui une situation dans laquelle le cycle d'approvisionnement correspond en moyenne à 75 p. 100 du cycle de vie physique des principales plates-formes, selon les chiffres du Conseil du Trésor. Si l'on regarde maintenant du côté de l'armée, le cycle d'approvisionnement est aujourd'hui de 150 p. 100 du cycle de vie des véhicules militaires.

À moins de prendre très vite des mesures pour régler le problème du cycle d'approvisionnement, le Ministère sera entraîné dans une spirale de la mort toujours plus serrée qui mènera probablement, comme je l'ai déjà dit, à une extinction massive des forces d'ici 10 à 15 ans. Et je pense que ce serait plus près de 10 que de 15.

The Chairman: Mr. Macdonald did not mention that he is an officer with the Royal Canadian Military Institute.

Col. MacDonald: That is correct.

John Scott Cowan, as an individual: I am the principal of the Royal Military College of Canada, the only federal university. Yes, we are a walking constitutional crisis.

Senator Kenny and other members of the committee, I have already had an opportunity to comment on your first report, and I have indicated how much I support your conclusions. I would like to hit on six things that I consider essential to implementing the government's vision. They relate either to issues in your first report or those that you telegraphed to be treated in your second or third reports.

First, and you have already dealt with it, is the concept of adequate and stable funding; that is to say, funding known far in advance. Given the way government works in Canada, it is extremely difficult for government to say unambiguously what resources will be available far in advance. Parliament votes for budgets on an annual basis. Once adequacy is achieved, the only way that kind of stability can be assured is if we develop, in effect, the instantaneous tradition that governments give clear moral commitments to what they will do. If there is political damage associated with deviating far from those commitments, only then will the predictability exist for such a long-term venture to thrive.

My second point — and you propose to treat it in your second volume under the rubric of the Canadian Forces as an organization different from the others — is recognition that the service provided by the Canadian Forces is a form of essential service unlike many others. Hence, all possible steps need to be taken to reduce the political factors in all decisions associated with it. Political factors can never be reduced to zero, but there are techniques to reduce these things to a reasonable level. I will touch on some with my third point.

Honourable senators propose to treat the area of procurement in a subsequent volume. Col. MacDonald and others have already touched on this. Procurement needs to be simplified and speeded up. There are many aspects of this and I will touch on only two now.

First, Canada needs a system for large government contracts to negotiate economic offsets, which is not entirely honest in my view, because it assumes that there is no additional cost to the economic offsets. The whole mythology is predicated on there being no additional costs and it is simply taken into consideration in the bid. No one actually believes that there are no additional costs to the economic offsets. In many other nation states, the way this is handled is to give the department engaging in the procurement the basic money required to obtain the items they need, and to give a department responsible for economic offsets its separate budget to buy however much economic offset it can

Le président : M. Macdonald n'a pas mentionné le fait qu'il est officier à l'Institut militaire royal du Canada.

Col MacDonald : C'est exact.

John Scott Cowan, à titre personnel : Je suis recteur du Collège militaire royal du Canada, la seule université fédérale. Nous sommes une crise constitutionnelle vivante.

Sénateur Kenny, messieurs les membres du comité, j'ai déjà eu l'occasion de me prononcer sur votre premier rapport et j'ai indiqué à quel point j'appuie vos conclusions. J'aimerais me concentrer ici sur six choses que je juge essentielles à la mise en œuvre de la vision du gouvernement. Elles concernent ou des éléments de votre premier rapport ou des questions que vous avez inscrites au programme de vos deuxième et troisième rapports.

Premièrement, et vous en avez déjà traité, il y a le concept d'un financement stable et suffisant. Il s'agit en d'autres termes de veiller à ce que le financement soit connu bien à l'avance. Étant donné la façon dont fonctionne le gouvernement au Canada, il est extrêmement difficile pour un gouvernement de dire à l'avance et de façon catégorique quelles seront les ressources disponibles. Le Parlement vote les budgets annuellement. Une fois atteint le seuil requis, la seule façon d'assurer ce genre de stabilité est en définitive d'instaurer une tradition instantanée voulant que les gouvernements prennent des engagements moraux clairs quant à ce qu'ils vont faire. Si le fait de s'écarter de tels engagements inflige des dommages politiques suffisants, alors il y aura la prévisibilité requise pour que de telles initiatives à long terme puissent aboutir.

Mon deuxième point — et vous vous proposez d'en traiter dans votre deuxième volume sous la rubrique des Forces canadiennes en tant qu'organisation différente des autres — est la reconnaissance que le service assuré par les Forces canadiennes est une forme de service essentiel très différente de beaucoup d'autres. D'où la nécessité de prendre toutes les mesures possibles pour réduire les facteurs politiques dans la totalité des décisions s'y rapportant. Les facteurs politiques ne pourront jamais être réduits à zéro, mais il existe des techniques permettant de ramener ces choses à un niveau raisonnable. Je traiterai de certaines d'entre elles au troisième point.

Les honorables sénateurs se proposent de traiter de la question de l'approvisionnement dans un volume subséquent. Le Col. MacDonald et d'autres en ont déjà parlé. L'approvisionnement doit être simplifié et accéléré. Cela comporte de nombreux aspects et je m'en tiendrai ici pour le moment à deux seulement.

Premièrement, il faut au Canada un système pour les gros contrats gouvernementaux qui permette de négocier des contreparties économiques, ce qui n'est à mon sens pas entièrement honnête, car cela suppose que ces contreparties économiques n'apportent pas de coûts additionnels. Tout ce mythe est fondé sur la théorie qu'il n'y aura pas de coûts additionnels et cela entre tout simplement en ligne de compte dans la soumission. Personne ne croit vraiment que ces contreparties économiques ne comportent pas de coûts additionnels. Dans de nombreux autres États nations, la façon de faire est de verser au ministère qui fait l'achat les sommes nécessaires à l'obtention des

with that budget. Initially, a single bidder is not selected, but those bidders that are fully compliant are chosen. From there, the other entity spends those separate dollars in buying whatever economic offset can be bought. This process is more honest and would prevent us, first, from looking inefficient and, second, from being inefficient beyond some predetermined level that the government commits is okay; that is, the dollars available for buying economic offsets.

Second, something honourable senators have already made clear, that in procurement, often the perfect is the enemy of the good. You have already said it; it cannot be said often enough.

My fourth point goes to the issue of sufficiency, which is something you want to treat in your second volume and relates to people. There is not an inexhaustible supply of excellent people to do this work. We need a revolution in terms of flexibility in service. There is a great deal of rigidity currently, particularly as it applies to the use of re-enrolees for periods of time. This matter needs examination and considerable modification so that these re-enrolees are not hugely penalized for having spent periods of time out of the Canadian Forces. There is a huge pool of talent there that has already been mentioned that could be used from time to time.

My fifth point relates to something you will treat in the third volume, which is the future threat environment. We are all agreed that it is fairly complicated. The world is not a safe place and some aspects of lack of safety are new and different from what we have experienced. We need to continue to improve the level of education and professional development in the officer corps and amongst the non-commissioned members, NCMs. We will not be able to fully deal with complexity unless we continue to evolve in this direction. A significant amount of progress has been made in this area, but this is not a time to stop just because we are heavily taxed.

My sixth point relates to something you wanted to treat in your third volume, which is the ease with which those who serve can tell truth to power; that is, can be frank and candid with the power structure in this country. Certainly, they have been in the past, but one of the missing links, which is something we have been seeking for over six years — I am familiar with it because of the work in establishing the *Canadian Military Journal* — was the finalization and promulgation of the rules allowing responsible comment amongst those who serve. These rules now have been six years in the waiting. Various defence ministers have made considerable effort to make interim statements that would fill the gap. Those rules have still not been promulgated. I am advised that is because other departments are concerned about the

articles requis et d'accorder à chaque ministère responsable de contreparties économiques un budget distinct pour acheter des contreparties jusqu'à concurrence de celui-ci. L'on ne choisit pas au départ un soumissionnaire unique; on retient plutôt tous les soumissionnaires qui sont entièrement conformes. C'est à partir de là que l'autre entité dépense ses crédits distincts pour acheter les contreparties économiques qui sont procurables. Ce processus est plus honnête et nous éviterait, premièrement, d'avoir l'air inefficients et, deuxièmement, d'être inefficients au-delà d'un seuil prédéterminé que le gouvernement déclare tolérable. En d'autres termes, il y a de l'argent disponible pour l'achat de contreparties économiques.

Deuxièmement, chose que les honorables sénateurs ont déjà établi clairement, en matière d'approvisionnement, souvent le parfait est l'ennemi du bien. Vous l'avez déjà dit et l'on ne saurait trop le répéter.

Mon quatrième point concerne la question de la suffisance, chose que vous souhaitez aborder dans votre deuxième volume et qui concerne les gens. Il n'y a pas une source inépuisable d'éléments excellents pour faire ce travail. Il nous faut une révolution sur le plan flexibilité du service. Il y a à l'heure actuelle énormément de rigidité, surtout en ce qui concerne le recours pour des périodes de temps donné à des réenrôlés. Cette question mérite un examen et d'importants changements de telle sorte que ces réenrôlés ne soient pas lourdement pénalisés du fait d'avoir passé des périodes de temps à l'extérieur des Forces canadiennes. Il y a là un bassin de talent énorme qui a déjà été mentionné et auquel l'on pourrait faire appel de temps en temps.

Mon cinquième point concerne quelque chose que vous aborderez dans votre troisième volume, soit la menace future. Nous convenons tous que cela est assez complexe. Le monde n'est pas un lieu sûr et certains aspects du manque de sécurité sont nouveaux et différents de ce que nous avons vécu par le passé. Il nous faut continuer d'améliorer le niveau d'instruction et de perfectionnement dans le corps officier ainsi que parmi les militaires du rang. Nous ne serons pas en mesure de traiter pleinement de toute la complexité que l'avenir nous réserve à moins de continuer d'évoluer en ce sens. Des progrès considérables ont été faits dans ce domaine, mais ce n'est pas le moment d'arrêter, du simple fait d'être lourdement grevé.

Mon sixième point concerne une question dont vous voulez traiter dans votre troisième volume, soit la facilité avec laquelle ceux qui servent peuvent dire la vérité au pouvoir; en d'autres termes être francs et directs avec la structure de pouvoir au pays. Certes cela a été le cas par le passé, mais l'un des maillons manquants, chose que nous recherchons depuis plus de six ans — et que je connais du fait du travail abattu dans l'établissement de la *Revue militaire canadienne* — a été la finalisation et la promulgation des règles autorisant ceux qui servent à faire des commentaires responsables. Ces règles se font attendre depuis six ans maintenant. Différents ministres de la Défense ont déployé des efforts considérables pour faire des déclarations intérimaires en vue de combler le fossé. Or, ces règles n'ont toujours pas été

latitude that it might give to civil servants to be candid. We need to get that problem unstuck.

Barry Cooper, as an individual: Honourable senators, I am the managing director of the Alberta office of the Fraser Institute, in Calgary, and a Senior Fellow at the Centre for Military and Strategic Studies at the University of Calgary.

First, congratulations on another useful report. It is extremely important to get the message out beyond the community that takes a professional interest in these things, even if you offend a few delicate sensibilities.

I will not repeat what some of my colleagues have said. I have three additional things to say. One thing you have done is very important; namely, to draw attention to the rhetorical imprecision regarding the purpose of the Canadian Forces, in particular how, when and at what cost the Canadian Forces will be restored to some kind of respectable capability.

As a first cut, I urge you to emphasize the distinction between military equipment and fax machines at Canadian Heritage, for instance. There should be different Treasury Board guidelines on how these are acquired and what the particular mix is. You probably know that far better than I.

One thing does seem clear: It does not make much sense in the long run to rely on maintenance budgets for capital expenditures. The Hercules CC-130s are a perfect example of that. We spend far more money on trying to keep these pieces of junk in the air than it would cost to buy new ones.

Second, on the subject of future threats, failed states are important and external terrorism is important, as is domestically-generated terrorism and traditional threats, particularly state enablers of domestic as well as foreign terrorism. I urge honourable senators not to forget those in the future as well.

Third is the business about Canadian values. Articulating Canadian values without any muscle is an invitation for other countries to treat us with contempt because of the hypocrisy involved. That contempt comes from our friends as well as our foes and competitors. Values with muscle, at least in political science, are called interests. Interests can conflict and they need to be asserted as well as defended, especially in connection with our chief allies, the Americans.

One aspect is particularly important and that is forward engagement. That is not just a military concept; it is also important in relief, most recently in Pakistan. That means heavy lift and I do not mean Antonovs, I mean Canadian C-17s or J-model Hercules.

promulguées. On me dit que c'est parce que d'autres ministères craignent la mesure dans laquelle cela pourrait permettre à d'autres fonctionnaires de dire trop ouvertement ce qu'ils pensent. Il nous faut faire débloquer les choses à ce niveau.

Barry Cooper, à titre personnel : Honorables sénateurs, je suis directeur général du bureau albertain du Fraser Institute, à Calgary, et attaché supérieur de recherches au Centre d'études militaires et stratégiques de l'Université de Calgary.

Premièrement, félicitations pour encore un autre rapport utile. Il est extrêmement important de livrer le message à l'extérieur de la communauté qui a un intérêt professionnel pour ces choses, même si vous offensez ce faisant un certain nombre de sensibilités délicates.

Je ne vais pas répéter ce que certains de mes collègues ont déjà dit. J'ai trois autres choses à vous dire. Une chose que vous avez faite est très importante : vous avez porté à l'attention des gens l'imprécision rhétorique quant à l'objet des Forces canadiennes, et, plus particulièrement comment, quand et à quel prix les Forces canadiennes se verront restituer une capacité respectable.

Je vous encourage, comme premièrement étape, à faire ressortir la distinction entre matériel militaire et télécopieurs à Patrimoine canadien, par exemple. Il devrait y avoir des lignes directrices distinctes quant à la façon dont ces acquisitions sont faites et quant au mélange à assurer. Vous savez sans doute cela mieux que moi.

Une chose paraît claire. Il ne semble pas très logique à long terme de compter sur les budgets d'entretien pour effectuer les dépenses d'immobilisations. Les avions Hercules CC-130 en sont un parfait exemple. Nous dépensons beaucoup plus d'argent à essayer de maintenir ces morceaux de ferraille dans les airs que ce qu'il en coûterait pour acheter de nouveaux appareils.

Deuxièmement, en ce qui concerne la question des menaces futures, les États non viables sont importants et le terrorisme externe est important, tout comme le sont le terrorisme d'origine interne et les menaces traditionnelles, notamment les facilitateurs étatiques de terrorisme national ainsi qu'étranger. J'exhorte les sénateurs à ne pas oublier non plus ces éléments là à l'avenir.

Troisièmement, il y a toute la question des valeurs canadiennes. Le fait de proclamer des valeurs canadiennes sans leur donner de muscle est une invitation à d'autres pays de nous traiter avec mépris du fait de l'hypocrisie apparente. Ce mépris nous vient de nos amis ainsi que de nos ennemis et concurrents. Les valeurs musclées, au moins en sciences politiques, sont appelées intérêts. Des intérêts peuvent être contradictoires et il importe de les affirmer ainsi que de les défendre, surtout auprès de nos principaux alliés, les Américains.

Il est un aspect qui est particulièrement important, soit un engagement de l'avant. Ce n'est pas simplement là un concept militaire; cela est également important dans le domaine du secours, l'exemple le plus récent nous ayant été livré par le Pakistan. Je veux dire par là des capacités de transport de charges lourdes, et je ne veux pas parler d'Antonovs, mais de C-17 canadiens ou d'Hercules de modèle J.

[Translation]

Mr. David Rudd, as an individual: Thank you, Mr. Chairman, and good evening everyone. I am President and Chief Executive Officer of the Canadian Institute of Strategic Studies, in Toronto.

[English]

Thank you very much for the invitation. This is my first appearance before your committee. I can only ask: What took you so long?

You have set the bar very high for us today. Identifying a single issue that will result either in policy success or failure is extremely difficult. It is difficult to identify one single thing that might lead us to either stagnation or success but, at the risk of sounding idle, I will echo some of the views my colleagues have put forth.

Human resources is the trap door underlying the three main goals outlined in the defence policy statement. Put simply, defence policy, like any other, is first and foremost about people. Unless you have the right number of well-trained, well-led people, it makes no difference how good your equipment or infrastructure is, although I do not disagree with Brian MacDonald that modern equipment is absolutely critical.

In view of this, it is incumbent upon the Government of Canada, this committee, the Standing Committee on National Defence and Veteran Affairs, SCNDVA, and any other parties to ensure that the recruiting and retention of qualified Canadians is assured so that the inevitable loss of skilled personnel to age, retirement and infirmity now and in the years ahead does not result in policy failure. I regret we may already be too late.

Keep in mind that recruiting is more than taking people in at the bottom of the ladder. It is also a matter, as you have heard, of re-engaging in the most expeditious manner possible those who have left the service and wish to return. Retention also means allowing those in, say, the regular forces to be transferred to the reserves if, for example, they wish to start a family or another career. Offering them a transfer to the reserves can ensure their skill sets are not irrevocably lost and that these multi-million dollar investments we have made are not sent to the ashcan.

Likewise, transfers back from the reserves to the regular forces should also be as seamless as possible. Operational service gained by reservists while on deployment should be recognized and credited when they enter the other component. Does a reserve non-commissioned member who has been made a patrol commander in Afghanistan need to go through all four phases of infantry officer training if he or she wishes to obtain a regular commission? These are some things we can look at.

[Français]

David Rudd, à titre personnel : Merci, monsieur le président et bonsoir à tous. Je suis président et directeur général de l'Institut canadien des études stratégiques, à Toronto.

[Traduction]

Merci beaucoup de l'invitation. C'est ma première comparution devant votre comité. Je ne peux que vous poser la question suivante : qu'est-ce qui vous a pris tant de temps?

Vous avez fixé très haut la barre pour nous aujourd'hui. Il est extrêmement difficile d'identifier une question unique qui résultera ou dans la réussite ou dans l'échec de la politique. Il est difficile de mettre le doigt sur une seule chose qui puisse nous mener ou à la stagnation ou à la réussite, mais, au risque de donner l'impression d'avoir été désœuvré, je vais me faire l'écho de certains des propos tenus par mes collègues.

Les ressources humaines sont une trappe qui sous-tend les trois principaux objectifs esquissés dans l'énoncé de politique sur la défense. Pour dire les choses simplement, une politique de défense, comme n'importe quelle politique, est d'abord et avant tout une question d'êtres humains. À moins d'avoir le bon nombre de personnes bien formées et bien dirigées, peu importe la qualité de votre matériel ou de votre infrastructure, bien que je convienne avec Brian MacDonald qu'il est absolument essentiel de disposer de matériel moderne.

Dans ce contexte, il incombe au gouvernement du Canada, au comité ici réuni, au Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants, le CPDNAC, et à d'autres parties de veiller à ce que le recrutement et la rétention de Canadiens qualifiés soient assurés de telle sorte que la perte inévitable de personnel qualifié, pour des raisons d'âge, de départ en retraite ou d'invalidité aujourd'hui ou à l'avenir, n'amène pas l'échec de la politique. Je déplore qu'il soit peut-être déjà trop tard.

Gardez à l'esprit le fait que le recrutement c'est plus que tout simplement accueillir des gens au bas de l'échelle. Il s'agit également, comme vous l'avez entendu dire, de réengager, et ce le plus rapidement possible, ceux qui ont quitté le service et qui sont désireux d'y revenir. La rétention signifie également permettre à des membres des forces régulières, mettons, d'être transférés aux réserves si, par exemple, ils veulent fonder une famille ou entreprendre une autre carrière. Leur offrir un transfert aux réserves évitera que leurs compétences ne soient irrévocablement perdues et que ces investissements de plusieurs millions de dollars que nous avons consentis ne soient jetés à la poubelle.

De la même façon, les transferts de réintégration des réserves aux forces régulières devraient eux aussi se faire de la façon la plus harmonieuse possible. Le service opérationnel acquis par les réservistes lors de leur déploiement devrait être reconnu et leur être crédité lors de leur intégration dans l'autre élément. Un réserviste du rang qui a été promu commandant de patrouille en Afghanistan devrait-il avoir à passer par les quatre phases de la formation d'officier d'infanterie si il ou elle souhaite être nommé officier? Voilà certaines des choses que nous pourrions examiner.

You alluded to the necessity of us not simply identifying problems but identifying solutions. Let me try to do that. To facilitate recruiting and retention in all their facets, to ensure that those entering or re-entering the military may be brought up to a standard as quickly as possible, the training system must be protected at all costs from the demands of operational deployments. Neither the instructors nor the equipment sets at the training schools should be pilfered to fill in gaps in units heading for deployment. Barring a major domestic cataclysm, they should be untouchable.

The Chief of the Defence Staff understandably wants to put operations first, but he cannot rob Peter to pay Paul. Leave Peter alone. Either give more resources to Paul or resist the temptation to constantly send him on overseas deployments.

We cannot discuss or encourage a renewed emphasis on recruiting and retention without addressing the issues that stymie them — Mr. Bland mentioned these earlier — namely, the inefficiencies in defence administration. These two subjects are interrelated. I alluded to the administrative obstacles preventing seamless cross-component transfer from regular to reserve. Another administrative issue related to personnel is the size of National Defence Headquarters to which former minister John McCallum referred in his minister's efficiency study. He talked about the drain on policy. The study found, among other things, that work performed within the walls of NDHQ did not have to be performed there, if at all. The fact that shortly after his departure from his portfolio the report was deleted from the Department of National Defence website suggests that the allegation he made was accurate and that some people were afraid to ask the question: What does this or that job have to do with the generation of hard military power?

It is the latter that should concern this committee: Having enough people in the right place with the right training and leadership stands the best chance of generating hard power.

I am not suggesting we should stop thinking about processes of recruitment and training, but we need to think more about outcome: how to get those people into the system and keep them there where we need them. As with the equipment curve that Col. MacDonald referred to, we are well behind the human resources curve. We need to get out in front of it, fast.

Allan D. English, as an individual: I am from the Department of history at Queen's University, where I teach a graduate course in Canadian military history. I will bore you with a historian's perspective.

Thank you for inviting me. It is a pleasure to be here and I enjoyed reading your reports.

Vous avez évoqué la nécessité pour nous de ne pas simplement identifier des problèmes mais bien d'identifier des solutions. Permettez-moi de m'y essayer. Pour faciliter le recrutement et la rétention dans tous les éléments, pour veiller à ce que ceux qui entrent dans les forces ou qui les réintègrent soient mis à niveau le plus rapidement possible, le système de formation doit à tout prix être mis à l'abri des exigences des déploiements opérationnels. Ni les instructeurs ni le matériel en place aux écoles de formation ne devrait être pillés pour combler les lacunes des unités destinées au déploiement. Sauf cataclysme national d'envergure, ils devraient être intouchables.

Le chef d'état-major souhaite, cela se comprend, placer les opérations au premier plan, mais il ne peut pas voler Pierre pour payer Paul. Qu'on laisse Pierre tranquille. Ou l'on donne davantage de ressources à Paul ou l'on résiste à la tentation de l'envoyer sans cesse en mission à l'étranger.

Nous ne pouvons pas discuter d'un renouvellement de l'accent mis sur le recrutement et la rétention, ni encourager cela, sans aborder les questions qui militent contre eux — et M. Bland en a fait état plus tôt — notamment les inefficiences dans l'administration de la défense. Ces deux questions sont interreliées. J'ai fait état des obstacles administratifs qui empêchent le transfert sans faille entre les forces régulières et les réserves. Une autre question administrative reliée au personnel est celle de la taille du Quartier général de la Défense nationale, que l'ancien ministre de la Défense, John McCallum, a évoquée dans son étude sur l'efficacité. Il a parlé des pertes côté politiques. L'une des conclusions de l'étude était que le travail effectué à l'intérieur des murs du QGDN n'avait pas forcément à être exécuté là, ni même à être exécuté. Le fait que peu après son départ pour assumer un autre portefeuille le rapport ait été retiré du site Web du ministère de la Défense nationale laisse supposer que l'allégation qu'il avait faite était juste et que certaines personnes avaient peur de poser la question que voici : qu'à tel ou tel poste à voir avec la production de puissance militaire concrète?

C'est ce dernier élément qui devrait préoccuper le comité : disposer d'un nombre suffisant de personnes au bon endroit avec la bonne formation et le bon leadership est ce qui nous offre les meilleures chances d'avoir une véritable force sur le terrain.

Je ne dis pas que nous devrions arrêter de réfléchir aux processus de recrutement et de formation, mais il nous faut nous attarder davantage sur les résultats : comment faire entrer ces personnes dans le système et les y garder, là où nous en avons besoin. Comme c'est le cas avec la courbe du matériel qu'a évoquée le Col. MacDonald, nous sommes également très en retard avec la courbe des ressources humaines. Il nous faut la redresser, et ce très vite.

Allan D. English, à titre personnel : Je travaille au Département d'histoire de l'Université Queen's, où je donne un cours de deuxième cycle d'histoire militaire canadienne. Je vais vous ennuyer avec la perspective d'un historien.

Merci de m'avoir invité. Je suis ravi d'être ici et j'ai beaucoup aimé lire vos rapports.

What strikes me about what is going on today with the Canadian Forces is that the current approach to ensuring that Canada is prepared to fulfil its security and defence needs, which is the question you posed to me, is called transformation. This is not the first time that the Canadian Forces has attempted to transform itself. My theme — the only one I will raise in the time available — is that the Canadian Forces should not be so interested in trying to transform itself from time to time but, rather, be prepared for continuous adaptation to the changing world.

In my view, to do this there are two major requirements. The first is continuity and the second is expertise. It is wonderful that bodies such as the Senate are prepared to provide continuity because those in the House of Commons tend to come and go more frequently.

The other great source of continuity is public servants.

As far as expertise is concerned, there are many different sources of expertise on security and defence issues, but we need to take advantage of those that allow members of the public service and the Department of National Defence uniformed members, the Canadian Forces, to understand cultural values as well as the nitty-gritties of defence and security issues.

Brigadier-General (Ret'd) Joe Sharpe and I interviewed General Ray Henault shortly before he went off to his new job with NATO. There is an article in the latest *Bravo Defence* where he said he believed that one of his greatest accomplishments was putting senior officers in the Privy Council Office and other government departments because, as a graduate of National Defence College, General Henault appreciated the value of working together as a team with public servants, exchanging expertise and ideas.

As many of you know, from the early 1950s until the early 1990s when it was closed, the National Defence College in Kingston allowed Canada to build a large pool of public servants and Canadian Forces officers who were imbued with a deep understanding of the Department of National Defence, both from an expertise and factual point of view and from a cultural point of view. Approximately two senior public servants per year were sent on this 10-month course. This opportunity ended with the closure of National Defence College.

However, in 1998 a new course was started at the Canadian Forces College in Toronto, where I have taught for the past eight years. This course is the National Security Studies Course, which is a six-month course that has a great deal of academic rigour and offers the same potential as National Defence College.

Unfortunately, despite the best efforts of the college, no public servants have yet been able to attend that course. The excuse they are given is that they are too busy. This is exactly the same excuse that the Canadian Forces once used to avoid professional military education in a serious way. They were too busy doing operations

Ce qui me frappe au sujet de ce qui se passe aujourd'hui avec les Forces canadiennes est que l'approche actuelle visant à veiller à ce que le Canada soit en mesure de satisfaire ses besoins en matière de sécurité et de défense, ce qui est la question que vous m'avez posée, est appelée transformation. Ce n'est pas la première fois que les Forces canadiennes tentent de se transformer. Mon thème — le seul que je vais soulever dans le temps dont je dispose — est que les Forces canadiennes ne devraient pas être si intéressées à essayer de se transformer de temps à autre, préférant plutôt se préparer à une adaptation continue au monde en évolution constante.

À mon avis, il y a, pour ce faire, deux principales exigences. La première est la continuité, et la deuxième est la compétence. Il est merveilleux que des organes tels le Sénat soient prêts à assurer la continuité, car ceux qui siègent à la Chambre des communes ont tendance à aller et venir plus fréquemment.

L'autre grande source de continuité est offerte par les fonctionnaires.

En ce qui concerne les compétences, il existe de nombreuses sources de compétences en matière de sécurité et de défense, mais il nous faut tirer profit de celles qui permettent aux membres de la fonction publique et au personnel en uniforme du ministère de la Défense nationale, les Forces canadiennes, de comprendre les valeurs culturelles ainsi que le menu détail des questions de défense et de sécurité.

Le Brigadier-général (à la retraite) Joe Sharpe et moi-même avons interviewé le Général Ray Henault peu avant son départ pour assumer ses nouvelles fonctions à l'OTAN. Il y a un article paru dans le dernier numéro de *bravo Défense* dans lequel il dit croire que l'une de ses plus grandes réalisations a été de placer des officiers supérieurs au Bureau du Conseil privé et dans d'autres ministères gouvernementaux car, en tant que diplômé du Collège de la Défense nationale, le Général Henault appréciait la valeur du travail d'équipe aux côtés de fonctionnaires, échangeant compétences et idées.

Comme bon nombre d'entre vous le savent, depuis le début des années 1950 jusqu'au début des années 1990, lorsqu'il a fermé, le Collège de la Défense nationale à Kingston avait permis au Canada de se constituer un vaste bassin de fonctionnaires et d'officiers des Forces canadiennes imbus d'une connaissance profonde du ministère de la Défense nationale, des points de vue tant compétences et faits que culturel. Deux hauts fonctionnaires par an étaient en moyenne envoyés suivre ce cours de dix mois. Cette possibilité a pris fin avec la fermeture du Collège de la Défense nationale.

Cependant, en 1998, un nouveau cours a été lancé au Centre des études sur la sécurité nationale à Toronto, où j'enseigne depuis huit ans. Il s'agit du cours d'études de sécurité nationale, qui est un cours de six mois qui est très rigoureux et qui offre le même potentiel que le Collège de la Défense nationale.

Malheureusement, en dépit des meilleurs efforts du Collège, aucun fonctionnaire n'a encore pu suivre le cours. L'excuse qu'on leur donne est qu'ils sont trop occupés. C'est exactement la même excuse que les Forces canadiennes utilisaient autrefois pour éviter, à grande échelle, la formation militaire professionnelle. Elles

to engage in serious professional military education. That argument is rather strange to many in other professions, such as medicine or law; to say that you are too busy doing your work to upgrade yourself professionally.

In many ways, it is not perfect, as Dr. Cowan has alluded to. The Canadian Forces professional military education system is not perfect but I think there have been great strides in the last eight years. In combination with these exchanges within the public service, the Canadian Forces is making great strides. Perhaps we could say that the Canadian Forces is doing its part for professional education and the exchange of culture values in security and defence issues.

I close with the question: Will the public service do its part?

The Chairman: To all of you, this has been a fascinating experiment for us. I do not think we have had so much intellectual support and rigour in the room at one time before. We are grateful to you for your assistance, for the support you have given the staff and for your help as a mid-course reality check for us as we are going through the three-report process. Some of you were helpful this morning and others will be equally helpful tomorrow morning. We look forward to that. We wanted to have an opportunity to thank you and recognize how much assistance you are providing the committee on how together we can better serve Canadians.

The meeting stands suspended and we will continue in camera.

The committee suspended.

The committee resumed.

The Chairman: I call the meeting to order.

It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny, and I chair the committee.

Tonight, we will hear testimony relating to the consideration of Bill C-26, an Act to establish the Canada Border Services Agency.

Before we begin, I would like to take a moment to thank two members who worked with the committee and have been vital to our efforts over the course of the past year. They are Captain (Naval) Ken Stewart, and Dan Charbonneau, a former clerk of the committee.

Both Captain Stewart and Dan Charbonneau joined the committee last fall and served through this past spring. Captain Stewart served as our military liaison officer, while Dan served as committee clerk. Captain Stewart and Dan worked through a particularly intense time that included 183.7 hours of hearings. It

étaient trop occupées à mener des opérations pour s'engager dans de la sérieuse formation militaire professionnelle. Cet argument est plutôt étranger à la plupart des autres professions, comme la médecine ou le droit — le fait de dire que vous êtes trop occupé à faire votre travail pour vous perfectionner sur le plan professionnel.

Ce n'est à bien des égards pas parfait, comme l'a dit M. Cowan. Le système d'éducation militaire professionnelle des Forces canadiennes n'est pas parfait, mais j'estime que des progrès énormes ont été accomplis au cours des huit dernières années. Cela, combiné à ces échanges avec la fonction publique, a fait que les Forces canadiennes font d'importants progrès. Peut-être que nous pourrions dire que les Forces canadiennes font leur part pour la formation professionnelle et l'échange de valeurs culturelles en matière de sécurité et de défense.

Je vais conclure avec la question que voici : la fonction publique fera-t-elle sa part?

Le président : J'aimerais vous dire à tous et à chacun que cette expérience a été pour nous fascinante. Je ne pense pas que nous ayons jamais par le passé réuni dans une seule et même salle autant d'appui et de rigueur intellectuels. Nous vous sommes reconnaissants de votre participation, de l'aide que vous avez donnée au personnel et de votre contribution en nous fournissant une confrontation à la réalité à mi-parcours dans notre processus à trois rapports. Certains d'entre vous nous ont aidés ce matin et d'autres nous aideront tout autant demain matin. Nous envisageons avec plaisir cet échange. Nous voulions avoir l'occasion de vous remercier et de souligner toute l'aide que vous fournissez au comité quant à la façon de travailler ensemble pour mieux servir les Canadiens.

Je vais maintenant suspendre la séance afin que nous poursuivions à huis clos.

La séance est suspendue.

La séance reprend.

Le président : Nous allons maintenant reprendre.

Je suis heureux de vous accueillir devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny, et je suis président du Comité.

Ce soir, nous allons entendre des témoignages dans le cadre de notre examen du projet de loi C-26, Loi constituant l'Agence des services frontaliers du Canada.

Avant de commencer, j'aimerais prendre un instant pour remercier deux membres qui ont travaillé avec le comité et qui ont joué un rôle crucial dans nos efforts déployés au cours de l'année écoulée. Il s'agit du capitaine de vaisseau Ken Stewart et de Dan Charbonneau, ancien greffier du comité.

Et le capitaine Stewart et Dan Charbonneau se sont joints au comité l'automne dernier et l'ont servi jusqu'au printemps. Le capitaine Stewart a été notre agent de liaison militaire tandis que Dan a servi comme greffier du comité. Le capitaine Stewart et Dan ont œuvré pendant une période particulièrement intense,

was the last .7 that did it, I think: visits across Canada and to the United States, the United Kingdom, NATO headquarters in Belgium and Afghanistan.

We wish to sincerely thank both of you for your hard work and loyalty. Though sometimes we seem to forget it, our success is a result of your efforts and comes primarily because of the hard work and hours that the staff put in behind the scenes.

In exchange for what I hope and believe was a rewarding experience with the committee, we want to thank you for playing such a vital role in what we do.

In recognition of your service, Senator Forrestall will make a small presentation to each of you.

Senator Forrestall: Allow me to join with the chair in the expression of appreciation in recognition of your professionalism, both of you, and you will understand why I am so pleased to do this.

I was the recipient of the chair's first idea, and you will recognize it immediately, captain — isn't that nice?

Look at those fellows in the white and red, and there is the inspector over there. I thought that was one of the finest examples of Canadian participation in anything I have ever seen in my life. It is beautiful.

We thank you for having been with us. We wish you well in the future.

I do not know what you would have done if it had not been for the mayors of Newfoundland — all of Newfoundland, not just parts of it — but the same goes for you, for your many, many hours. While we may have worked — how many hours was it, chair?

The Chairman: It was 183.7.

Senator Forrestall: Let me say that for every hour that we spent as a committee talking to witnesses and trying to prepare reports, Dan and the others around us in this room spent I would think easily seven hours. So seven for one and then they had to sit here for the 183.7.

Thank you very much.

Captain Kenneth Stewart: I want to thank you for the experience of this past year; it will be one of my highlights in my career. I also wanted to express my deep appreciation for the serious concern that all members of the committee have for my profession. I thank you for your tireless efforts to address those concerns.

Dan Charbonneau, Former Clerk of the Committee: I will not say much because clerks are not supposed to be seen or heard.

It has been an honour to travel across the country and halfway across the world with all the members of the committee. I hope to one day come back, once I am done my rotation.

marquée par 182,7 heures d'audience. Je pense que ce sont les 0,7 heure de la fin qui les ont achevés : il y a eu des visites dans le Canada et aux États-Unis, au Royaume-Uni, au siège de l'OTAN en Belgique ainsi qu'en Afghanistan.

Nous souhaitons vous remercier tous les deux sincèrement de votre dur travail et de votre loyauté. Même si nous tendons parfois à l'oublier, notre réussite est le fruit de vos efforts et est le résultat, surtout, de votre dur travail et des longues heures abattues par le personnel dans les coulisses.

En échange d'une expérience dont j'espère et je crois qu'elle aura été enrichissante, je tiens à vous remercier d'avoir joué un rôle si vital dans ce que nous faisons.

En reconnaissance de votre contribution, le sénateur Forrestall va vous remettre un petit quelque chose.

Le sénateur Forrestall : Permettez-moi de joindre ma voix à celle du président pour exprimer notre appréciation et notre reconnaissance de votre professionnalisme à tous les deux, et vous comprendrez ce pour quoi je suis si heureux de le faire.

J'ai été le récipiendaire de la première idée du président, et vous reconnaîtrez tout de suite cela, capitaine — n'est-ce pas beau?

Regardez ces types en rouge et blanc, et il y a l'inspecteur là-bas. J'ai pensé que c'était l'un des plus beaux exemples de participation canadienne que j'avais jamais vus. C'est magnifique.

Nous vous remercions d'avoir été des nôtres. Nous vous souhaitons bonne chance dans vos entreprises futures.

J'ignore ce que vous auriez fait sans les maires de Terre-Neuve — de partout à Terre-Neuve, et pas juste de certaines localités — mais je pourrais dire la même chose de vous, avec les très très nombreuses heures que vous avez consacrées à ce travail. Nous avons peut-être nous autres travaillé — c'était combien d'heures, monsieur le président?

Le président : C'était 183,7.

Le sénateur Forrestall : Permettez-moi de dire que pour chaque heure que le comité a passée à écouter des témoins et à essayer de préparer des rapports, Dan et les autres autour de nous dans cette salle ont dû abattre sept heures de travail. C'est donc un rapport de sept pour un et ils ont dû rester assis à écouter pendant 183,7 heures.

Merci beaucoup.

Capitaine Kenneth Stewart : J'aimerais vous remercier pour l'expérience de l'année écoulée, qui sera l'un des points saillants de ma carrière. Je souhaite également vous exprimer ma profonde reconnaissance pour l'intérêt que portent tous les membres du comité à ma profession. Je vous remercie de vos efforts inlassables en vue de résoudre les problèmes qui se posent.

Dan Charbonneau, ancien greffier du comité : Je ne vais pas dire grand-chose, car les greffiers sont censés être ni vus ni entendus.

Cela a été un honneur que de sillonner le pays et la moitié du monde avec tous les membres du comité. J'espère revenir le servir un jour, une fois que j'aurai terminé ma rotation.

The Chairman: I will now return to the business at hand.

We have before us today a panel from the Privy Council Office, Borders Task Force, led by Greg Goatbe, who is Director of Operations for the Borders Task Force in the security and intelligence secretariat of the Privy Council Office. He has held this position since January 2005.

His primary responsibilities include providing leadership in creating and coordinating a government-wide security policy framework for the cross-border traffic of people and goods, supporting the deputy Prime Minister in managing the economic and security issues related to the border with the United States and working to ensure the effective implementation of the Smart Border Action Plan and the overall future direction and management of the Borders Task Force.

Mr. Goatbe is accompanied by Paul Gibbard, who is one of the policy analysts with the Borders Task Force.

I understand, Mr. Goatbe, that you have a brief statement that you would like to commence with. The floor is yours.

Greg Goatbe, Director of Operations, Borders Task Force, Privy Council Office: Thank you, senator, for the opportunity to speak to you this evening.

I will give you a quick snapshot of the two major thrusts within the Borders Task Force right now. I will talk to you about the land preclearance initiative for which we are responsible and then the security and prosperity partnership and, in particular, the security component of that, which we have been responsible for negotiating with the U.S. and Mexico.

I will then take your questions.

Land preclearance is a priority for both the Canadian and U.S. governments and is also a high priority for Canadian and U.S. stakeholders. In particular, it is a high priority for Canadian stakeholders because we want to ensure that we eliminate to the greatest extent possible backlogs of Canadian exports going into the U.S., and at the Peace Bridge going into the U.S. The U.S. facility is small and constrained and we periodically have backlogs going in there. Land preclearance is viewed from a Canadian perspective as a solution to that particular problem.

The December 2004 announcement on land preclearance included principles to underpin a land preclearance agreement between the U.S. and Canada. A key principle is to build upon the air preclearance processes, which you have all no doubt experienced in using the Canadian airports that have U.S. air preclearance in place, but to not provide for full powers, which was the original U.S. request. They wanted to be able to do everything they do today in Buffalo within the land preclearance agreement. The agreement was not limited to air preclearance — more than that but not as far as full powers.

Le président : Nous allons maintenant revenir à nos travaux.

Nous recevons aujourd'hui un panel du Groupe de travail sur les frontières du Bureau du Conseil privé, et plus particulièrement M. Greg Goatbe, qui est le directeur des opérations de ce groupe au Secrétariat de la sécurité et du renseignement du Bureau du Conseil privé. Il occupe ce poste depuis janvier 2005.

Ses principales responsabilités consistent à fournir un leadership sur le plan de la formulation et de la coordination d'une politique pangouvernementale sur la sécurité intéressant la circulation transfrontalière des personnes et des marchandises, d'appuyer le vice-premier ministre pour la gestion des enjeux économiques et sécuritaires liés à la frontière canado-américaine et de veiller à la mise en œuvre efficace du Plan d'action pour une frontière intelligente et d'encadrer l'orientation et la gestion futures du Groupe de travail sur les frontières.

M. Goatbe est accompagné de Paul Gibbard, qui est l'un des analystes de politique du Groupe de travail sur les frontières.

Monsieur Goatbe, je crois savoir que vous avez une courte déclaration liminaire à nous faire. Vous avez la parole.

Greg Goatbe, directeur des opérations, Groupe de travail sur les frontières, Bureau du Conseil privé : Merci, monsieur le sénateur, de cette invitation à prendre la parole ce soir à votre comité.

Je vais vous donner un bref aperçu des deux grands axes sur lesquels travaille actuellement le Groupe de travail sur les frontières. Je vous parlerai de l'initiative de précontrôle à la frontière terrestre, dont nous sommes responsables, ainsi que du Partenariat pour la sécurité et la prospérité et, plus particulièrement, de son volet sécuritaire que nous avons été chargés de négocier avec les États-Unis et le Mexique.

Je répondrai ensuite à vos questions.

Le précontrôle à la frontière terrestre est une priorité pour les gouvernements canadien et américain, tout comme pour les intervenants des deux côtés de la frontière. C'est en particulier une forte priorité pour les intervenants canadiens, car nous voulons faire en sorte d'éliminer dans toute la mesure du possible l'attente à la frontière des marchandises canadiennes exportées aux États-Unis, plus particulièrement à la Peace Bridge. Le poste frontalier américain est petit et de capacité limitée et nous y avons périodiquement des files d'attente. Le précontrôle terrestre est considéré, selon la perspective canadienne, comme une solution à ce problème particulier.

L'annonce faite en décembre 2004 sur le précontrôle terrestre énonçait les principes qui sous-tendent un accord sur le prédédouanement entre les États-Unis et le Canada. Un principe clé consiste à développer les mécanismes de précontrôle aérien, que vous avez certainement vus à l'œuvre si vous vous êtes envolé d'aéroports canadiens dotés du précontrôle américain, mais sans donner à ces autorités les pleins pouvoirs, comme le demandaient initialement les États-Unis. Ils voulaient pouvoir faire chez nous tout ce qu'ils font aujourd'hui à Buffalo dans le cadre de l'accord sur le précontrôle terrestre. L'accord n'était pas limité au prédédouanement aéroportuaire, il allait plus loin que cela, mais sans accorder les pleins pouvoirs.

The public commitment is in place now for the two preclearance sites we would like to put in place. The U.S. facility is planned for Fort Erie, which was announced in December 2004; and the Canadian facility will be at the Thousand Islands, which was announced in June 2005.

I have talked briefly about why land preclearance is so important to Canada. It will help reduce border congestion. It amplifies the advantage of border programs such as NEXUS and Free and Secure Trade, FAST. There is an opportunity to apply this concept to other ports down the road, particularly small remote ports where we have issues on both the Canadian and U.S. side.

In terms of progress to date, we have announced the land preclearance framework in December 2004. The deputy Prime Minister and then-Secretary of Homeland Security Tom Ridge made that announcement. We have had three plenary negotiating sessions to date with the U.S. We are making headway on some of the primary and secondary processing issues, but we have a number still to be resolved. We need to reconcile some of the differences between U.S. and Canadian approaches to border screening.

In general, Canadian border screening focuses on the primary and secondary customs and immigration processes. Then it becomes a criminal or policing issue after that. From a U.S. perspective, there is more of a continuum where they look at primary processing and secondary processing. Then they have some of their response agencies such as Immigration and Customs Enforcement, ICE, carry on with some of the policing or criminal investigations before they bring that process to a close.

That difference is fairly fundamental in terms of the processes between Canada and the U.S., and something we need to sort out with the U.S. in coming to an agreement on land preclearance.

The next step for land preclearance is the next plenary negotiating session, which is this week in Washington, October 19 and 20. We have a December 2005 deadline for completion of the negotiations. The intent is to arrive at an agreement in principle by December. Legislative amendments likely will be required to support this agreement once it is in place. That is a quick snapshot on land preclearance.

I will now turn to the Security and Prosperity Partnership, SSP, and, in particular, the security component. You are no doubt familiar with the fact that the leaders of the three countries announced the SPP on March 23, 2005. Subsequent to that, there has been a report to leaders by the ministers responsible for developing these initiatives. They announced the detailed initiative annex on June 27, 2005. It includes three components: security, prosperity and equality of life.

The security component is comprised of three themes. The first theme is securing North America from external threats, and underneath that you have traveller security, cargo security and bio-protection initiatives.

Des engagements ont maintenant été pris pour les deux sites de précontrôle que nous aimerions mettre en place. L'installation américaine est prévue pour Fort Erie, et a été annoncée en décembre 2004, et l'installation canadienne sera située aux Mille-Îles, et a été annoncée en juin 2005.

Je résume brièvement les raisons pour lesquelles le précontrôle terrestre est si important pour le Canada. Il aidera à réduire la congestion à la frontière. Il étend des programmes frontaliers tels que NEXUS et EXPRES, ce dernier portant sur les marchandises. Il existe la possibilité d'appliquer ce concept à d'autres points d'entrée ultérieurement, particulièrement des petits postes frontaliers où existent des problèmes tant du côté canadien que du côté américain.

Pour ce qui est des progrès réalisés jusqu'à présent, nous avons annoncé le cadre pour le précontrôle à la frontière terrestre en décembre 2004. Le vice-premier ministre et Tom Ridge, qui était alors Secretary of Homeland Security, en ont simultanément fait l'annonce. Nous avons tenu jusqu'à présent deux sessions de négociation plénière avec les Américains. Nous progressons sur certains des enjeux du contrôle primaire et secondaire, mais il reste encore un certain nombre de questions à régler. Nous devons surmonter certaines des divergences entre les approches américaines et canadiennes du filtrage à la frontière.

De façon générale, le filtrage côté canadien met l'accent sur les contrôles douaniers primaires et secondaires, ensuite de quoi s'il y a des infractions, la police prend le relais. Du côté américain, il y a davantage un continuum dans lequel sont intégrés les contrôles primaires et secondaires avec l'intervention d'agences telles qu'Immigration and Customs Enforcement, ICE qui entreprend elle-même les enquêtes de police ou criminelles.

Cette différence est assez fondamentale sur le plan des mécanismes en place au Canada et aux États-Unis et il faudra la surmonter pour conclure une entente avec les États-Unis sur le précontrôle à la frontière terrestre.

La prochaine étape dans ce domaine sera la prochaine session de négociation plénière, qui se tiendra cette semaine à Washington, les 19 et 20 octobre. L'échéance fixée aux négociations est décembre 2005. Le but est d'arriver à un accord de principe d'ici décembre. Les lois respectives devront probablement être aménagées une fois cet accord conclu. Voilà donc un tour d'horizon rapide du précontrôle terrestre.

Je vais maintenant parler du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, PSP, et plus particulièrement de son volet sécuritaire. Vous savez sans aucun doute que les dirigeants des trois pays ont annoncé le PSP le 23 mars 2005. Ultérieurement, les ministres responsables de l'élaboration de ces initiatives ont présenté un rapport aux dirigeants qui en ont annoncé la liste le 27 juin 2005. Le PSP comporte trois volets : sécurité, prospérité et qualité de vie.

Le volet sécuritaire comprend trois thèmes. Le premier est la protection de l'Amérique du Nord contre les menaces externes, ce qui recouvre la sécurité des voyageurs, la sécurité des marchandises et les initiatives de bioprotection.

The second theme is preventing and responding to threats within North America. Under that, you have aviation security; maritime security; law enforcement cooperation; intelligence cooperation; and protection, prevention and response to either terrorist threats or natural disasters.

The third theme is to further streamline the secure movement of low-risk traffic across our shared borders. Underneath that is border facilitation, and science, technology and cooperation initiatives.

In all, from a security perspective, more than 100 initiatives are outlined under the 10 categories within the security component. Delivery timeframes for these initiatives range from three months to three years. It is an evergreen document that will evolve as initiatives are completed and new initiatives are identified.

Nine security working groups have been established. They have begun the process of planning and delivering these initiatives. There is one under the leadership of CBSA that deals with traveller security, cargo security and border facilitation. Another under Transport Canada deals with transportation security and infrastructure. A third under PCEPS deals with law enforcement cooperation, intelligence partnerships and protection prevention and response. A fourth is led by DND on science and technology cooperation. A fifth on bio-protection and public health is led by Public Health Agency of Canada and Health Canada. Another bio-protection initiative focused on food and agriculture is led by the Canadian Food Inspection Agency, CFIA and Health Canada. A seventh, on export controls, is led by International Trade Canada. The eighth is the trilateral nuclear and radiological protection working group, led by the Canadian Nuclear Safety Commission, CNSC. The ninth is Canada and the United States preclearance working group, which was just mentioned and is led by the Privy Council Office. The tenth is the Canada-United States geospatial and imagery working group led by DND.

We will provide regular progress reports to ministers and leaders, and we are currently in the process of assessing departmental funding requirements for all aspects of the Security and Prosperity Partnership of North America, SPP, including security. That is where we sit.

Departments and agencies are beginning the process of designing, developing and implementing these initiatives, in partnership with the U.S. and Mexico. In some instances the initiatives are bilateral, and in others they are trilateral. The vast majority of initiatives are binational and bilateral where we deal with the U.S., or Mexico deals with the U.S., but we do have some trilateral initiatives as well.

That concludes my brief opening comments, and I am ready to respond to your questions.

Le deuxième thème est la prévention et la lutte contre les menaces en provenance de l'Amérique du Nord elle-même. Cela recouvre la sécurité aérienne, la sécurité maritime, la coopération policière, la coopération en matière de renseignement, et la protection, la prévention et la réaction soit à des menaces terroristes soit à des catastrophes naturelles.

Le troisième thème consiste à simplifier plus avant la circulation transfrontalière à faible risque. Cela recouvre la facilitation du passage de la frontière ainsi que des initiatives de coopération scientifique et technologique.

Au total, sur le plan sécuritaire, plus de 100 initiatives sont entreprises dans les dix rubriques du volet sécuritaire. Les échéances de ces initiatives vont de trois mois à trois ans. C'est un document évolutif qui sera mis à jour au fur et à mesure que les initiatives sont réalisées et que de nouveaux projets sont entrepris.

Neuf groupes de travail ont été mis sur pied. Ils ont commencé à planifier et exécuter ces initiatives. L'un, placé sous la direction de l'ASFC, s'occupe de la sécurité des voyageurs, de la sécurité des marchandises et de la facilitation de la circulation transfrontalière. Un autre, sous l'égide de Transports Canada, s'occupe de la sécurité des moyens de transport et de l'infrastructure. Un troisième, relevant de PSEPC, s'occupe de la coopération policière, des partenariats en matière de renseignement, ainsi que de la protection, prévention et intervention. Un quatrième, conduit par le MDN, est responsable de la coopération scientifique et technologique. Un cinquième, sur la bioprotection et la santé publique, est dirigé par l'Agence de santé publique du Canada et Santé Canada. Une autre initiative de bioprotection intéressant l'alimentation et l'agriculture est dirigée par l'Agence canadienne d'inspection des aliments, l'ACIA, et Santé Canada. Un septième, sur les contrôles à l'exportation, est sous l'égide de Commerce international Canada. Le huitième est le Groupe de travail trilatéral sur la protection nucléaire et radiologique, sous la direction de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, CCSN. Le neuvième est le Groupe de travail canado-américain sur le précontrôle, qui vient d'être mentionné, et qui est sous l'autorité du Bureau du Conseil privé. Le dixième est le groupe de travail canado-américain sur l'information géospatiale et l'imagerie, sous la direction du MDN.

Nous fournirons des rapports d'avancement, à intervalles réguliers, aux ministres et dirigeants et nous sommes en train d'évaluer les besoins financiers et ministériels pour tous les aspects du Partenariat pour la sécurité et la prospérité de l'Amérique du Nord, PSP, qui englobe la sécurité. Voilà où nous en sommes.

Les ministères et organismes commencent à concevoir, élaborer et exécuter ces initiatives, de concert avec les États-Unis et le Mexique. Dans certains cas, les initiatives sont bilatérales, et dans d'autres trilatérales. La vaste majorité des initiatives sont binationales et bilatérales, c'est-à-dire que nous traitons avec les États-Unis, ou bien le Mexique traite avec les États-Unis, mais il existe également quelques initiatives trilatérales.

Voilà mes courtes remarques liminaires, et je suis prêt à répondre à vos questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Goatbe. Before I recognize Senator Forrestall, could you take care not to give us initials? If you could give us the full term, it is clearer. There is also an audience watching that is not familiar with the public service.

Mr. Goatbe: I will try to do that. It is a bad habit I have.

The Chairman: We used to have a system of fines. I am not sure if we have reinstated it or not, but it was a quarter per letter.

Mr. Goatbe: I am probably bankrupt by now.

The Chairman: It is expensive.

Senator Forrestall: Welcome. It has been a while since we have had a chance to chat about border matters. The last time we talked, approximately a year ago, we had decided that we would try a couple of points, such as the Peace Bridge between Fort Erie and Buffalo and the Thousand Islands Bridge itself.

We were talking at the time of some 32 areas to be worked on under the smart border crossings initiatives. You will be aware of some concerns that have come to us as parliamentarians with respect to any more delays at borders.

In terms of the pilot projects, first at the Peace Bridge and secondly at the Thousand Islands Bridge, can you tell us whether these projects were sufficiently successful — I am not sure you were clear about this — so as to allow us or encourage us to go on with the other 32? Perhaps as well, because it is so closely interrelated, are there any plans at present to engage in or to introduce reverse clearance or reverse inspections at our international points?

Mr. Goatbe: With respect to your first question, senator, in terms of whether the pilots will be successful, I should clarify that they are not in place yet. Nothing has been put in place from a land preclearance perspective. We are still in the process of negotiating the potential agreement with the United States. The plan is to negotiate agreement in principle by the end of this year, then put in place any legislative amendments required in the two countries to support that, as well as plan the infrastructure design, development and building in both these sites. That process will take some time.

The bridge authorities in Buffalo, Fort Erie and the Thousand Islands will not want to make a commitment to actually begin building on either side of the border until they see that the agreement is in place and signed. As you can imagine, the cost of putting these facilities in place will be very significant. They want some assurance that, in fact, these pilots have been approved.

I should clarify as well that when we talk about pilots, normally we talk about putting something in place for several months or maybe a year, depending on how long you need to test it. In these instances, we are looking at putting pilots in place that will last probably 20, 30 or 40 years, because we need to put them in place long enough that there is a payback for the investment in the infrastructure that the bridge corporations will need to put in

Le président : Merci, monsieur Goatbe. Avant de donner la parole au sénateur Forrestall, puis-je vous demander d'éviter d'utiliser des sigles? Si vous pouviez énoncer les titres au long, ce serait plus clair. Nous avons également un auditoire qui nous suit et qui n'est pas familier de la fonction publique.

M. Goatbe : Je vais m'y efforcer. C'est une mauvaise habitude que j'ai.

Le président : Nous avons jadis un système d'amendes. Je ne sais pas si nous l'avons rétabli ou non, mais c'était 25 cents par lettre.

M. Goatbe : Je suis probablement déjà en faillite.

Le président : C'est coûteux.

Le sénateur Forrestall : Bienvenue. Cela fait quelque temps que je n'avais pas eu l'occasion de bavarder au sujet de la frontière. La dernière fois que nous nous sommes entretenus, il y a un an environ, nous avons décidé d'essayer quelques postes frontaliers, tels que la Peace Bridge entre Fort Erie et Buffalo et le Pont des Mille-Îles lui-même.

Il était question à l'époque de 32 domaines dans le cadre de l'initiative sur la frontière intelligente. Vous avez sans doute connaissance des préoccupations qui nous sont exprimées, en tant que parlementaires, au sujet de l'attente à la frontière.

Pour ce qui est des projets pilotes, tout d'abord à la Peace Bridge, puis au pont des Mille-Îles, pouvez-vous nous dire si ces projets ont donné des résultats suffisamment bons — vous n'avez pas été très clair à cet égard — pour nous permettre de continuer avec les 32 autres ou nous y encourager? J'aimerais savoir également, puisque c'est un sujet si étroitement apparenté, si l'on prévoit aujourd'hui d'introduire ou de pratiquer l'interchangeabilité du dédouanement aux postes frontaliers?

M. Goatbe : Pour ce qui est de votre première question, sénateur, c'est-à-dire le succès des projets pilotes, ces installations ne sont pas encore en place. Rien n'a été fait encore sur le plan du précontrôle terrestre. Nous sommes toujours en train de négocier l'accord potentiel avec les États-Unis. Nous espérons arriver à une entente de principe d'ici la fin de l'année, puis de procéder aux modifications législatives requises dans les deux pays et planifier la conception et la construction de l'infrastructure dans les deux sites. Tout cela va prendre du temps.

Les administrations des ponts à Buffalo, Fort Erie et aux Mille-Îles ne voudront pas s'engager à construire les installations de chaque côté de la frontière tant que l'accord ne sera pas signé. Comme vous pouvez l'imaginer, le coût de construction sera très considérable. Elles veulent l'assurance que ces projets pilotes ont été dûment approuvés.

Je dois préciser aussi que, lorsqu'on parle de projets pilotes, il s'agit normalement de quelque chose que l'on met en place pour plusieurs mois ou peut-être un an, selon la durée nécessaire à l'expérience. En l'occurrence, il s'agit de projets pilotes qui vont durer 20, 30 ou 40 ans, car ils devront être assez durables pour justifier l'investissement dans l'infrastructure que les administrations des ponts vont devoir consentir. Nous les

place. We call them pilots, and we want to test them, but we need to be pretty sure this will work well because we are putting them in place for a long time. If we concluded after a year that they do not work, it would be difficult to go back and rebuild the infrastructure on the other side of the border. I am sure the bridge and tunnel or the two bridge operators in this case would be unable to go back and rebuild a facility, given they have just gone through the time and expense of putting in a new facility on the other side.

Would you like me to stop there?

Senator ForreSTALL: How much longer will the other 30 points have to wait that we have already discussed and that are in some urgent need before the people who use these crossings enjoy the benefits that will come through this system. I presume that the old system will stay in place and our good friends down south will not change their minds and are on the same camel we are on. We could be a long time with many difficulties.

Mr. GoATbe: Agreed. In terms of expanding a land preclearance agreement to other sites, that is not something that we have spent a lot of time thinking about at this point in time. Our focus is on negotiating an agreement and getting it in place at these two pilot sites.

We have kept in the back of our mind the fact that if we can negotiate an agreement that is acceptable to both countries and put something in place that works and is proven to work, then it could be applicable to other sites. It could be applicable to small remote sites where we generally have one Canadian facility on one side of the border and a U.S. facility on the other side, out in the middle of nowhere. If we could come to an agreement on land preclearance and put them together in some fashion, that would make a lot of sense.

Senator ForreSTALL: How do you guard against one program for some Canadians and Americans and another or different programs for other transborder movers?

Mr. GoATbe: One of the basic premises of land preclearance is not to provide for different processes. We are trying to put in place, as a result of negotiating this agreement, a system whereby whether you are the U.S. authority or the Canadian authority the process to which you will subject people and goods arriving at that preclearance site would be as close as possible to the current process they are subject to on the Canadian side or the U.S. side. The U.S. would like to do the same processing at the preclearance site in Fort Erie as it does now at the Buffalo site. We would like to do the same processing at the Thousand Islands site. We hope to reach a scenario whereby there is no significant difference between what happens at the preclearance sites and at the other sites across Canada and the U.S.

Senator ForreSTALL: You leave me somewhat apprehensive. It sounds good when said with confidence but, in the implementation, if someone can cross the border at the Thousand Islands in five minutes whereas it might take one hour and five minutes at St. Stephen-Calais, you will not have a

appelons projets pilotes, et nous voulons les éprouver, mais il s'agira d'être pas mal sûr que le résultat sera bon car on construit ces installations pour longtemps. Si l'on concluait après un an que cela ne fonctionne pas, il serait difficile de revenir en arrière et de reconstruire l'infrastructure de chaque côté de la frontière. Je suis sûr que les exploitants des ponts et du tunnel, ou les exploitants des deux ponts en l'occurrence, ne pourraient pas revenir en arrière et tout reconstruire étant donné le temps et l'argent qu'ils auront dépensé pour les nouvelles installations de l'autre côté.

Voulez-vous m'arrêter là?

Le sénateur ForreSTALL : Combien de temps faudra-t-il attendre les 30 autres initiatives dont nous avons déjà parlé et dont le besoin est urgent pour que les transfrontaliers puissent récolter les avantages du système. Je présume que l'ancien système restera en place et que nos bons amis Américains ne vont pas changer d'avis et sont assis sur le même chameau que nous. Sinon, il pourrait se passer beaucoup de temps, marqué par beaucoup de difficultés.

M. GoATbe : D'accord. S'agissant d'appliquer l'accord sur le précontrôle terrestre à d'autres sites, nous n'y avons guère encore réfléchi jusqu'à présent. Nous nous concentrons sur la négociation d'un accord et la mise en place du système dans ces deux sites pilotes.

Nous gardons présent à l'esprit que si nous négocions un accord qui est acceptable pour les deux pays et mettons en place quelque chose qui fonctionne bien et qui fait ses preuves, alors ce pourrait être applicable à d'autres sites. Ce pourrait être applicable à des petits postes frontaliers isolés, où nous avons généralement un poste frontière du côté canadien et un poste frontière du côté américain, en plein milieu de nulle part. Si nous pouvions nous mettre d'accord sur le précontrôle terrestre et pour les regrouper d'une manière ou d'une autre, ce serait très intéressant.

Le sénateur ForreSTALL : Comment vous prémunissez-vous contre l'existence de deux programmes : un pour certains Canadiens et Américains, et un autre programme différent pour les autres aux autres postes frontières?

M. GoATbe : L'une des prémisses fondamentales du prédominement terrestre est que les mécanismes seront les mêmes. Nous cherchons à mettre en place, avec la négociation de cet accord, un système tel que les autorités américaines et canadiennes appliqueront des formalités aux voyageurs et aux marchandises arrivant à ce point de précontrôle qui seront aussi proches que possible des formalités actuelles pratiquées du côté canadien ou du côté américain. Les États-Unis suivraient les mêmes procédures au site de précontrôle de Fort Erie que celles appliquées aujourd'hui au site de Buffalo. Nous aimerions faire la même chose au site des Mille-Îles. Nous espérons parvenir à un scénario tel qu'il n'y aura pas de différence sensible entre ce qui se passe dans les sites de précontrôle et les autres postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis.

Le sénateur ForreSTALL : Vous me laissez quelque peu dans l'apprehension. C'est bien joli quand vous dites cela avec assurance mais, sur le plan pratique, si quelqu'un peut traverser la frontière aux Mille-Îles en cinq minutes alors qu'il faut une heure et cinq minutes à St. Stephen-Calais, vous n'aurez pas de

problem but many people such as me will have problems to the point that members of Parliament will have enormous problems trying to sort out the complaints. I suppose it will be because of the status of discussions with the United States in respect of the Western Hemisphere Travel Initiative that would require passports or some other secure, acceptable document to enter or re-enter the United States. As you are aware, that process has proven to be somewhat difficult already.

Mr. Goatbe: Allow me to clarify some of those points. Without question, we know that we need to put in place a wide variety of initiatives that will deal with border congestion along the Canada-U.S. border. Land preclearance is only one aspect of what we might do to address the issue. There are other initiatives in the Security and Prosperity Partnership, SPP, as security components. One of those is called the 25 Percent Challenge, which has been reasonably successful to date at the Ambassador Bridge between Windsor and Detroit. Part of the success of the 25 Percent Challenge is the fact that the U.S. has added four additional commercial primary inspection lanes, PILs, and staffed them. Canada has added additional staff to allow us to staff two additional existing PILs that were generally not staffed before. If you travel to the Ambassador Bridge today to cross either way, most of the delays that we experienced before are gone. That is not to say that on any given day you might have a backup for some reason but, generally, those day-to-day backlogs have disappeared. That is the view of not only government but also of the Canadian Trucking Alliance, Canadian Manufacturers and Exporters, CME, and the Canadian Association of Importers and Exporters. They agree that there has been a significant improvement at the Ambassador Bridge and part of the reason is the 25 Percent Challenge. As part of SPP, we hope to take that 25 Percent Challenge and expand it all along the border. Clearly, the intent is to put a raft of different initiatives in place all along the Canada-U.S. border to deal with the issues that you have flagged.

Another initiative in place, or to be in place, as part of the SPP is to expand FAST by devising green lanes for FAST to expand its capacity to move low-risk cargo back and forth, and to expand NEXUS for greater participation to achieve better flows. There are numerous initiatives in the SPP that we hope will address that.

Senator Forrestall: Are Senator Hillary Clinton and the governor still actively pushing to have that provision of the Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act altered or dropped?

Mr. Goatbe: To the best of my knowledge, they remain opposed to putting the Western Hemisphere Travel Initiative into play. That is based on articles we have read over the last week.

You are aware, no doubt, that as of September 1, the U.S. has invited comment to their proposed rule-making for the Western Hemisphere Travel Initiative. The Government of Canada is in the process of formulating its submission to the U.S. by

problème, mais nous, les parlementaires, auront d'énormes problèmes avec tous les gens qui viendront se plaindre. Je suppose que ce sera à cause de la lenteur des discussions avec les États-Unis concernant la Western Hemisphere Travel Initiative américaine qui exigera que les Américains possèdent un passeport ou quelque autre document sûr et acceptable pour retourner aux États-Unis. Comme vous le savez, cela soulève déjà pas mal de difficultés.

M. Goatbe : Permettez-moi d'apporter quelques précisions sur ces points. Sans aucun doute, nous savons que nous devons mettre en place une grande diversité d'initiatives pour réduire la congestion le long de la frontière canado-américaine. Le précontrôle terrestre n'est qu'un élément de ce que nous pouvons faire pour régler ce problème. Le Partenariat pour la sécurité et la prospérité, PSP, comporte d'autres éléments sécuritaires. L'un est ce que l'on appelle le défi des 25 p. 100, qui a donné d'assez bons résultats jusqu'à présent au pont Ambassador entre Windsor et Detroit. Cela tient en partie au fait que les États-Unis ont ajouté quatre lignes d'inspection primaires, ou LIP, pour les camions. Le Canada a déployé du personnel supplémentaire pour doter deux LIP supplémentaires qui n'étaient généralement pas ouvertes. Si vous passez par le pont Ambassador aujourd'hui, dans un sens ou dans l'autre, la plupart des retards qui existaient auparavant ont disparu. Cela ne signifie pas qu'un jour donné vous n'aurez pas une file d'attente pour une raison ou pour une autre, mais généralement, ces délais d'attente ont disparu. C'est le constat que font non seulement le gouvernement, mais aussi l'Alliance canadienne du camionnage, les Manufacturiers et exportateurs du Canada, MEC, et l'Association canadienne des importateurs et exportateurs. Tous conviennent qu'il y a une amélioration considérable au pont Ambassador et l'explication réside en partie dans le défi des 25 p. 100. Dans le cadre du PSP, nous espérons étendre le défi des 25 p. 100 à toute la frontière. Le but est donc de mettre en place toute une série d'initiatives différentes tout le long de la frontière canado-américaine afin de régler les problèmes que vous avez signalés.

Une autre initiative déjà en place, ou imminente, dans le cadre du PSP, est d'élargir le programme EXPRES en créant des voies vertes spécifiques pour accélérer le passage des marchandises à faible risque dans les deux sens, et d'accroître le nombre des participants au système NEXUS afin d'accélérer les flux. De nombreuses initiatives sont prévues dans le cadre du PSP dont nous espérons qu'elles régleront ces problèmes.

Le sénateur Forrestall : Est-ce que la sénatrice Hillary Clinton et le gouverneur continuent à faire pression pour que cette disposition de l'Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act soit modifiée ou retirée?

M. Goatbe : À ma connaissance, ils restent opposés à la Western Hemisphere Travel Initiative. Je me fie pour dire cela aux articles que j'ai lus la semaine dernière.

Vous savez sans aucun doute qu'à compter du 1^{er} septembre, les États-Unis ont invité leurs partenaires à réagir aux règles prévues dans le cadre de la Western Hemisphere Travel Initiative. Le gouvernement canadien est en train de formuler sa

October 31. PCO is in the process, in partnership with Foreign Affairs Canada, and other departments and agencies, of consulting private sector stakeholders, the provinces and territories, and others who have a stake in this, to determine what they think of it, what options beyond passport should be considered, and what the Government of Canada's input to this process should look like. By the end of this month we should have it pulled together in a package that reflects the views of all. We will go forward with a series of recommendations to the U.S. in terms of what we think would make sense.

Senator Forrestall: Was Ambassador Frank McKenna correct when he said that it could result in the reduction of 7.7 million visits, or the loss of almost \$2 billion? Is that information accurate to your knowledge?

Mr. Goatbe: I cannot verify the numbers but I can tell you that one of the big concerns that most people have is that if a passport remains the sole vehicle for crossing the Canada-U.S. border, particularly for U.S. citizens to return home, the incidents of spontaneous travel by U.S. residents into Canada to visit the casinos in Windsor or Niagara Falls for the day will likely be affected. The requirement for a passport will probably have a significant impact on that kind of travel. There are concerns about the impact it might have on travel for convention business. We are in the process of trying to work out these significant concerns.

The Chairman: Mr. Goatbe, I have a couple of things to clear up. You referred to green lanes. The term is known to committee members but could you define green lanes, NEXUS and FAST? During the course of the rest of your testimony, when you use acronyms could you please provide an explanation of the program? We are conscious of the fact that a number of people watching these proceedings may not be familiar with the acronyms you are using.

Mr. Goatbe: The term "green lanes" is still subject to interpretation within the Canada-U.S. context. The intent behind green lanes is to enhance the existing Free and Secure Trade program, FAST, which is designed to allow guaranteed access to Canada and the U.S. if you have applied as an importer and have been FAST-approved by the governments of Canada and the U.S., if the carrier you are using is FAST-approved by the governments of Canada and the U.S. and if the driver moving the shipment back and forth has been FAST-approved. If you have all those factors in place, then for the shipments going back and forth there is reasonable certainty on behalf of the Canada Border Services Agency, CBSA, and Customs and Border Protection in the U.S. that this is a reasonably low-risk shipment that does not require much time to approve.

In addition, we have dedicated FAST lanes going into Canada and into the U.S. Instead of having a line-up in the regular lanes, FAST shipments can line up in these lanes and receive expedited processing. We would like to take FAST to the next level. FAST shipments arrive at their dedicated lanes but they are still stopped

présentation aux États-Unis d'ici le 31 octobre. Le BCP, en partenariat avec le ministère des Affaires étrangères et d'autres ministères et organismes, consulte les intervenants du secteur privé, les provinces et territoires et d'autres qui ont un intérêt en la matière, afin de déterminer ce que chacun en pense, quelles options autres que le passeport pourraient être envisagées et de quelle manière le gouvernement du Canada devrait participer à ce processus. D'ici la fin du mois, nous devrions avoir un document de synthèse de tout cela. Nous formulerons ensuite une série de recommandations aux États-Unis sur la base de ce qui nous paraît sensé.

Le sénateur Forrestall : Est-ce que l'ambassadeur Frank McKenna avait raison lorsqu'il a dit que cela pourrait entraîner une réduction de 7,7 millions de visites, ce qui équivaut à presque 2 milliards de dollars? À votre connaissance, ce renseignement est-il fiable?

M. Goatbe : Je ne puis garantir les chiffres mais je peux vous dire que l'une des grandes préoccupations de la plupart des gens, c'est que si un passeport reste le seul document permettant de franchir la frontière canado-américaine, particulièrement pour les citoyens américains rentrant chez eux, le nombre de traversées spontanées d'Américains pour se rendre dans les casinos de Windsor ou de Niagara Falls pour la journée sera probablement touché. L'obligation de posséder un passeport aura sans doute un effet notable sur ce genre de déplacements. Il y a lieu de craindre les effets que cela pourrait avoir sur le tourisme de congrès. Nous sommes en train de travailler pour calmer ces graves préoccupations.

Le président : Monsieur Goatbe, j'aimerais plusieurs éclaircissements. Vous avez parlé de voies vertes. Les membres du comité connaissent l'expression mais pourriez-vous expliquer les voies vertes, les programmes NEXUS et EXPRES? Pendant la suite de votre témoignage, lorsque vous utilisez des sigles, pourriez-vous expliquer le programme, s'il vous plaît? Nous avons conscience de ce qu'un certain nombre de personnes qui suivent nos délibérations ne connaissent probablement pas les sigles que vous utilisez.

M. Goatbe : L'expression « voies vertes » reste sujette à interprétation dans le contexte canado-américain. L'intention est de renforcer l'actuel Programme d'expéditions rapides et sécuritaires, EXPRES, qui est conçu pour donner l'accès garanti au Canada et aux États-Unis si vous avez présenté une demande à titre d'importateur et avez été agréé à ce titre par les autorités canadiennes et américaines, si le transporteur que vous utilisez est lui aussi agréé, de même que le conducteur transportant la marchandise. Si toutes ces conditions sont réunies, alors les expéditions franchissant la frontière donnent une certitude raisonnable à l'Agence des services frontaliers du Canada, ASFC, et à la Customs and Border Protection aux États-Unis, qu'il s'agit là d'un envoi à risque raisonnablement faible dont le franchissement peut être autorisé très vite.

En outre, nous avons des voies EXPRES réservées aux postes frontaliers, du côté canadien et du côté américain. Au lieu de faire la queue dans les voies ordinaires, les camions agréés peuvent emprunter ces voies et bénéficier de formalités accélérées. Nous aimerions porter le programme EXPRES au niveau suivant. Ces

to verify that the driver who should be in the vehicle is indeed in the vehicle, et cetera, and there may be some questions from a customs perspective. We would like to explore with the U.S. whether we can reach a scenario using technology to make such verifications. For example, the driver's picture would be put on the computer screen before the inspectors and, if nothing raises any issues, the driver can simply roll through. Drivers do not cross without stopping so the inspector still has an opportunity to look more closely or question something. We want to explore the possibilities of such a system to increase the flow and the throughput at land border points.

The Chairman: Is that a green lane?

Mr. Goatbe: That is probably my definition of a green lane. It is something a little different in the U.S. but something along those lines is what we will work toward.

The Chairman: Prior to that you referred to the 25 Percent Challenge. Would you elaborate on that for the committee, please?

Mr. Goatbe: The 25 Percent Challenge is an initiative that U.S. Customs and Border Protection initially brought to the table and suggested it is something we might want to participate in. We have agreed to do that. It is a challenge to see what we can do with bridge and tunnel operators, the border authorities, and all the other players that are involved in moving goods back and forth across the border. It is a challenge to improve the efficiency and throughput at these border points by 25 per cent. That is the underpinning theme. To a large extent there has been significant progress made at the Ambassador Bridge.

The Chairman: From the sounds of it, this is an arbitrary goal that you have set. Can you give us examples of how people on both sides plan to reach this target?

Mr. Goatbe: I cannot specifically. That question is better put to Canada Border Services Agency and U.S. Customs and Border Protection because they are charged with taking a look at the 25 Percent Challenge and deciding what should be put in place to help deal with that.

The initial focus was to add commercial primary inspection lanes and staff them on the U.S. side. When you arrive at a land border, if you are in your car you pull up to the booth with the customs inspector or the immigration inspector. That is a primary inspection booth or primary inspection lane.

The Chairman: You raised with us the question of the 25 Percent Challenge and you said what they have done at Windsor-Detroit is an example of how things have improved. Tell us more. What have they done and how have things improved?

Mr. Goatbe: Principally on the U.S. side they have added four commercial primary inspection lanes and staffed them. Their throughput has almost doubled in capacity. On the Canadian side we had 10 commercial primary inspection lanes. We had the

expéditions EXPRES arrivent dans leurs voies réservées mais les camions sont quand même arrêtés pour vérifier que le conducteur est bien agréé, et cetera et il peut y avoir des questions portant sur le dédouanement. Nous aimerions explorer avec les Américains un scénario où ces vérifications seraient faites par des moyens techniques. Par exemple, la photo du conducteur pourrait apparaître sur l'écran d'ordinateur des inspecteurs et, si rien n'a l'air de clocher, le camion pourra passer sans s'arrêter. Aujourd'hui, les conducteurs doivent s'arrêter afin que l'inspecteur puisse regarder de plus près ou poser des questions. Nous voulons explorer les possibilités d'un tel système afin d'accélérer le passage et d'accroître le débit aux postes frontaliers terrestres.

Le président : Est-ce la même chose qu'une voie verte?

M. Goatbe : C'est probablement ma définition d'une voie verte. C'est un peu différent aux États-Unis, mais nous recherchons quelque chose de cette nature.

Le président : Auparavant, vous avez fait état du Défi à 25 p. 100. Pourriez-vous nous expliquer cela d'un peu plus près, s'il vous plaît?

M. Goatbe : Le Défi à 25 p. 100 est une initiative mise initialement sur la table par les autorités douanières et frontalières américaines en nous proposant d'y participer. Nous avons accepté. Il s'agit de voir ce que nous pouvons faire avec les exploitants des ponts et tunnels, les autorités frontalières et tous les autres intervenants dans la circulation des marchandises à travers la frontière. C'est un défi consistant à améliorer l'efficacité et le débit à ces postes frontaliers de 25 p. 100. Voilà le thème sous-jacent. Dans une large mesure, des progrès considérables ont été réalisés au pont Ambassador.

Le président : On a l'impression que c'est là un objectif arbitraire que vous avez fixé. Donnez-nous quelques exemples de la manière dont on compte atteindre cet objectif de part et d'autre?

M. Goatbe : Je ne peux pas vous donner de précisions. Il vaut mieux poser la question à l'Agence des services frontaliers du Canada et à l'U.S. Customs and Border Protection car c'est eux qui sont chargés du Défi de 25 p. 100 et de décider ce qu'il y a lieu de faire dans ce domaine.

Initialement, il s'agissait principalement d'ajouter des lignes d'inspection primaire pour les camions, avec les inspecteurs correspondants, du côté américain. Lorsque vous arrivez en voiture à un poste frontière, vous vous arrêtez devant une guérite où se trouve l'inspecteur des douanes ou l'inspecteur de l'immigration. C'est ce que l'on appelle une guérite d'inspection primaire ou ligne d'inspection primaire.

Le président : Vous avez parlé du Défi de 25 p. 100 et indiqué que ce qui a été fait au poste de Windsor-Detroit est un exemple d'amélioration des choses. Dites-nous en plus. Qu'ont-ils fait et en quoi les choses se sont-elles améliorées?

M. Goatbe : Principalement, on a ajouté du côté américain quatre lignes d'inspection primaire pour les camions avec le personnel correspondant. Leur débit a ainsi presque doublé. Du côté canadien, nous avons dix lignes d'inspection primaire pour

capacity to staff 8 of those 10. We now have the capacity to staff 10 of those 10, when required. They are not required all the time, but when required staff are there to operate them. The throughput going into both countries has been significantly expanded.

The Chairman: Are you telling the committee that you now have met the 25 per cent reduction target you had set?

Mr. Goatbe: No, I am not.

The Chairman: How much improvement have you achieved as a result of these changes?

Mr. Goatbe: I am not sure what the specific percentage is because I am not intimately familiar with the results of the particular initiative. I think Canada Border Services Agency will probably be better able to give you a sense of exactly where they sit with respect to whether they have achieved the 25 per cent.

The Chairman: With respect, it seems strange that you would give that to us as an example of how things have improved and you are not clear as to whether they have improved or how much they have improved.

Mr. Goatbe: I know that it has improved because everyone I have talked to in the importing and exporting communities, including the bridge operator, have said that the delays we had been plagued with, particularly going into the U.S. but coming into Canada as well, have by and large disappeared. That in itself is probably a good measure of the fact that this has been particularly effective.

The Chairman: Could we receive the documentation that indicates how much improvement has taken place since these initiatives have happened?

Mr. Goatbe: I will talk to CBSA but I will get the information from them and make sure you get it.

The Chairman: To go back to your initial testimony, if I understood it correctly, you are still in the process of negotiating a land preclearance pilot project. How long will it take before you expect to finish the negotiations?

Mr. Goatbe: The tentative plan now is to complete the negotiations agreement in principle by the end of December of this year.

The Chairman: You said that after the negotiations were done you anticipated that legislation would probably need to be introduced in both countries. Legislation is notoriously unpredictable in terms of timing, but what would you project for the committee? What would you anticipate a reasonable time might be for that legislation to pass both Congress and Parliament?

Mr. Goatbe: We do not have any projected time frames at this point in time because we do not have a good sense of exactly what the agreement will look like. We need to have a really good sense of what the agreement will look like so we know how much

camions. Nous avons du personnel pour uniquement huit sur les dix. Maintenant, nous pouvons placer des inspecteurs dans les dix guérites, lorsque le besoin existe. Ce n'est pas nécessaire en permanence, mais aux heures de pointe, nous avons le personnel voulu. Ainsi, le débit dans les deux sens a été considérablement accru.

Le président : Dites-vous que l'objectif de réduction de 25 p. 100 du temps d'attente a été rempli?

M. Goatbe : Non.

Le président : Quel est le pourcentage d'amélioration obtenu avec ces changements?

M. Goatbe : Je ne sais pas quel est le pourcentage précis car je ne suis pas intimement familier de cette initiative particulière. Je crois que l'Agence des services frontaliers du Canada est probablement mieux placée pour vous dire exactement ce qu'il en est de l'objectif de 25 p. 100.

Le président : Sauf votre respect, il paraît étrange que vous nous citiez cela comme exemple d'amélioration alors que vous ne savez pas dans quelle mesure il y a amélioration.

M. Goatbe : Je sais qu'il y a amélioration car tous ceux à qui j'ai parlé dans les milieux de l'import-export, de même que l'administration du pont, on dit que les longues files d'attente qui existaient, particulièrement à l'entrée aux États-Unis mais aussi à l'entrée au Canada, ont à peu près disparu. En soi, c'est probablement un bon indicateur de l'efficacité de la mesure.

Le président : Pourriez-vous nous fournir une documentation indiquant quelle a été l'amélioration depuis la mise en place de ces initiatives?

M. Goatbe : J'en parlerai avec l'ASFC pour me procurer les renseignements et je veillerai à vous les transmettre.

Le président : Pour en revenir à votre témoignage initial, si j'ai bien compris, vous en êtes encore à négocier un projet pilote de précontrôle terrestre. Combien faudra-t-il avant que ces négociations aboutissent?

M. Goatbe : Nous espérons boucler la négociation d'un accord de principe d'ici la fin décembre de cette année.

Le président : Vous avez dit qu'après les négociations il faudra probablement modifier la législation de part et d'autre. On sait combien il est difficile de prédire le calendrier législatif, mais pourriez-vous nous donner une estimation? Quel serait un délai raisonnable pour que cette législation soit promulguée et par le Congrès et par le Parlement?

M. Goatbe : Nous n'avons pas d'échéancier estimatif à ce stade car nous ne savons pas exactement ce que contiendra l'accord. Il faudra réellement savoir ce que contient l'accord pour savoir quelles modifications législatives seront nécessaires dans chaque

legislative change will be required in each country. Once we get that sense, I think we will be in a better position to respond to you in terms of approximately how long it would take to put the legislation into place.

The Chairman: Then you have said that the bridge operators, being prudent people, were not going to start any construction or presumably spend any money on design until the legislation was passed in both countries.

Mr. Goatbe: The bridge operators will want to see an agreement in place, legislation in place, before they begin to actually break ground and build something. I believe they are clearly interested in beginning to plan that process now. In fact, I know that discussions are going on between U.S. Customs and Border Protection and the Peace Bridge Authority in terms of what their new facility should look like.

The Chairman: If we were going to sum it up, are we talking about 2010, 2015 or 2020?

Mr. Goatbe: I do not have a date. If we had an agreement by the end of the year as planned, the question that we have is, as you have pointed out, how long will it take to put the legislation in place? Can you build facilities concurrently while moving the legislation forward? Will they accept an agreement signed? I expect facility construction is probably a two-year or three-year process from approval, to putting shovels in ground, to completion and operation. I do not know whether we will have an agreement in place by December 2005, and how long it will take to put legislation in place after that.

The Chairman: You then talked about the facilities. You said you expected the pilot project to go on for perhaps 20 years or longer, and that it would be difficult if people had to switch sides again. Are the facilities required on one side much different than the facilities required on the other side?

Mr. Goatbe: If I can give you an example to explain that better, the plan, assuming we negotiate the agreement, is to take the U.S. Customs and Border Protection facility that currently exists in Buffalo and replicate that on the Fort Erie side in its entirety; its primary, secondary and all those components. Once you turn on that facility on the Canadian side, the facility on the U.S. side ceases to be required and they would do away with that. I think they will probably take a look at what they can do to improve travel flows. That facility ceases to function and will likely be torn down.

Once you do that, if you ever made a decision that it does not work and we have to move the U.S. back to the U.S. side or the Canadian back to the Canadian side, then you need to rebuild a facility for them.

The Chairman: How do you ensure that the bridge is secure if from one side of the bridge there is no inspection?

Mr. Goatbe: This is the question of reverse inspection that Senator Forrestall raised earlier and I did not get to it. For the question of security of infrastructure, particularly critical infrastructure such as the Peace Bridge, the Ambassador Bridge

pays. Une fois que nous aurons une idée, nous serons mieux en mesure de prévoir le temps qu'il faudra pour mettre la législation en place.

Le président : Vous avez dit ensuite que les exploitants des ponts, étant des gens prudents, ne vont pas commencer la construction ou dépenser de l'argent pour la conception avant que la législation ne soit adoptée dans les deux pays.

M. Goatbe : Les exploitants des ponts voudront attendre que l'accord soit conclu, ou la législation en place, avant d'entamer les travaux et construire quelque chose. Je crois qu'ils sont manifestement intéressés à commencer à planifier dès maintenant. De fait, je sais que des pourparlers sont en cours entre U.S. Customs and Border Protection et l'Administration de la Peace Bridge aux fins de la conception de la nouvelle installation.

Le président : Pour résumer, parlons-nous de 2010, 2015 ou 2020?

M. Goatbe : Je n'ai pas de date. Si nous avons un accord d'ici la fin de l'année, comme prévu, la question sera de savoir, comme vous l'avez fait ressortir, combien de temps il faudra pour mettre en place la législation. Peut-on construire les installations en même temps que la législation avance? Vont-ils accepter un simple accord signé? J'imagine que les travaux exigeront de deux à trois ans, depuis le feu vert jusqu'à l'inauguration. Je ne sais pas si nous aurons un accord en place en décembre 2005 ni combien de temps il faudra pour promulguer la législation voulue.

Le président : Vous avez parlé ensuite des installations requises. Vous avez dit que le projet pilote devrait durer 20 ans ou plus et qu'il serait difficile de revenir en arrière. Est-ce que les installations requises d'un côté de la frontière sont très différentes de celles requises de l'autre côté?

M. Goatbe : Si je puis vous donner un exemple pour mieux vous expliquer, le plan, à supposer que nous parvenions à un accord, consiste à prendre l'installation de la U.S. Customs and Border Protection telle qu'elle existe à Buffalo et à la reproduire du côté Fort Erie, intégralement; je parle là des points d'inspection primaire, secondaire et de tout le reste. Une fois cette installation mise en service du côté canadien, l'installation du côté américain devient superflue et on peut la démolir. Je pense qu'ils voudront probablement voir ce qu'ils peuvent faire pour améliorer la circulation. Cette installation cessera de servir et sera probablement démolie.

Une fois cela fait, si jamais vous prenez la décision que l'expérience est un échec et qu'il faut remettre les autorités américaines du côté américain ou les Canadiens du côté canadien, alors il faudra reconstruire des locaux pour cela.

Le président : Comment faites-vous pour assurer la sécurité du pont s'il n'y a aucune inspection d'un côté du pont?

M. Goatbe : Cela nous ramène à la question de l'interchangeabilité de l'inspection soulevée par le sénateur Forrestall que je n'ai pas eu l'occasion d'aborder. Pour ce qui est de la sécurité de l'infrastructure, particulièrement d'une

or the Blue Water Bridge in Sarnia, there are a number of factors that you need to look at to ensure security. One is, what is happening on top of the bridge, and could that be a threat? One is, what is going underneath the bridge on local roads? For all these bridges there are local roads that go underneath them that are close to the infrastructure itself, so there is a threat there. Another is, what is going under them from a river perspective in terms of pleasure boats or freighters? What kind of threat could come from those, and what kind of threat can come from small airplanes and things like that if one were to crash into a bridge?

The overall question of security of this type of critical infrastructure will need to take a look at all those aspects and come up with a strategy to deal with those particular risks, as opposed to just the one piece in terms of screening people before they get on the bridge.

Some bridge and tunnel operators will tell you that the real threat to a bridge is more what blows up underneath it as opposed to what blows up on it because explosions tend to go up. That is not to say that you cannot do damage to a bridge by exploding something on it or dumping some sort of corrosive material on it. However, current thinking is that we need to take a comprehensive look at all the security issues for these critical pieces of infrastructure.

The Chairman: Mr. Goatbe, the tense you are using surprises me very much. You appear to be talking in a prospective matter. We have been concerned about the infrastructure at border crossings since 9/11. Why are you talking about it in the future rather than saying that the plans we have in place now take into account the following items?

Mr. Goatbe: First, you need to talk to Public Safety and Emergency Preparedness Canada and Transport Canada, because they can probably give you more detailed answers in terms what is happening right now. I am talking about this from a Security and Prosperity Partnership perspective. Within the SPP we have initiatives designed to have both the U.S. and Canada look at critical infrastructure and decide what they should or should not do in terms of additional protection. That is not limited to bridges and tunnels; it is looking at critical infrastructure all along the border.

The Chairman: My last question about your exchange with Senator ForreSTALL relates to the shared facilities you were talking about at small crossings.

The previous Minister of Revenue, Elinor Caplan, expressed real concern about a common site. Is it correct that there already are some common sites?

Mr. Goatbe: Yes.

The Chairman: She said that if she had known that she would have to conform to the building codes that applied on both sides of the border, she never would have gotten into a common and single site. You were talking as though this is a positive and good

infrastructure critique comme le pont Peace, le pont Ambassador ou le pont Blue Water à Sarnia, un certain nombre de facteurs sont à considérer. Premièrement, que se passe-t-il sur la chaussée du pont, et peut-il y avoir là une menace? Ensuite, que se passe-t-il sous le pont, sur les routes locales? Tous ces ponts enjambent des routes locales qui sont toutes proches des piliers eux-mêmes, et il y a donc là une vulnérabilité. Ensuite, il y a la menace pouvant provenir des embarcations de plaisance ou des navires de charge passant en dessous. Quelle menace peuvent-ils présenter et quel risque peut provenir de petits aéronefs et autres s'ils s'écrasaient sur le pont?

Il faudra se pencher sur tous ces aspects du point de vue de la sécurité d'ensemble de ce type d'infrastructure critique, afin d'élaborer une stratégie adaptée à tous ces risques particuliers. Il ne suffit pas de filtrer les gens avant le pont.

Certains exploitants des tunnels et ponts vous diront que le vrai danger pour un pont réside davantage dans une explosion en dessous plutôt que sur le tablier, car le souffle monte. Cela ne signifie pas que l'on ne peut endommager en faisant exploser quelque chose sur le tablier ou en déversant un matériau corrosif. Cependant, les spécialistes considèrent aujourd'hui qu'il faut considérer globalement tous les risques pour la sécurité dans le cas de ces éléments infrastructurels vitaux.

Le président : Monsieur Goatbe, le temps que vous employez me surprend beaucoup. Vous semblez vous situer dans l'avenir. Nous nous inquiétons de l'infrastructure frontalière depuis le 11 septembre. Pourquoi en parlez-vous toujours au temps futur au lieu de dire que les plans que nous avons en place aujourd'hui tiennent compte de tous ces différents éléments?

M. Goatbe : Premièrement, vous devriez en parler avec Sécurité publique et protection civile Canada et Transports Canada, car ils pourront probablement vous indiquer mieux que moi ce qui est actuellement en cours. Je vous en parle dans la perspective du Partenariat pour la sécurité et la prospérité. Dans ce cadre, nous avons des initiatives prévoyant que les États-Unis, tout comme le Canada, se penchent sur l'infrastructure critique et décident quelles mesures de protection additionnelles peuvent être nécessaires le cas échéant. Cela ne se limite pas aux ponts et tunnels, mais à toute l'infrastructure critique le long de la frontière.

Le président : Ma dernière question, suite à votre échange avec le sénateur ForreSTALL, porte sur les installations partagées dont vous parliez, aux petits postes frontaliers.

L'ancien ministre du Revenu, Elinor Caplan, a exprimé des préoccupations très réelles sur un site commun. Est-il vrai qu'il existe déjà quelques sites communs?

M. Goatbe : Oui.

Le président : Elle a dit que si elle avait su qu'il faudrait se conformer aux codes de la construction applicables des deux côtés de la frontière, elle n'aurait jamais accepté l'idée d'un site commun et unique. À vous entendre, il s'agirait là de quelque

step forward. Does this mean you have overcome the municipal and state regulations that would apply to these locations?

Mr. Goatbe: No, the issues that the minister referred to still exist today.

I suggested that if we came to an agreement in principle on land preclearance, rather than having a joint facility that straddles the border, we could add on to the U.S. facility. In fact, the U.S. facility at a particular small port was the most modern and it made sense to use that with additional infrastructure to handle the Canadian facilities. It would be built entirely in the U.S. and built to the U.S. standard, or, if a Canadian facility made more sense, to the Canadian standard. The potential exists that we could apply this to the small ports in the future and eliminate some of those problems.

The Chairman: I understand. Thank you for answering so patiently.

Senator Munson: I want to pursue the topic that Senator Forrestall raised. The United States is not only proposing a new security document; it will happen. I was in Washington a few weeks ago at a Canadian-American conference. The bridge operators are talking about it and everyone connected with the border are concerned about what is coming to our theatre.

We heard from the Commissioner of Customs and Border Protection, Homeland Security, Robert Bonner. He was adamant about what will happen. There was much nervousness in that room from industry and tourism. Ambassador McKenna has talked about it since then.

No one likes seeing what will come close to us. I do not think we have had that debate in this country at all. Have we done enough to educate our public about what will happen soon? By "soon" I mean 18 months. For the sake of the public I will say that if you do not have a passport, you will have a strict security card, which I am sure terrorists will figure out how to use to get across a border. There are many nervous people, and not only grandmothers going back and forth between New Brunswick and Maine. I am upset that we have not yet had that debate in this country.

Senator Meighen: Senator Munson is from Bathurst, which is not a border community. I can assure you that in border communities there is a lot of talk about it and a lot of consternation, as Senator Munson indicated.

Senator Munson: Mr. Bonner was clear about it. There is the 60-day comment period that you talked about, but once that is over, something new is coming.

Mr. Goatbe: Without question this is a fairly significant issue for both sides of the border in terms of what it will mean to travel back and forth. We are currently engaging the provinces and territories and all the Canadian stakeholders. We need not do

chose de positif. Est-ce que cela signifie que vous avez surmonté les règlements des municipalités et des États qui s'appliqueraient à ces locaux communs?

M. Goatbe : Non, les problèmes mentionnés par le ministre existent toujours.

J'ai dit que si nous parvenions à un accord de principe sur le précontrôle terrestre, au lieu d'avoir une installation mixte enjambant la frontière, on pourrait construire un ajout du côté américain. De fait, si l'installation américaine d'un petit poste frontalier donné était plus moderne et s'il était rationnel d'y construire un ajout pour loger les autorités canadiennes, à ce moment-là la construction se ferait entièrement du côté américain, selon les normes américaines. Inversement, si toute la construction se faisait côté canadien, les normes canadiennes s'appliqueraient. La possibilité existe donc que l'on procède ainsi avec ces petits postes frontaliers pour éliminer certains de ces problèmes à l'avenir.

Le président : Je comprends. Merci d'avoir répondu si patiemment.

Le sénateur Munson : Je veux rester sur le sujet soulevé par le sénateur Forrestall. Les États-Unis ne proposent pas seulement un nouveau document sécuritaire, cela va inéluctablement arriver. J'étais à Washington il y a quelques semaines à une conférence canado-américaine. Les exploitants des ponts en parlaient et tous ceux concernés par la frontière s'inquiètent de ce qui va arriver.

Nous avons entendu les propos de Robert Bonner, Commissioner of Customs and Border Protection, Homeland Security. Il a été catégorique. Les représentants des milieux de l'industrie et du tourisme présents étaient très nerveux. L'ambassadeur McKenna parle depuis de ce problème.

Nul ne veut imaginer ce qui nous attend. Nous n'avons pas eu ce débat du tout dans notre pays, à mon avis. Avons-nous fait assez pour sensibiliser notre public à ce qui va arriver bientôt? Par « bientôt » j'entends 18 mois. Dans l'intérêt du public, je dirais que si vous n'avez pas de passeport, vous aurez une carte de sécurité difficile à falsifier, mais je ne doute pas que les terroristes trouveront vite le moyen de l'utiliser pour franchir une frontière. Beaucoup de gens sont nerveux, et pas seulement les grands-mères qui circulent entre les Nouveau-Brunswick et le Maine. Je suis fâché de voir que nous n'avons pas encore ouvert ce débat chez nous.

Le sénateur Meighen : Le sénateur Munson est de Bathurst, qui n'est pas une ville frontalière. Je peux vous assurer que dans les localités frontalières, on en parle énormément et avec beaucoup de consternation, comme le sénateur Munson l'a indiqué.

Le sénateur Munson : M. Bonner a été très clair. Il y a la période d'avis de 60 jours que vous avez évoquée, mais après cela, quelque chose de nouveau sera imposé.

M. Goatbe : Il ne fait aucun doute que c'est là un problème plutôt majeur de part et d'autre, du point de vue des répercussions sur les déplacements d'un côté à l'autre. Nous sommes actuellement en pourparlers avec les provinces et territoires et

much to engage them because, as Senator Meighen has pointed out, many people are concerned about this.

Our intent is to craft Government of Canada positions, suggestions and recommendations to the U.S. and submit them at the end of the comment period at the end of this month. While the U.S. is concerned about security, they do not want to put anything in place at any border that will create backlogs of legitimate low-risk people and goods. They will be concerned with that as they go forward with their plans to deal with this particular requirement. We will ensure that the Canadian concerns, views and suggestions with regard to what might be done to meet this requirement in different fashions are put forward.

Senator Munson: Is it your view that we need a new security document to travel between Canada and the United States?

Mr. Goatbe: The Government of Canada has not yet established a position, and I will be guided by that position.

It is desirable to enhance security and facilitate trade at the same time. Examples of that are the FAST program and the NEXUS program. If you can be assured that individuals and shipments are low risk, you can provide streamlined movement into the country for those people and goods. If you can do those types of things, it makes sense; it is a win-win situation. Adding security that may create backlogs is a problem we are trying to avoid in the security component initiatives of the Security and Prosperity Partnership.

Senator Munson: Some critics believe that the government is slow in requiring documentation that is tamper-proof, machine-readable and biometrically enhanced, and also with regard to having some sort of document known to be issued on the basis of reliable documentation. I presume you do not share that view. We have not taken the steps yet for all people.

Mr. Goatbe: Passport Canada, Customs and Immigration Canada and CBSA are probably better positioned to give you a specific outline of exactly what they are doing. There are a number of initiatives in the Security and Prosperity Partnership on which we will work with the U.S. to determine how we can make passports and travel documentation more secure. That is provided for in the SPP.

Senator Munson: You probably know that the committee has proposed that the government restructure exemption limits, which would allow border inspectors to focus on security. The proposal is to increase the exemption to \$2,000 per visit by the year 2010. We were serious about that recommendation. What challenges does the government face when considering restructuring personal exemption limits? I know that is difficult, as a bureaucrat, to answer.

tous les intervenants canadiens. Nous n'avons pas besoin d'insister beaucoup car, comme le sénateur Meighen l'a fait ressortir, beaucoup de gens sont très inquiets à ce sujet.

Notre intention est de formuler les positions, suggestions et recommandations du gouvernement canadien au gouvernement américain, et de les présenter à la fin de la période d'avis, soit la fin de ce mois. Si les États-Unis sont préoccupés par la sécurité, ils ne veulent pas pour autant mettre en place des mesures à la frontière qui vont retarder les voyageurs et marchandises à faible risque. C'est un facteur qu'ils auront à l'esprit au moment de prendre leur décision dans ce domaine. Nous veillerons à présenter les préoccupations canadiennes ainsi que des suggestions sur les différentes possibilités pour répondre à cet impératif de sécurité.

Le sénateur Munson : Pensez-vous qu'il faudra créer un nouveau document de sécurité pour voyager entre le Canada et les États-Unis?

M. Goatbe : Le gouvernement du Canada n'a pas encore pris position et je me laisserai guider par cette position.

Il est souhaitable de renforcer la sécurité et de faciliter les échanges en même temps. Des exemples des mesures qui le permettent sont les programmes EXPRES et NEXUS. Si vous avez l'assurance que les voyageurs et les expéditions sont à faible risque, vous pouvez autoriser le passage rapide dans le pays de ces personnes ou marchandises. Si vous pouvez faire ce genre de chose, c'est plus rationnel, c'est une situation où tout le monde gagne. L'ajout de contrôles de sécurité qui causent des retards est un problème que nous cherchons à éviter avec les initiatives du volet sécuritaire du Partenariat pour la sécurité et la prospérité.

Le sénateur Munson : Certains détracteurs trouvent que le gouvernement tarde à exiger une documentation infalsifiable, lisible par machine et comportant des facteurs biométriques, ainsi qu'à introduire un document dont on a l'assurance qu'il est fondé sur une documentation fiable. Je présume que vous ne partagez pas ce point de vue. Vous n'avez pas encore pris ces mesures pour tous.

M. Goatbe : Passeports Canada, Douanes et Immigration Canada et l'ASFC sont probablement mieux placés pour vous expliquer précisément ce que nous faisons. Plusieurs initiatives sont prévues dans le Partenariat pour la sécurité et la prospérité sur lesquelles nous allons travailler avec les Américains pour déterminer la manière de rendre les passeports et titres de voyages plus sûrs. C'est prévu dans le PSP.

Le sénateur Munson : Vous savez probablement que le comité a proposé au gouvernement la majoration des limites d'exemption, ce qui permettrait aux inspecteurs frontaliers de se concentrer sur la sécurité. Il s'agirait de porter l'exemption à 2 000 \$ par visite d'ici 2010. Nous avons fait cette recommandation sérieusement. Quelle difficulté le gouvernement voit-il dans une restructuration des limites d'exemption personnelle? Je sais qu'il est difficile pour un administrateur de répondre à cela.

Mr. Goatbe: I have to plead some ignorance on this because the decisions with respect to what will be done with exemption limits are generally made by the Department of Finance. They are best positioned to give you an overview of what would go into a decision to either raise or lower exemptions.

The Chairman: On that subject, Mr. Goatbe, have you made representations to the Department of Finance that would enhance the security process at the border if officials working there were able to focus on asking questions relating to security rather than collecting taxes?

Mr. Goatbe: I have not personally.

The Chairman: Are you aware of anyone having done that?

Mr. Goatbe: I am not aware of that, but discussions between CBSA, the Department of Finance and others may have occurred.

The Chairman: Is this not an area that you oversee for the minister and the Prime Minister?

Mr. Goatbe: My primary focus in the last several months has been the security and prosperity partnership and land preclearance so I cannot knowledgeably comment on that particular issue. I apologize.

Senator Day: During your comments earlier, you talked about December of this year with respect to the pilot project. You hope to arrive at an agreement in principle. That, to some of us, means that you come to an agreement with respect to the basic points, but you have not sent it to the Department of Justice or to the lawyers. It has not been developed into an agreement yet. Am I misreading this? Are we way back at the stage where you hope to have certain principles agreed to by December of 2005?

Mr. Goatbe: No, I probably have not explained this in sufficient detail.

The negotiations that are ongoing right now involve justice and all departments and agencies. When we say we have come to an agreement in principle, it will be vetted by all the Canadian departments and agencies, including justice.

Senator Day: You will have an agreement that is ready to sign, assuming the governments wish to sign it.

Mr. Goatbe: It would be an agreement that would probably have to be turned into a treaty in terms of treaty language.

Senator Day: I see.

Senator Forrestall: Who is the bus driver? Do you know his name? Who is driving the bus that you are working on? Is it you? Who is in charge?

Mr. Goatbe: I work within the security and intelligence sector.

Senator Forrestall: Who is the bus driver? Who is in charge?

Mr. Goatbe: Bill Elliott is the National Security Advisor to the Prime Minister, and Stephen Rigby is the assistant.

M. Goatbe : Je dois plaider mon ignorance à cet égard car les décisions touchant les limites d'exemption sont généralement prises par le ministère des Finances. Il est mieux placé que moi pour vous donner un aperçu de ce que suppose une décision d'augmenter ou diminuer les exemptions.

Le président : À ce sujet, monsieur Goatbe, êtes-vous intervenu auprès du ministère des Finances pour faire valoir le gain pour la sécurité à la frontière si les agents qui y travaillent pouvaient se concentrer sur les questions mettant en jeu la sécurité au lieu de percevoir des taxes?

M. Goatbe : Je ne l'ai pas fait personnellement.

Le président : Savez-vous si quelqu'un d'autre l'a fait?

M. Goatbe : Je n'en ai pas connaissance, mais il peut y avoir des pourparlers entre l'ASFC, le ministère des Finances et d'autres.

Le président : Ce n'est donc pas un domaine que vous supervisez pour le compte du ministre et du premier ministre?

M. Goatbe : Ces derniers mois, j'ai travaillé principalement sur le Partenariat pour la sécurité et la prospérité et le précontrôle à la frontière terrestre, et je ne puis donc parler en connaissance de cause de cet aspect particulier. Veuillez m'excuser.

Le sénateur Day : Vous avez indiqué que vous espérez parvenir à un accord de principe sur le projet pilote d'ici décembre prochain. Aux yeux de certains d'entre nous, cela signifie que vous vous serez entendu sur les éléments fondamentaux mais que vous n'avez pas encore envoyé le projet au ministère de la Justice ou aux juristes. Autrement dit, l'entente ne se présente pas encore sous la forme d'un accord. Est-ce que je me trompe? Avons-nous régressé au stade où vous espérez convenir de certains principes d'ici décembre 2005?

M. Goatbe : Non, je n'ai probablement pas expliqué cela assez clairement.

Les négociations actuellement en cours mettent en jeu le ministère de la Justice et tous les autres ministères et organismes intéressés. Lorsque nous parlons d'un accord de principe, il aura été approuvé par les ministères et organismes canadiens, dont le ministère de la Justice.

Le sénateur Day : Vous aurez donc un accord prêt à signer, dans la mesure où les gouvernements sont d'accord.

M. Goatbe : Ce sera un accord qui sera probablement traduit sous forme de traité, avec toutes les formules requises.

Le sénateur Day : Je vois.

Le sénateur Forrestall : Qui est le conducteur du bus? Connaissez-vous son nom? Qui pilote le projet? Est-ce vous? Qui est responsable?

M. Goatbe : Je travaille dans le secteur de la sécurité et du renseignement.

Le sénateur Forrestall : Qui est le conducteur du bus? Qui est le responsable?

M. Goatbe : Bill Elliott est le conseiller à la sécurité nationale du premier ministre et Stephen Rigby est son adjoint.

Senator Forrestall: Is he driving the bus that you are working on?

Mr. Goatbe: Stephen Rigby is driving my bus, yes.

Senator Forrestall: What is his position?

Mr. Goatbe: He is the Assistant Secretary to Cabinet, Security and Intelligence.

Senator Forrestall: I am no more enlightened now than I was five minutes ago.

Senator Day: No, but you have a couple more names.

Mr. Goatbe: We can provide you with an organization chart, if that would be of assistance.

The Chairman: The last time we had a national security advisor here, we provided him with his organization chart.

Senator Day: I want to understand the point that was made earlier about the building codes. You talked about this land preclearance pilot project where there will be a building where U.S. customs or border security people will be on Canadian soil and preclearing before the truck goes into the United States. That building is being built in Canada and will be subject to Canadian building codes. I do not see any problem with that.

With respect to Thousand Islands, if we were to build a building on the U.S. side in upper New York State to preclear, we would build according to the building code of the United States.

Mr. Goatbe: Yes.

Senator Day: These are two separate buildings. Is there a problem of combining them once we determine the protocol of having one building for both border security people on one side or the other?

Mr. Goatbe: In theory, you could build them separately or you could combine them. I do not know the answer to this for certain, but it may make most sense to keep large facilities at large border crossings separate. There may be some benefit in sharing some of the mobile X-ray facilities and so on.

The specific issue I referred to earlier was small remote sites, where you have a small U.S. customs and border protection office or a small customs and border services agency site on the Canadian side. If one is in better shape than the other, and you want to have joint facilities on one side, that is where you get away from these issues of building a joint site that straddles the border, where you have Canadian standards on one side and U.S. standards on the other. Working to build something joint in either country would eliminate that issue, but we have not reached that point yet. We have to come up with an agreement in principle and then decide whether there is application to expand it to some of those sites.

Le sénateur Forrestall : Est-ce lui qui conduit le bus sur lequel vous travaillez?

M. Goatbe : Stephen Rigby conduit mon bus, oui.

Le sénateur Forrestall : Quel est son titre?

M. Goatbe : Il est secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement.

Le sénateur Forrestall : Je ne suis pas plus éclairé maintenant qu'il y a cinq minutes.

Le sénateur Day : Non, mais vous connaissez au moins quelques noms.

M. Goatbe : Nous pouvons vous remettre un organigramme, si cela peut vous aider.

Le président : La dernière fois que nous avons reçu ici un conseiller à la sécurité nationale, c'est nous qui lui avons remis son organigramme.

Le sénateur Day : J'aimerais comprendre le problème mentionné tout à l'heure, celui des codes de la construction. Vous avez parlé de ce projet pilote de précontrôle terrestre où l'on aura un bâtiment logeant les douanes américaines ou les responsables de la sécurité frontalière en sol canadien, pour assurer la précontrôle des camions à destination des États-Unis. Ce bâtiment est construit au Canada et sera assujéti au code de la construction canadien. Je ne vois pas de problème.

Dans le cas des Mille-Îles, si nous construisions un bâtiment du côté américain, dans l'État de New York, pour le précontrôle, il sera construit selon les normes américaines.

M. Goatbe : Oui.

Le sénateur Day : Ce sont deux bâtiments séparés. Y a-t-il une difficulté à les combiner une fois que l'on a adopté pour protocole l'existence d'un seul bâtiment pour les responsables de la sécurité de chaque pays?

M. Goatbe : En théorie, on pourrait les construire séparément ou bien les combiner. Je n'ai pas de réponse certaine, mais il pourrait être plus rationnel de garder séparés les gros bâtiments requis aux grands postes frontaliers. Mais il pourrait y avoir un avantage à partager les équipements mobiles de radiographie, et cetera.

Le problème dont j'ai fait état était celui des petits sites isolés, où vous avez un petit bureau des douanes et de protection frontalière du côté américain et un autre du côté canadien. Si l'un est en meilleur état que l'autre, et si vous voulez avoir des installations communes d'un seul côté, vous évitez le problème d'un site conjoint enjambant la frontière, où les normes canadiennes s'appliqueraient d'un côté et les normes américaines à l'autre extrémité du bâtiment. Si l'on construisait un bâtiment commun soit d'un côté de la frontière soit de l'autre, on éliminerait ce problème, mais nous n'en sommes pas encore à ce stade. Nous devons conclure d'abord un accord de principe puis décider si on peut l'élargir pour l'appliquer à certains de ces autres sites.

Senator Day: I was trying to get to your comment that we have to experiment with a number of different ways of doing things to find the ones that work best. It may be a combination, depending on whether it is a small border crossing or a border crossing that has a river dividing the two countries. There may be a number of different models you will want to work on.

Mr. Goatbe: That is without question. Once we get a model in place and we can test it out, the possibilities may be endless in terms of how to apply a land preclearance in different parts all along one border.

Senator Day: We heard an anecdotal story here a while back. It was a small border crossing somewhere between Quebec and the United States where they had different electronics and communications on each side. It was a shared facility. The U.S. customs people had firearms and the Canadians did not, so the U.S. customs people could not cross a certain line on the floor. It was right on the border, but they could not go into the Canadian territory because of the firearms. Is the firearms issue one of the things that is holding up a more coordinated joint effort on these border crossings?

Mr. Goatbe: It is certainly one of the issues we are talking to the U.S. about. Because we are still in discussion, I cannot give you any sense as to whether this issue is holding it up, but I do not think that will be an issue for us. Personally, I do not think it will be, but time will tell. As I say, the discussions are still ongoing.

Senator Day: Are shared facilities still on the table for discussion?

Mr. Goatbe: They have not specifically been put on the table because the nature of the agreement will allow for separate facilities or shared facilities. It is possible that there will be a business case to have a shared facility at one or both of the sites that we are talking about. I do not think that will be the case in Fort Erie. However, it would be possible, I suppose, at the Thousand Islands site. Time will tell in terms of what makes most sense.

Senator Day: At this time, will the only two border crossings in this pilot project for preclearance be the Thousand Islands, where Canada will build a facility in the U.S., and Fort Erie-Buffalo, where the U.S. will build a facility in Canada at Fort Erie?

Mr. Goatbe: That is correct. Those two sites have been announced publicly.

Senator Day: Is there a possibility in the next two or three years for other facilities to be added?

Mr. Goatbe: No one has consciously decided that we should look at another site other than to say there are possibilities down the road, but nothing is firm on that.

Senator Day: For smaller border crossings, is anything being discussed to improve the security and the flow of trade back and forth? These crossings are both fairly large.

Le sénateur Day : Je voulais en venir à votre remarque où vous disiez qu'il faut expérimenter avec différentes façons de faire les choses pour trouver celles qui marchent le mieux. Il peut y en avoir plusieurs, selon que l'on se trouve à un petit poste frontalier ou à un poste frontalier où un cours d'eau divise les deux pays. Il vous faudra peut-être travailler sur plusieurs modèles.

M. Goatbe : Cela ne fait aucun doute. Une fois que nous avons un modèle en place et que nous pouvons le mettre à l'essai, les possibilités sont infinies pour ce qui est de l'application d'un précontrôle en différents lieux le long de la frontière.

Le sénateur Day : On nous a raconté une anecdote il y a quelques temps. Il s'agissait d'un petit poste frontalier au Québec où il y avait des dispositifs électroniques et de communication différents de chaque côté. C'était une installation partagée. Les douaniers américains avaient des armes à feu mais non les Canadiens, et de ce fait les douaniers américains ne pouvaient franchir une ligne tracée sur le plancher. C'était juste sur la frontière, mais ils ne pouvaient passer en territoire canadien parce qu'ils portaient des armes. Est-ce que la question des armes à feu est l'un des facteurs qui empêchent une meilleure coordination du travail à ces postes frontaliers?

M. Goatbe : C'est certainement l'un des sujets dont nous discutons avec les États-Unis. Du fait que les pourparlers se poursuivent, je ne puis vous dire si cette question est un obstacle, mais ce n'en sera certainement pas un pour nous. Personnellement, je ne le crois pas, mais le temps nous le dira. Comme je le dis, les pourparlers sont toujours en cours.

Le sénateur Day : Est-ce que les installations conjointes sont toujours l'objet de discussions?

M. Goatbe : Elles ne sont pas spécifiquement sur la table de négociation car la nature de l'accord sera telle qu'elle autorisera soit des installations séparées soit des installations communes. Il est possible que les considérations économiques militent pour une installation commune à l'un des deux sites dont nous parlons. Je ne pense pas que ce sera le cas à Fort Erie. Cependant, ce serait possible, je suppose, au site des Mille-Îles. Le temps nous dira ce qui sera le plus rationnel.

Le sénateur Day : À ce stade, est-ce que les deux seuls passages frontaliers visés par ce projet pilote de précontrôle seront les Mille-Îles où le Canada construira une installation aux États-Unis, et celui de Fort Erie-Buffalo, où les États-Unis construiront une installation au Canada, à Fort Erie?

M. Goatbe : C'est juste. Ces deux sites ont été annoncés publiquement.

Le sénateur Day : Est-il possible que d'autres points de passage s'ajouteront au cours des deux ou trois prochaines années?

M. Goatbe : Nul n'a décidé consciemment d'envisager un autre site, sinon pour dire qu'il y aura des possibilités à l'avenir, mais il n'y a rien de plus ferme que cela.

Le sénateur Day : Dans le cas des petits postes frontaliers, envisage-t-on quelque chose pour améliorer la sécurité et accélérer les flux dans les deux sens? Ces postes dont vous parlez sont tous deux très importants.

Mr. Goatbe: We could, along the lines of what we talked about, at a small point potentially apply a land preclearance agreement to some of those small sites as well, but no firm decision has been taken to spend a lot of time considering those now. The focus is to come up with the land preclearance agreement. Get those two pilot sites in place, and once that is done, then we will look at whether other applications should be explored.

Senator Day: A decision has been made to go ahead with a new bridge between St. Stephen and Calais. That border crossing is tremendously important for Atlantic Canada. It has been congested for years, and the traffic is backed up to both towns. I was there a few days ago, and the situation continues. The possibility does not exist of putting more people on to move more vehicles through. The bridge will be built, but would that be a logical place to consider one of these preclearance projects? When you build a bridge, you have to build buildings for border security on both sides of that bridge. Is that not one of the places where you would say, "Maybe we should have one building on one side or the other that would do preclearance for one side or the other?"

Mr. Goatbe: I am not familiar with all the details of the new crossing. I am sure some efficiencies are associated with building one facility on one side that houses both. Before we put land preclearance in place all along the Canada-U.S. border, we need to put these two pilot sites in place and evaluate them to make sure they work the way we hope they would work before we begin to expand them elsewhere. If there are problems, we do not want to create these problems all along the Canada-U.S. border.

Senator Day: I understand that, but you understand my point. This bridge is new. New buildings will be built for customs and border security. Should that be at the top of the list of places where you want to develop an efficient border crossing, the best we can do?

Mr. Goatbe: Without question. I am not sure what the constraints are at that particular new facility: whether there is enough space on both the Canadian and U.S. side to build the kind of facilities needed to ensure that you can process all the traffic, or whether it makes sense to put one facility for both on one side because there is more space on that side. I do not know the answer to that question.

I go back to the fact that we have agreed to put in place these two sites we have announced as pilot tests. We probably need to put them in place, evaluate them and ensure that they work as we hope they do before we begin to expand all along the border.

Senator Day: When you plan border crossings all across Canada, if you know there is major new construction going on and major new access roads, perhaps this is an area to do some forward thinking rather than saying, we have a couple of spots in some existing bridges; let us build them the way we always build them and see what happens in 20 years. That was the point I was trying to make.

M. Goatbe : On pourrait à un petit poste frontière appliquer potentiellement un accord de précontrôle terrestre mais aucune décision ferme n'a encore été prise de consacrer beaucoup de temps à cette perspective. Il s'agit pour le moment de conclure cet accord de précontrôle terrestre. Une fois que ces deux sites pilotes seront en place, on pourra déterminer quelles autres applications il conviendrait d'explorer.

Le sénateur Day : La décision a été prise de construire un nouveau pont entre St. Stephen et Calais. Ce point de passage est énormément important pour la région Atlantique. L'actuel est embouteillé depuis des années et les files d'attente refluent jusque dans les deux villes. J'y étais il y a quelques jours et le problème persiste. Il n'existe pas actuellement la possibilité de déployer plus de personnel pour faire passer plus de véhicules. Le pont sera construit, mais ne serait-ce pas là un lieu logique pour mettre à l'essai ces projets de précontrôle? Lorsqu'on construit un pont, il faut aussi construire des bâtiments pour la sécurité frontalière de part et d'autre de ce pont. N'est-ce pas là un des lieux où il serait logique de construire une installation commune d'un côté ou de l'autre qui assurerait le précontrôle pour les deux pays?

M. Goatbe : Je ne connais pas tous les détails du nouveau point de passage. Je suis sûr qu'il y aurait des économies à faire en construisant un bâtiment commun d'un côté. Mais avant de mettre en place le précontrôle tout le long de la frontière canado-américaine, nous devons lancer ces deux projets pilotes et les évaluer pour voir s'ils donnent bien les résultats voulus avant d'aller plus loin. S'il y a des problèmes, il ne s'agit pas de causer les mêmes tout le long de la frontière canado-américaine.

Le sénateur Day : Je comprends cela, mais vous voyez ce que je veux dire. C'est un nouveau pont. On va construire de nouveaux bâtiments pour les douanes et la sécurité frontalière. Ce poste ne devrait-il pas être en haut de la liste des lieux où vous essaieriez de créer un passage efficace, le meilleur possible?

M. Goatbe : Sans aucun doute. Je ne sais pas quelles sont les contraintes à ce nouveau point de passage : y a-t-il assez de place du côté canadien et du côté américain pour construire les installations requises pour assurer une bonne circulation, ou bien s'il serait plus rationnel de construire une installation commune d'un côté, là où il y a le plus de place. Je ne connais pas la réponse à cette question.

J'en reviens au fait que nous avons convenu de créer ces deux sites que nous avons annoncés comme étant expérimentaux. Il faudra probablement les réaliser, les évaluer et s'assurer qu'ils fonctionnent bien comme nous l'espérons avant de les multiplier tout le long de la frontière.

Le sénateur Day : Mais à l'heure où l'on planifie des passages frontaliers dans tout le Canada, si vous savez que des gros travaux de construction seront entrepris quelque part, avec de nouvelles routes d'accès, c'est peut-être là où il y aurait lieu de faire une réflexion prospective au lieu de choisir plutôt quelque pont existant et de construire ces nouvelles installations de la manière traditionnelle et d'attendre de voir ce qui se passera dans 20 ans. Voilà ce que j'essayais de montrer.

Mr. Goatbe: Your argument applies equally to a new crossing being built along the Niagara gateway to augment the Peace Bridge or providing something else. Discussions are ongoing in Windsor-Detroit as you know about a new crossing there. Your argument would apply equally to that.

Senator Day: I hope when you finally get around to building a new crossing at Detroit-Windsor, that is exactly what you would think — and that would be at the top of the list.

Mr. Goatbe: At a minimum, we need to nail down the agreement in principle so we know exactly how it will work and what it means for both sides. Then potentially we can give some thought as to what might happen beyond the two pilot sites.

Senator Day: My colleague, Senator Meighen, and I are both familiar with the New Brunswick-Maine border and the Quebec-New England border. I will pass to my colleague in relation to an issue we are both interested in with regard to the vigilante groups that are working along the border.

Senator Meighen: Senator Day is nice enough to allow someone who has come in late to ask this question, but we have heard a lot in the press about the Minuteman project. Has the U.S. given any official notification to us of their presence or actions?

Second, have their presence or actions had any impact on the negotiations that you have been talking about this evening?

Mr. Goatbe: To the best of my knowledge, we have not received any notification from the U.S. government because these groups are not U.S. government-sanctioned. They are private sector groups that have sprung up on their own. No, there has been absolutely no impact on the discussions with respect to this particular initiative that has sprung up both on the Mexican border and the U.S.-Canada border.

Senator Meighen: Do I take from your answer that you are not aware of any reports that they have interfered or participated in any border crossing actions?

Mr. Goatbe: There are none that I am aware of and I would probably be aware of them if they had happened.

Senator Meighen: I see. Thank you very much.

What is the difference between a pilot project and a project? Is the difference one project as opposed to implementing the same project at a number of sites?

Mr. Goatbe: I will give you my definition of “pilot project” and it may or may not be correct. To me, a pilot project is something that you want to put in place at one site or a couple of sites and test it before you roll it out for national implementation. A project would be something you are reasonably certain would work well. You design, develop and implement the project, and roll it out nationally without any kind of limited pilot test.

M. Goatbe : Votre argument s'applique tout autant au nouveau passage frontalier en cours de construction sur le Niagara pour soulager le pont Peace. Comme vous le savez, des pourparlers sont en cours à Windsor-Detroit sur un nouveau point de passage à cet endroit. Votre argument s'appliquerait tout autant à ces deux-là.

Le sénateur Day : J'espère que lorsqu'on finira par construire un nouveau point de passage à Detroit-Windsor, c'est exactement le raisonnement que vous tiendrez et que ce nouveau poste sera tout en haut de la liste.

M. Goatbe : Il faut à tout le moins conclure l'accord de principe afin que l'on sache exactement comment les choses vont fonctionner et ce que elles signifient de part et d'autre. Ensuite, potentiellement, nous pourrions réfléchir à ce qui pourrait être fait au-delà des deux sites pilotes.

Le sénateur Day : Mon collègue, le sénateur Meighen, et moi-même connaissons bien la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine et entre le Québec et la Nouvelle-Angleterre. Je lui cède donc la parole pour parler d'une question qui nous intéresse tous deux, à savoir les groupes de justiciers qui s'activent le long de la frontière.

Le sénateur Meighen : Le sénateur Day a la gentillesse d'autoriser quelqu'un qui est arrivé en retard à poser cette question, mais on a beaucoup parlé dans la presse du projet Minuteman. Est-ce que les États-Unis vous ont donné notification officielle de leur présence ou de leurs actions?

Deuxièmement, est-ce que leur présence ou leurs actions influent sur les négociations dont vous nous parlez ce soir?

M. Goatbe : À ma connaissance, nous n'avons pas reçu notification du gouvernement américain car ces groupes ne sont pas autorisés par lui. Ce sont des groupes privés qui se sont constitués spontanément. Non, ces agissements qui se manifestent sur la frontière mexicaine et sur la frontière canadienne n'ont absolument aucun impact sur les négociations concernant cette initiative particulière.

Le sénateur Meighen : Dois-je déduire de votre réponse que vous n'avez pas connaissance d'actions qu'ils auraient entrepris à proximité d'un quelconque point de passage?

M. Goatbe : Je n'ai connaissance d'aucune et j'aurais probablement été informé s'il y en avait eu.

Le sénateur Meighen : Je vois. Merci beaucoup.

Quelle est la différence entre un projet pilote et un projet? La différence est-elle que l'on se limite à un projet plutôt que d'entreprendre le même projet sur plusieurs sites?

M. Goatbe : Je vais vous donner ma définition d'un « projet pilote » et ce n'est peut-être pas la bonne. Pour moi, un projet pilote c'est quelque chose que vous mettez en place dans un endroit ou dans plusieurs à titre expérimental avant de le généraliser à l'échelle nationale. Un projet, c'est quelque chose dont vous êtes raisonnablement assuré qu'il marchera bien. Vous concevez, élaborez et exécutez le projet, et vous l'appliquez à l'échelle nationale sans attendre les résultats d'un essai pilote.

Senator Meighen: Thank you. That agrees with what I would assume it was. You have probably answered this before, but when talking about a place such as Fort Erie — a Buffalo crossing where there is to be a pilot project and full preclearance — does that involve construction of facilities? I assume it would.

Mr. Goatbe: Yes.

Senator Meighen: If the pilot project does not work, are those facilities built for naught?

Mr. Goatbe: Yes, and that was one of the issues we have talked about. We need to ensure that things will work well because it is not a pilot in the normal sense, where you can test it for 6 or 12 months and return to what you had before. Once you build these facilities, bridge and tunnel operators will need to be assured they are there for 20 or 30 years, or however long it is they need to have them in operation to recoup their investment.

Senator Meighen: In terms of border crossings and infrastructure such as bridges and what not, do you get any sense that there is less enthusiasm from our American friends for the implementation of these projects than from our side? The simple reason might be that perhaps it would encourage investment in plants and equipment on the Canadian side that could then get the products into the American market to the advantage of Canada, rather than having a complicated border crossing and thereby indirectly encouraging investment in the U.S. rather than in Canada?

Mr. Goatbe: My experience is that no, that is not true in the development of the security and prosperity initiative, particularly the security components. There was great enthusiasm on the part of all three countries, but the U.S. in particular, in terms of looking at both — enhancing security but also ensuring the free flow of trade and low risk individuals. Without question, that has underpinned everything we have talked about, and it is something that the U.S. certainly brings to the table whenever we talk about these initiatives. They are committed to this.

Free and secure trade, FAST, and NEXUS are good examples of things that the U.S., in conjunction with the Canada Border Services Agency, have put in place with great enthusiasm on both sides. I think the U.S. is committed to those types of initiatives.

The Chairman: You have talked to us now a fair bit about the pilot projects and wanting to see if they work. Will you define what you mean by “seeing if they work?” What measurements will you use to evaluate whether a crossing works or it does not work? What are the tests that you envision being put in place to determine success?

Mr. Goatbe: Principally, will the U.S. or Canadian authorities be able to operate in a manner that is similarly effective in a land preclearance site in the other country, as they do today? Do we have as good or better flow of traffic back and forth so that, hopefully, we can improve the flow of traffic back and forth as opposed to causing any backlogs? What are the costs involved in

Le sénateur Meighen : Merci. C’est bien ce que je pensais. Vous avez probablement déjà répondu à cela, mais lorsque l’on parle de poste frontalier comme celui de Fort Erie-Buffalo où l’on va mener un projet pilote avec précontrôle complet — est-ce que cela suppose construire des installations? Je suppose que oui.

M. Goatbe : Oui.

Le sénateur Meighen : Si le projet pilote ne fonctionne pas, est-ce qu’on a construit ces installations pour rien?

M. Goatbe : Oui, et c’est l’un des problèmes que nous avons évoqués. Il faut s’assurer que cela va bien fonctionner parce qu’il ne s’agit pas d’un projet pilote au sens normal, où vous pouvez mener une expérience pendant six ou 12 mois et revenir à la situation antérieure. Une fois que l’on construit ces installations, les exploitants du pont et du tunnel ont besoin de l’assurance qu’elles vont durer 20 ou 30 ans, ou la durée nécessaire pour les rentabiliser.

Le sénateur Meighen : S’agissant de passages frontaliers et d’infrastructures tels que des ponts, et cetera, n’avez-vous pas l’impression que nos amis Américains se montrent moins enthousiastes que nous vis-à-vis de ces projets? Une raison toute simple pourrait être que cela encouragerait l’investissement dans des usines et installation de production du côté canadien, de la mesure où les produits pourront facilement franchir la frontière et être vendus sur le marché américain, ce qui avantage le Canada, au lieu d’avoir un franchissement difficile de la frontière, ce qui encouragerait indirectement l’investissement aux États-Unis plutôt qu’au Canada?

M. Goatbe : Selon mon expérience, non, ce n’est pas le cas au niveau de l’initiative pour la sécurité et la prospérité, et particulièrement pas le volet sécuritaire. Il y avait un grand enthousiasme de la part des trois pays, mais particulièrement des États-Unis, s’agissant de rechercher les moyens de renforcer la sécurité tout en assurant la libre circulation des marchandises et des personnes à faible risque. Sans aucun doute, c’est la considération qui sous-tend tout cet effort et c’est certainement l’optique que les États-Unis apportent à la table chaque fois que nous parlons de ces initiatives. Ils y tiennent beaucoup.

Les systèmes EXPRES et NEXUS sont de bons exemples de choses que les États-Unis ont mis en place avec beaucoup d’enthousiasme et de concert avec l’Agence des services frontaliers du Canada. Je pense que les États-Unis sont déterminés à réaliser ce type d’initiatives.

Le président : Vous nous avez beaucoup parlé de projets pilotes et d’attendre de voir s’ils marchent. Pourriez-vous préciser ce que vous entendez par « voir s’ils marchent? » Quels critères utiliserez-vous pour déterminer si un poste frontalier marche ou ne marche pas? Quelles sont les mesures que vous envisagez de mettre en place pour évaluer la réussite?

M. Goatbe : Principalement, est-ce que les autorités américaines ou canadiennes pourront fonctionner avec la même efficacité dans un site de précontrôle dans l’autre pays qu’ils le font aujourd’hui? Avons-nous un flux de trafic aussi bon ou meilleur de façon à réduire les files d’attente? Combien cela coûtera-t-il? Y a-t-il des coûts supplémentaires notables? Se pose-

doing so? Are there significant additional costs to put that in place? Are there any other issues that we have not flagged? Things always come up that you do not anticipate. What are they? What impact do they have?

I cannot categorize those for you right now, but the first three would be the three principal factors that we would look at. We have to lay out an evaluation strategy once we get an agreement in principle, but I think those three factors are key in terms of what we would look at in evaluating not only this proposal, but anything we put in place along the land border.

The Chairman: What about the evaluations that take place now? Do you have a process of evaluating crossings now?

Mr. Goatbe: We do, but I think CBSA is probably best equipped to give you some sense as to how they evaluate their process and how they make decisions. I am not intimately familiar with that. I used to be, but not any more. My knowledge is dated.

The Chairman: Are there lessons that have been learned from the airport experience? Is it seven airports?

Mr. Goatbe: Seven, with Halifax coming shortly.

The Chairman: After we evaluated them, are there lessons that we came away with?

Mr. Goatbe: The principal lesson learned was from the U.S. perspective. One of their requests in moving forward with land preclearance was that they would like to replicate more completely the types of powers and enforcement actions and processes they have in place today at Buffalo in a land preclearance environment. In air preclearance, they have certain powers under the air preclearance agreement to conduct the primary question and secondary question, but if there is enforcement action, they immediately turn that over to Canadian authorities. One U.S. request was, in a land preclearance environment, can we see if we can do more than what is allowed under air preclearance?

The Chairman: I never understood that. If someone who did not have preclearance was flying into an airport in the United States that did not have preclearance in Canada, authorities would get the usual advance notification. The individual would get off in the United States. The authorities would have an opportunity to conduct an interview. Then the individual would disappear into the population. However, when they do preclearance in Canada, authorities get the usual advance information. They have an opportunity to do the interview, but then they have a pause for the duration of the flight. That gives them perhaps another hour, two hours or three hours to think about whether they made the right decision or not. They still have the opportunity to apprehend the person when they land. What am I missing?

Mr. Goatbe: In terms of what the U.S. would like to see? In an airport in New York or anywhere in the U.S., for that matter, when someone flies in that has not gone through preclearance,

est-il d'autres problèmes auxquels on n'avait pas songé? Il arrive toujours des choses imprévues. Quelles sont-elles? Quelles sont leurs conséquences?

Je ne peux pas vous donner un classement ici, mais les trois premiers aspects seront les trois facteurs principaux que nous examinerons. Il faudra arrêter une stratégie d'évaluation une fois conclu l'accord de principe, mais je pense que ces trois facteurs sont primordiaux pour l'évaluation non seulement de ce projet, mais de tout ce que nous pourrions mettre en place le long de la frontière terrestre.

Le président : Qu'en est-il des évaluations déjà en cours? Avez-vous en ce moment un mécanisme d'évaluation des postes frontaliers?

M. Goatbe : Oui, mais je pense que l'ASFC serait mieux placée que moi pour vous expliquer comment elle évalue ses procédures et prend ses décisions. Je n'en ai pas une connaissance intime. C'était le cas jadis, mais plus aujourd'hui. Mes connaissances datent.

Le président : A-t-on tiré des leçons de l'expérience aéroportuaire? Est-ce sept aéroports?

M. Goatbe : Sept, et avec bientôt Halifax.

Le président : Une fois qu'on a évalué ces dispositifs, a-t-on pu en tirer des leçons?

M. Goatbe : La principale leçon apprise s'inscrivait dans la perspective américaine. L'une de leurs exigences pour aller de l'avant avec le précontrôle terrestre était qu'ils aimeraient reproduire plus complètement le type de pouvoirs et actions et mécanismes d'application de la loi en place aujourd'hui à Buffalo dans un environnement de précontrôle terrestre. Dans le cas du transport aérien, ils jouissent de certains pouvoirs aux termes de l'accord sur le précontrôle qui leur permettent d'effectuer l'inspection primaire et secondaire et, si une intervention policière est requise, ils confient cela immédiatement aux autorités canadiennes. Une demande américaine, dans l'environnement du précontrôle terrestre, est de pouvoir faire plus que ce qui était est dans le cas du précontrôle aérien.

Le président : Je n'ai jamais compris cela. Si quelqu'un s'envole pour un aéroport américain sans passer par un précontrôle au Canada, les autorités auraient la notification préalable habituelle. La personne débarquerait aux États-Unis. Les autorités auraient la possibilité de l'interroger. Ensuite, la personne disparaîtrait dans la nature. Cependant, lorsqu'il y a un précontrôle au Canada, les autorités ont la notification préalable habituelle. Elles ont l'occasion d'avoir l'interrogatoire, puis ensuite une pause pendant la durée du vol. Cela leur donne peut-être une heure, deux heures ou trois heures pour réfléchir et se demander s'ils ont pris la bonne décision. Ils auront quand même la possibilité d'appréhender la personne à l'arrivée. Qu'est-ce qui m'échappe?

M. Goatbe : Du point de vue de ce que les États-Unis souhaitent? Dans un aéroport à New York ou ailleurs aux États-Unis, lorsque quelqu'un arrive sans avoir subi le

authorities can run through the entire spectrum of their process, including primary inspection and secondary inspection. Then, if there is some type of action, be it criminality, suspicion of terrorism or national security, the authorities involve their response agencies in that process. In an air preclearance environment, authorities do the initial screening for customs and immigration purposes, but if there is some type of criminality or national security issue, that is handed over to Canadian authorities.

In a perfect world, when they talk about wanting to replicate exactly what they do in their U.S. offices in a preclearance environment, that is what they are talking about. They would like to be able to bring all those cases to a conclusion.

The Chairman: Or they keep mum until the person lands into the United States, and then they deal with them however they chose. They have the extra hour or two of the flight to think about it and to put the resources in place to do that.

Mr. Goatbe: I cannot adequately speak for U.S. customs and border protection and U.S. authorities in terms of what underlies their demands. All I can say is what I have told you today in terms of what they have asked for.

The Chairman: But in the process of the negotiations, they do not say, "Here are the advantages, and here are the things we think we lose," or you do not point out that they perhaps have an advantage with the time delay?

Mr. Goatbe: They appreciate that if you screen someone or something before it arrives in the United States, or any country for that matter, that you deal with it before it gets into the country. Therefore, it is less of a threat. The U.S. sees it as a benefit there.

They also see what they are doing with respect to advance passenger information and passenger name record, as you pointed out, where they get the information in advance and have the ability to screen people and deal with them when they arrive. They have some of that, but not all. They clearly see some benefits of an air preclearance environment, but they do not get to complete the discussion or the process in an air preclearance environment the way they do in a New York City airport where they process people coming in.

They have to train their people. When you bring somebody into Canada from U.S. Customs and Border Protection who is used to processing people in a New York City airport, you have to train them in terms of the way we operate in Canada under the air preclearance agreement. That is different, so you have to train them differently.

The Chairman: Who absorbs the additional costs of these people providing the preclearance? In other words, when a U.S. customs and immigration officer comes to Canada at an airport, who picks up the additional costs involved?

précontrôle, les autorités peuvent lui appliquer tout l'éventail de leurs formalités, y compris l'inspection primaire et secondaire. Ensuite, si une action s'impose, que ce soit pour des raisons de criminalité, de soupçon de terrorisme ou de sécurité nationale, les autorités font appel à leurs organismes d'intervention. Dans l'environnement du précontrôle aérien, les autorités font le filtrage initial aux fins des douanes et de l'immigration, mais s'il se pose un problème de type criminalité ou sécurité nationale, la personne est remise aux autorités canadiennes.

Dans un monde parfait, lorsqu'ils disent vouloir reproduire exactement ce qu'ils font dans leurs bureaux américains dans l'environnement du précontrôle, voilà ce dont ils parlent. Ils voudraient pouvoir maîtriser tout le processus, jusqu'à la conclusion.

Le président : Ou bien ils se tiennent cois jusqu'à ce que la personne atterrisse aux États-Unis, ensuite de quoi ils peuvent faire ce qu'ils veulent. Ils disposent d'une heure ou deux de plus, la durée du vol, pour réfléchir et mettre en place les ressources voulues.

M. Goatbe : Je ne puis parler au nom des douanes et services de protection frontalière américains et des autorités américaines quant à ce qui motive leurs demandes. Tout ce que je peux dire, c'est ce qu'ils nous ont demandé.

Le président : Mais dans le courant des négociations, ne disent-ils pas : « Voici les avantages, et voici les inconvénients pour nous », ou bien ne leur faites-vous pas remarquer que le délai leur procure peut-être un avantage?

M. Goatbe : Ils comprennent que si vous précontrôlez une personne ou une marchandise avant son arrivée aux États-Unis, ou dans n'importe quel autre pays, vous réglez le problème avant qu'il se pose dans leur pays. C'est donc une moindre menace. Les États-Unis comprennent bien cet avantage.

Ils voient également ce qu'ils font sur le plan de la communication préalable des listes de passagers, comme vous le dites, c'est-à-dire qu'ils sont informés par avance de l'identité des passagers et qu'ils ont la possibilité de les intercepter à l'arrivée. Ils voient clairement certains avantages dans l'environnement du précontrôle aérien, mais ils ne peuvent pas conduire toute la procédure à son terme comme ils le font dans un aéroport de New York où ils contrôlent les arrivants.

Ils doivent former leur personnel. Lorsque vous envoyez un agent des douanes et services frontaliers américains au Canada, qui est accoutumé à contrôler les gens dans un aéroport de New York, il faut lui dispenser une formation sur notre façon de faire les choses au Canada sous le régime de l'accord sur le précontrôle aérien. Les procédures sont différentes, et il faut donc les former différemment.

Le président : Qui absorbe le coût supplémentaire des agents qui assurent le précontrôle? Autrement dit, lorsqu'un agent des douanes et de l'immigration américain travaille dans un aéroport au Canada, qui absorbe le coût supplémentaire que cela suppose?

Mr. Goatbe: The facilities are provided by the airports. I will have to confirm, because I do not know and I should, but I believe the costs are absorbed by U.S. Customs and Border Protection. I say that because one of the issues in terms of putting people into Halifax was whether they had proper allocation of funding, but I will confirm that.

The Chairman: I have no idea how my colleagues feel about it, but hearing you describe the process you are going through in terms of the pilot projects, I do not get the impression there is a lot of urgency. I do not want to do you a disservice. However, I get the impression that this process is fairly leisurely, and that it will not come to a conclusion for a number of years. There is a sense, on the part of some members of the committee, and certainly on my part, that this matter is urgent. Could you take a second shot at it and tell me whether urgency is associated with this, and why the process seems to be so slow? So many years have passed, and we are still at the point of discussing general principles. There are still three or four major time-consuming steps yet to go.

Mr. Goatbe: Both governments attach a high priority to the process, which is why we have established a December 2005 date for the agreement in principle. Once in place, that will drive a lot of the other initiatives that need to run concurrently to put facilities in place and to have staff there. Until we get the agreement in principle, some of these things by definition have to wait for that agreement so we know exactly what will happen.

As I indicated, some planning for facilities can begin in advance of that. You would have some sense as to what U.S. Customs and Border Protection would like to see in their facility in Fort Erie, and what Canada Border Services Agency would like to see in place on the Thousand Islands side of the U.S. for their facility. Some of that is beginning, but you need to have the agreement in principle in place so you can understand exactly how the process will work before you can finalize legislation. Bridge and tunnel operators must have the confidence that they can begin to make the investments they need to do. It has a very high priority within both governments.

I appreciate that you have been talking and hearing about this for some time, but we are moving forward as quickly as we can.

Senator Forrestall: I have a question about whether the Ship Rider program was successful, and about the joint port exercises between Canada and the United States last spring. I have not heard anything about them. Did they work? Were they successful? Will we do more of that? Will we do more of the Ship Rider cooperation?

Mr. Goatbe: Ship Rider, as you know, was a pilot that has been run in the last month. I am not sure when the evaluation is due to be completed, but it has not been completed yet. Any expansion of Ship Rider will depend upon that joint evaluation. I do not

M. Goatbe : Les installations sont fournies par les aéroports. Je vais devoir vérifier, car je ne sais pas et je le devrais, mais je crois que les coûts sont absorbés par les États-Unis. Je dis cela car l'un des problèmes qui s'est posé lorsqu'il s'est agi de faire le précontrôle à Halifax était l'obtention de crédits correspondants, mais je vais vérifier.

Le président : Je ne sais pas ce qu'en pensent mes collègues, mais lorsque je vous écoute décrire le processus que vous suivez avec les projets pilotes, je n'ai pas l'impression d'une grande urgence. Je ne veux pas vous méjuger, mais j'ai l'impression que ce processus est assez lent et qu'il ne va pas aboutir avant plusieurs années. Certains membres du comité, et c'est certainement mon cas, trouvent cette affaire urgente. Pourriez-vous m'indiquer si vous travaillez avec un sentiment d'urgence et pourquoi tout semble aller si lentement? Il s'est écoulé tant d'années, et nous en sommes toujours à discuter de principes généraux. Il reste encore trois ou quatre grandes étapes à parcourir, qui prendront beaucoup de temps.

M. Goatbe : Les deux gouvernements attachent une grande priorité aux négociations, et c'est pourquoi nous avons établi l'échéance de décembre 2005 pour la conclusion de l'accord de principe. Une fois celui-ci en place, il sera le moteur de beaucoup d'autres initiatives qui doivent être entreprises en parallèle, pour mettre en place les installations et le personnel. Mais tant que nous n'avons pas l'accord de principe, certaines de ces choses devront attendre, par définition, jusqu'à ce que nous sachions exactement ce qui va être fait.

Comme je l'ai indiqué, une partie de la planification des installations peut commencer avant cela. Il faut déjà avoir une idée de ce que les douanes et les services de protection frontalière américains aimeraient voir dans leurs installations de Fort Erie, et ce que l'Agence des services frontaliers du Canada aimerait avoir en place dans les Mille-Îles du côté américain. La détermination des besoins est déjà commencée mais il faut avoir l'accord de principe pour comprendre exactement comment le processus va fonctionner avant de finaliser les mesures législatives. Les exploitants des ponts et tunnels doivent avoir cette assurance pour commencer à faire les investissements requis. Mais c'est une très forte priorité pour les deux gouvernements.

Je comprends bien que vous parlez et entendez parler de cela depuis pas mal de temps, mais nous avançons aussi rapidement que nous le pouvons.

Le sénateur Forrestall : J'aimerais savoir si le programme Ship Rider a été une réussite et quel a été le résultat des exercices portuaires conjoints menés par le Canada et les États-Unis au printemps dernier. Je n'en ai pas entendu parler. Était-ce une réussite? Ont-ils bien marché? En ferons-nous d'autres? Allons-nous élargir la coopération de type Ship Rider?

M. Goatbe : Comme vous le savez, Ship Rider était un projet pilote entrepris le mois dernier. Je ne sais pas quand l'évaluation doit être achevée, mais elle n'est pas encore terminée. Tout élargissement de Ship Rider dépendra de cette évaluation

know off the top of my head what the date is for the completion of that evaluation. We can try to get back to you with that information.

The Chairman: Mr. Goatbe and Mr. Gibbard, I thank you for appearing before the committee. We appreciate your taking the time to share your views.

Before proceeding with the next panel of witnesses, I would like to reiterate that Bill C-26 formally establishes the Canada Border Services Agency as a corporate body with a mandate to administer and enforce all aspects of Canada's border services under the authority and within the portfolio of the Minister of Public Security and Emergency Preparedness.

In its October 2003 report entitled *Canada's Coastlines: The Longest Under-defended Border in the World*, the committee recommended the creation of a permanent department under the direction of the deputy prime minister to oversee borders, national security issues, coasts, and natural and manmade disasters. We are pleased to see this proposed legislation has arrived.

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

Senator Joseph Day, from New Brunswick, is a lawyer and an engineer. He is a member of the bars of New Brunswick, Ontario and Quebec and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. He is the Deputy Chair of the Standing Senate Committee on National Finance and sits on the Subcommittee on Veterans Affairs.

Senator Michael Meighen, from Ontario, is a lawyer and a member of the bars of Ontario and Quebec. He is also Chancellor of the University of King's College and past Chair of the Stratford Festival. He is Chair of the Subcommittee on Veterans Affairs and is a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. Senator Munson was a trusted journalist and former director of communications for Prime Minister Chrétien before he was called to the Senate in 2003. Senator Munson has been twice nominated for Gemini Awards in recognition of excellence in journalism. He is a member of the Standing Senate Committee on Transportation and Communications.

We have before us today Helena Borges. Ms. Borges is the Director General, Surface Transportation Policy with Transport Canada. She has been with Transport Canada for the past 15 years. In July 2005, she took on the duties of Director General, where her responsibilities include policy development for rail, motor carrier, intermodal, urban transportation, highways and border crossing infrastructure, and intelligent transportation systems.

conjointe. Je ne connais pas par cœur la date d'achèvement de cette évaluation. Nous pourrions vérifier et vous transmettre le renseignement.

Le président : Monsieur Goatbe et monsieur Gibbard, je vous remercie d'avoir comparu devant le comité. Nous apprécions que vous ayez pris le temps de partager vos vues avec nous.

Avant de passer au témoin suivant, je répète que le projet de loi C-26 crée officiellement l'Agence des services frontaliers du Canada à titre d'entité distincte, ayant pour mandat d'administrer et d'assurer tous les aspects des services frontaliers canadiens sous l'autorité et à l'intérieur du portefeuille du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

Dans son rapport d'octobre 2003 intitulé *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde*, le comité a recommandé la création d'un ministère permanent sous la direction du vice-premier ministre qui serait chargé de la supervision des frontières, des questions de sécurité nationale, du littoral et des catastrophes naturelles et causées par l'homme. Nous saluons donc l'arrivée de ce projet de loi.

Je vais présenter les membres du comité. Le distingué sénateur Michael Forrestall, de la Nouvelle-Écosse, a servi les électeurs de Dartmouth pendant 37 ans, d'abord comme député et maintenant comme sénateur. Lorsqu'il siégeait à la Chambre des communes, il a été critique de la défense de l'opposition officielle. Il est également membre du Sous-comité des anciens combattants.

Le sénateur Joseph Day, du Nouveau-Brunswick, est avocat et ingénieur. Il est membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Québec et membre associé de l'Intellectual Property Institute of Canada. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales et siège au Sous-comité des anciens combattants.

Le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario, est avocat et membre des barreaux de l'Ontario et du Québec. Il est également chancelier du King's University College et ancien président du Festival Stratford. Il préside le Sous-comité des anciens combattants et est membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et du Comité sénatorial permanent des pêches et océans. Le sénateur Munson a été journaliste renommé et ancien directeur des communications du premier ministre Chrétien avant sa nomination au Sénat en 2003. Le sénateur Munson a été deux fois proposé comme lauréat des Prix Gémeaux en reconnaissance de son excellence en journalisme. Il est membre du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Nous recevons aujourd'hui Helena Borges. Mme Borges est directrice générale de la Politique des transports de surface à Transports Canada. Elle travaille à Transports Canada depuis 15 ans. En juillet 2005, elle a assumé les fonctions de directrice générale, ses responsabilités englobant l'élaboration des politiques concernant, le transport ferroviaire, routier, intermodal, urbain, l'infrastructure routière et frontalière et les systèmes de transport intelligents.

With her is Douglas Challborn. He is the Deputy Director of U.S. Relations Division, Foreign Affairs Canada. In this position he manages a team of officers on issues relating to border management, including cross-border transportation, customs and the movement of people.

Accompanying them is Pete DiPonio, Regional Director, Canada Border Services Agency. Mr. DiPonio hosted us when we visited Windsor and we are happy to see him again.

Helena Borges, Director General, Special Projects, Policy Group, Transport Canada: My comments will focus on two areas of the work in which I am involved. The first one is Transport Canada's border activities at the Windsor-Detroit gateway. The second one, which is closely related but a bit broader, is the work we do on the Canada-U.S. Transportation Border Working Group.

With regard to the first topic, the federal government is working actively in Windsor-Detroit at new crossing capacity. We recognize the importance of this crossing. It is the most important trade corridor in North America.

In recognition of the importance of the corridor, the federal government is taking a two-pronged approach to addressing congestion issues in Windsor. Over the long term, we are working with our binational partners, which include the Province of Ontario, the U.S. Federal Highway Administration and the State of Michigan to develop new crossing capacity.

Recognizing that this will take some time to develop and that we need to continue making improvements in Windsor, we are also working with the Province of Ontario and local governments — being the City of Windsor and the county governments — to implement initiatives that will help improve traffic flows to the existing crossings.

This evening I will provide an update on the progress we are making on both the long-term and short-term initiatives. My ADM was here last February to provide an update on the binational process, but since then we have had progress so I can give an update on that.

Last June, the Detroit River International Crossing Project that is looking at the expansion of a crossing capacity in Windsor-Detroit made its next significant step. It identified 15 possible route alignments that were presented to the public in a series of open houses on both sides of the border. These 15 alignments showed where the bridge would be, and the connecting roads to the interstate and Highway 401 on both sides of the border.

A couple of weeks ago, on October 4 and 5, the partnership announced the elimination of eight of these alignment alternatives because they do not meet the technical criteria. These alignments are basically downriver from Windsor, across from LaSalle and

Elle est accompagnée de Douglas Challborn. M. Challborn est directeur adjoint à la Direction des relations générales avec les États-Unis, Affaires étrangères Canada. Il gère une équipe d'agents qui s'occupent de questions touchant la gestion de la frontière, notamment le transport transfrontalier, les douanes et la circulation des personnes.

Ils sont accompagnés de Pete DiPonio, directeur régional, Agence des services frontaliers du Canada. M. DiPonio nous a reçu lorsque nous avons visité Windsor et nous sommes heureux de le retrouver.

Helena Borges, directrice générale, Projets spéciaux, Groupe des politiques, Transports Canada : Mes propos de ce soir porteront sur deux aspects de mon travail. Je parlerai donc premièrement des activités frontalières de Transports Canada sur l'axe Windsor-Detroit. Ensuite, je traiterai d'un sujet étroitement apparenté mais plus vaste, le travail que nous effectuons au sein du Groupe de travail Canada-États-Unis, sur les questions frontalières de transport.

Pour ce qui est du premier sujet, le gouvernement fédéral travaille activement à l'accroissement de la capacité de franchissement du poste frontalier Windsor-Detroit. Nous avons conscience de l'importance névralgique de ce point de passage. C'est le plus important couloir commercial d'Amérique du Nord.

Compte tenu de l'importance de ce couloir, le gouvernement fédéral a décidé d'adopter une stratégie sur deux fronts pour régler les problèmes d'encombrement à Windsor. À long terme, nous collaborons avec nos partenaires binationaux, qui sont la province de l'Ontario, la Federal Highway Administration des États-Unis et l'État du Michigan, afin de créer la nouvelle capacité frontalière.

Sachant que cela prendra du temps et qu'il nous faut simultanément apporter des améliorations à Windsor, nous travaillons également avec l'Ontario et les administrations locales — soit la ville de Windsor et les autorités de comté — à des initiatives qui contribueront à améliorer la circulation du trafic vers les postes frontaliers existants.

Ce soir, je ferai le point des progrès que nous avons réalisés et dans nos initiatives à long terme et dans celles à court terme. Mon sous-ministre adjoint a comparu ici en février dernier pour vous expliquer le processus binational, mais nous avons réalisé depuis des progrès dont je veux vous faire part.

En juin dernier, le projet binational de franchissement de la rivière Detroit, dont le but est l'expansion de la capacité de franchissement à Windsor-Detroit, a franchi une importante étape. Il a identifié 15 tracés possibles qui ont été présentés au public dans le cadre d'une série d'opérations portes ouvertes des deux côtés de la frontière. Ces 15 tracés montraient où se situeraient le pont ainsi que les voies d'accès au réseau autoroutier américain et à l'autoroute 401 côté Ontario.

Il y a quelques semaines, les 4 et 5 octobre, le partenariat a annoncé l'élimination de huit options de tracés parce qu'elles ne respectaient pas les critères techniques. Ces tracés étaient en aval de Windsor, en face de LaSalle et Amherstburg, et en amont de

Amherstburg, and upriver near Belle Isle. The work continues on the environmental assessments to reduce the remaining seven routes to a short list of about two or three by late November 2005. These routes will be released to the public for consultation, as was the process in June.

We continue to seek ways to accelerate the process to have the expanded or new crossing in place by 2013, but we must adhere to the environmental legislation in both Canada and the United States. To do otherwise would jeopardize the schedule by opening us up to legal challenges. The additional Detroit River crossing capacity will be subject to appropriate public oversight in both countries.

The partnership, in addition to looking at location for the crossing, is also looking at various governance models and accountability frameworks. These models could include alternative financing and procurement opportunities such as private sector collaboration and possible establishment of public entities such as an authority, the Peace Bridge being an example of that.

With respect to the short-term initiatives, which we call the "Let's Get Windsor-Essex Moving Strategy," these are moving forward. The strategy was announced in March 2004 by the governments of Canada, Ontario and the City of Windsor. At the time, five initial projects were announced, totalling over \$80 million. I will not go through these. I believe you have a list but I can repeat them later if you like.

In April of this year, the governments of Canada and Ontario announced an additional investment of \$129 million, comprising about another seven or eight initiatives.

All the projects under phase one are currently underway, and the projects in phase two are proceeding with the exception of one environmental assessment that the City of Windsor has put on hold pending further discussions between us and them. We are continuing discussions with the city and our provincial colleagues to explore whether there are additional initiatives that we could pursue jointly to improve traffic flows in the short term and the medium term as well.

I will now say a few words about the Canada-U.S. Transportation Border Working Group. In October 2000, Transport Canada and the U.S. Department of Transportation concluded a memorandum of cooperation that highlighted the importance of coordinating closely on transportation initiatives along the Canada-U.S. border. The memorandum cited the need for increasing degree and speed of communication between both departments, and stressed the importance of meeting more regularly to conduct information exchanges and discuss issues of mutual interest.

Out of that memorandum, the Canada-U.S. Transportation Border Working Group was formed in January 2002. Its core membership includes federal, state and provincial departments of

Belle Île. Les évaluations environnementales se poursuivent afin de réduire les sept tracés restant à une liste sélective de deux ou trois d'ici la fin de novembre 2005, et les tracés restants seront présentés au public à des fins de consultation selon des modalités similaires à celles de juin.

Nous continuons à rechercher des moyens d'accélérer le processus de construction d'un poste frontalier élargi ou nouveau qui devrait être en place d'ici 2013, mais nous devons respecter la législation environnementale tant du Canada que des États-Unis. À défaut, nous risquerions de compromettre l'échéancier en nous exposant à des contestations juridiques. La capacité supplémentaire de franchissement de la rivière Detroit sera soumise à la surveillance publique nécessaire dans les deux pays.

Le partenariat étudie divers modèles de gouvernance et cadre de reddition de comptes. Ces modèles pourraient englober des méthodes de financement et d'acquisition alternative, telle qu'une collaboration avec le secteur privé ou l'éventuelle création d'une entité publique, de type administration, celle du pont Peace en étant un exemple.

Pour ce qui est des initiatives à court terme, ce que nous appelons la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » avance. La stratégie a été annoncée en mars 2004 par les gouvernements du Canada, de l'Ontario et de la ville de Windsor. À l'époque, cinq projets initiaux ont été annoncés, totalisant plus de 80 millions de dollars. Je ne vais pas les passer en revue, je crois que vous en avez la liste, mais je pourrais y revenir plus tard si vous le souhaitez.

En avril de cette année, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont annoncé un investissement supplémentaire de 129 millions de dollars pour de nouvelles initiatives, qui sont au nombre de sept ou huit.

Tous les projets de la phase un sont en cours, tandis que ceux de la phase deux sont prêts à démarrer, à l'exception d'une évaluation environnementale que la ville de Windsor a mise en attente en attendant de nouvelles discussions entre elle et nous. Nous poursuivons des pourparlers avec la ville et nos collègues provinciaux pour déterminer s'il y a d'autres initiatives que nous pouvons prendre conjointement afin d'améliorer les flux de circulation à court et à moyen terme.

Je dirai maintenant quelques mots sur le Groupe de travail Canada-États-Unis sur les questions frontalières de transport. En octobre 2000, Transports Canada et le U.S. Department of Transportation ont conclu un protocole de coopération qui souligne l'importance d'une coordination étroite des initiatives de transport le long de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Ce protocole fait état du besoin d'augmenter le niveau et la rapidité des communications entre les deux ministères et soulignait l'importance de rencontres plus régulières pour procéder à des échanges d'information et discuter des questions d'intérêt mutuel.

C'est suite à cette entente qu'a été formé en janvier 2002 le Groupe de travail Canada-États-Unis sur les questions frontalières de transport. Parmi ses principaux membres, il faut

transportation from both sides of the border, as well as U.S. Customs and Border Protection and the Canada Border Services Agency. In addition, we also have the Department of Foreign Affairs and the U.S. Department of State participating, as well as other partners including regional planning entities. All the U.S. northern border states and the Canadian provinces are partners in this forum. Transport Canada and the U.S. Federal Highway Administration act as co-chairs.

The mission of the working group is to facilitate the safe, secure, efficient and environmentally responsible movement of people and goods across the Canada-U.S. border. By bringing together these multiple transportation and border agencies and other organizations, the working group seeks to coordinate transportation planning, policy implementation, and the deployment of technology to enhance border infrastructure and operations. As such, this forum fosters an ongoing communication, information sharing, and the exchange of best practices to improve transportation and the safety and security systems that connect our two countries.

The working group meets in plenary twice annually in Canada and the U.S. and we alternate as hosts. In addition, there are subcommittees of the working group that meet regularly throughout the year to pursue issues and initiatives that are of broad interests to the partners. In an effort to ensure the forum remains productive, in the summer of 2004 the co-chairs took stock of the working group's accomplishments and issued a survey to all members that requested feedback on future directions. Since then the working group has been restructured and refocused. It is now driven by a representative steering committee to provide for the inclusive and efficient coordination of all working group activities.

As you are well aware, in March 2005, the leaders of Canada, the U.S. and Mexico unveiled a new Security and Prosperity Partnership of North America that speaks to the increasing continental integration: the need to work trilaterally to make our societies more secure and our economies more resilient. Border issues figure prominently on the SPP agenda, and the U.S. and Canada agreed that the working group will play a role in the delivery of the border facilitation commitments. Furthermore, it was recognized that some of the working group subcommittee initiatives have such potential that they have been included in the SPP agenda.

For example, Canada and the United States have committed to completing a border information flow architecture to enhance border technology and interoperability, as well as a border infrastructure compendium that compiles descriptive information on infrastructure needs for the busiest Canada-U.S. border ports of entry.

citer les ministères fédéraux, étatiques et provinciaux des transports des deux côtés de la frontière, la Customs and Border Protection Agency des États-Unis et l'Agence des services frontaliers du Canada. En outre, nous avons aussi le ministère de Affaires étrangères et le Département d'État des États-Unis, ainsi que d'autres partenaires, notamment les organismes régionaux de planification. Tous les États limitrophes du nord des États-Unis et les provinces canadiennes sont partenaires au sein de cette tribune, et Transports Canada et la Federal Highway Administration des États-Unis font office de coprésidents.

La mission du groupe de travail est de faciliter la circulation sûre, sécuritaire, efficace et durable des voyageurs et des marchandises à travers la frontière entre le Canada et les États-Unis. En regroupant ces multiples organismes de transport et de services frontaliers et d'autres organisations, le groupe de travail vise à coordonner la planification des transports, la mise en œuvre des politiques et le déploiement de technologies pour renforcer les infrastructures et les activités frontalières. À ce titre, ce forum stimule les communications soutenues, le partage de l'information et l'échange de pratiques exemplaires afin d'améliorer les transports, de même que les systèmes de sécurité et de sûreté qui relie nos deux pays.

Le groupe de travail se réunit en séance plénière deux fois par an, au Canada et aux États-Unis alternativement. En outre, il existe des sous-comités qui se réunissent régulièrement en cours d'année pour étudier les dossiers et les initiatives qui présentent un intérêt général pour les partenaires. Afin que le forum reste productif, au cours de l'été 2004, les coprésidents ont dressé l'inventaire des réalisations du groupe de travail et envoyé un questionnaire à tous les membres sur les orientations futures qu'ils souhaitent. Depuis lors, le groupe de travail a été restructuré et il est maintenant coiffé par un comité directeur représentatif qui est chargé d'assurer la coordination intégrée et efficace de toutes les activités du groupe.

Comme vous le savez, en mars 2005, les dirigeants du Canada, des États-Unis et du Mexique ont dévoilé un nouveau partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité qui prend acte de l'intégration continentale croissante et qui amène à travailler à l'échelle trilatérale afin de rendre nos sociétés plus sûres et nos économies plus dynamiques. Les questions frontalières occupent une place de choix dans le programme du PSP et les États-Unis et le Canada ont convenu que le groupe de travail s'occupera des engagements visant la facilitation du transport transfrontalier. En outre, on a reconnu que certaines initiatives des sous-comités du groupe de travail présentent un tel potentiel qu'elles font désormais partie du programme du PSP.

Par exemple, le Canada et les États-Unis ont pris l'engagement de réaliser une architecture des échanges d'information frontalière afin de renforcer l'interopérabilité des technologies frontalières et d'établir un répertoire des infrastructures frontalières qui décrit les besoins infrastructurels des points de passage les plus achalandés entre le Canada et les États-Unis.

In addition, Transport Canada is developing the 2006 National Roadside Survey to collect data on heavy truck activity at the border and on major interprovincial corridors. The Federal Highway Administration and several U.S. states are partnering in this effort and are participating in the component of this initiative. Transport Canada continues to utilize the working group to keep our U.S. partners informed of the progress on the National Roadside Survey and to pursue the possibility of their more extensive involvement.

Since the former Minister of Transport and the former Secretary of Transportation signed the memorandum of cooperation in 2000, the Transportation Border Working Group has grown into a network of nearly 140 policy advisers, transportation planners and other professionals across more than 20 border jurisdictions, a dozen federal agencies and several planning organizations. As well, the group has gelled into an active mechanism for sharing information in Canada and the United States, and we are pursuing initiatives along the border that add value to the largest binational trading partnership in the world.

I thank the committee for this opportunity, and I will be pleased to respond to your questions.

Douglas Challborn, Deputy Director, U.S. Relations Division, Foreign Affairs Canada: I have responsibility for border and transportation issues in the U.S. Relations Division within the North America branch at Foreign Affairs Canada.

The other areas of my division are organized around some of the broader foreign policy and defence issues as well as environmental and natural resource issues. I work closely with our sister divisions. We have one division that is specifically focused on advocacy efforts in the United States and another division that is responsible for Mexico. Together, we comprise the North America branch.

I will begin by making a couple of general observations followed by specific examples that I believe will be of direct interest to you as you search for further information about the role of my department on border issues.

As you know, last April the government tabled a new international policy statement. A period of four or five months is a long time in the world of government statements, but it is important to recognize that the international policy statement is guiding our international policy in important new ways, including with the United States. It is the first such statement that not only integrates the objectives of the four core international departments — Foreign Affairs Canada, CIDA, the Department of National Defence and International Trade Canada — but also takes into account the international role of all other federal departments as well as untapped resources at the provincial and municipal levels.

For example, the international policy statement represents the first time we have recognized North America as a concept beyond the North American Free Trade Agreement. In other words, the

En outre, Transports Canada s'occupe de préparer une Enquête nationale sur route 2006 (ENR) pour recueillir des données sur la circulation des poids lourds à la frontière et le long des principaux axes interprovinciaux. La Federal Highway Administration et plusieurs partenaires étatiques américains ont manifesté le désir de participer au volet frontalier de cette initiative, et Transports Canada continue d'utiliser le groupe de travail pour informer ses partenaires américains des progrès de l'ENR et planifier leur participation plus poussée.

Depuis que l'ex-ministre des transports et l'ex-Secretary of Transportation ont signé le protocole de coopération en 2000, le groupe de travail est devenu un réseau de près de 140 conseillers politiques, planificateurs des transports et autres professionnels dans plus de 20 juridictions frontalières, une douzaine d'organismes fédéraux et plusieurs organisations de planification. Par ailleurs, le groupe s'est métamorphosé en un mécanisme dynamique de partage d'information entre le Canada et les États-Unis et nous poursuivons des initiatives le long de la frontière qui ajoutent de la valeur au plus important partenariat commercial binational du monde.

Je remercie le comité de son invitation et me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Douglas Challborn, directeur adjoint, Direction des relations générales avec les États-Unis, Affaires étrangères Canada : Je suis responsable des questions frontalières et de transport au sein de la Division des relations avec les États-Unis de la Direction générale de l'Amérique du Nord, à Affaires étrangères Canada.

Les autres sections de ma division sont structurées autour des grands enjeux de politique étrangère et de défense ainsi que des questions d'environnement et de ressources naturelles. Je collabore étroitement avec mes homologues des autres divisions. Nous en avons une qui se concentre spécifiquement sur les efforts de sensibilisation aux États-Unis et une autre qui est responsable du Mexique. À nous trois, nous formons la Direction générale de l'Amérique du Nord.

Je commencerai aujourd'hui par quelques observations générales qui seront suivies d'exemples spécifiques qui devraient vous intéresser directement puisque vous cherchez de plus amples informations sur le rôle de mon ministère vis-à-vis des questions frontalières.

Comme vous le savez, en avril dernier, le gouvernement a déposé un nouvel énoncé de politique internationale. Quatre ou cinq mois se sont écoulés depuis et il faut savoir que cet énoncé a imprimé une nouvelle direction à notre politique internationale, notamment vis-à-vis des États-Unis. C'est le premier énoncé qui non seulement intègre les objectifs des quatre grands ministères à vocation internationale — Affaires étrangères Canada, ACDI, ministère de la Défense nationale et Commerce international Canada — mais aussi prend en compte le rôle international de tous les autres ministères fédéraux, ainsi que de ressources jusqu'alors inexploitées aux niveaux provincial et municipal.

Par exemple, l'énoncé de politique internationale marque la première reconnaissance de l'Amérique du Nord comme concept, hormis l'Accord de libre-échange nord-américain. Autrement dit,

international policy statement proposes that, just as many Europeans and East Asians are thinking regionally, we in North America need to think about where this continent is headed in relation to China or the European Union. If we think in those terms, the next logical step is to look at how to make this economic space more efficient and how to cooperate more effectively on new common security challenges, such as Haiti.

The Chairman: Mr. Challborn, we are a little concerned at the length of the two statements. If you could simply summarize, we will all read this document.

Mr. Challborn: I would be happy to summarize.

I would like to give some examples of how the Department of Foreign Affairs works with its partner departments in support of border issues and Canadian interests on the border. A current example is the so-called Western Hemisphere Travel Initiative. The WHTI is intended to implement a provision of the Congressional Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act of December 2004. The WHTI requires all U.S. citizens and citizens of Canada, Mexico and Bermuda to have a passport or other accepted alternative documentation that establishes the bearer's identity and citizenship to enter or re-enter the United States, by December 31, 2006 by air and sea, and by December 2007 at land borders.

On December 1, the Department of Homeland Security and Department of State issued a proposed rule-making on this initiative. In response, the Department of Foreign Affairs has informed the provinces, territories and all major national stakeholders. We have begun the work of coordinating and developing a Canadian policy position with respect to WHTI, working closely with PCO Borders Task Force and other departments and agencies including CBSA, CIC and Passport Canada.

We are currently just past the middle of this process. On Tuesday we will host, here in Ottawa, a major conference on the implications of WHTI where we will receive the views and comments of provinces and stakeholders. This information will help inform our Canadian position, which we must submit to the U.S. government by October 31.

We have been active through our embassy in Washington, D.C., our consulates in Seattle, Minneapolis, Detroit, Buffalo and our office in Anchorage, in raising Canadian questions and concerns about WHTI with governors and legislators, and in engaging stakeholders in border communities.

I will give a few more concrete examples before I conclude. All our missions in the United States provide weekly border reports to Foreign Affairs Canada and key partner departments. They constantly engage stakeholders, state and provincial governments and legislators, mayors and associations on Canadian and shared positions. We have succeeded in creating, in certain cases, cross-

l'énoncé de politique internationale pose que, tout comme beaucoup d'Européens et d'Asiatiques de l'Est réfléchissent sur une base régionale, nous en Amérique du Nord devrions réfléchir à l'évolution de ce continent par rapport à la Chine ou à l'Union européenne. Si nous réfléchissons selon ces axes, la prochaine étape logique sera de rendre cet espace économique plus efficient et de collaborer plus efficacement aux nouveaux défis sécuritaires communs, tels que Haïti.

Le président : Monsieur Challborn, nous nous inquiétons un peu de la durée des deux exposés. Si vous pouviez simplement résumer, nous lirons tous votre document.

M. Challborn : Ce sera avec plaisir.

J'aimerais maintenant vous donner quelques exemples de la manière dont le ministère des Affaires étrangères collabore avec ses ministères partenaires sur les questions frontalières et les intérêts canadiens à la frontière. Un exemple récent est ce que les États-Unis appellent leur Western Hemisphere Travel Initiative. La WHTI vise à donner effet à une disposition de l'Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act adopté par le Congrès en décembre 2004. Elle impose à tous les citoyens américains et aux ressortissants du Canada, du Mexique et des Bermudes de présenter un passeport ou un autre titre de voyage reconnu qui établisse l'identité et la nationalité du porteur pour entrer ou revenir aux États-Unis, et ce à compter du 31 décembre 2006 par air et mer et du 31 décembre 2007 aux postes frontaliers terrestres.

Le 1^{er} décembre, le Department of Homeland Security et le Department of State ont publié un projet de règlement à cet effet. Le ministère des Affaires étrangères l'a communiqué aux provinces, territoires et à tous les grands intervenants nationaux. Nous avons commencé à coordonner et élaborer une position politique canadienne concernant la WHTI, travaillant en relation étroite avec le Groupe de travail sur les frontières du BCP et d'autres ministères et organismes, dont l'ASFC, CIC et Passeport Canada.

Nous venons juste de dépasser le milieu de ce processus. Mardi, nous serons les hôtes, ici à Ottawa, d'une grande conférence sur les répercussions de la WHTI où nous recueillerons les avis et commentaires des provinces et intervenants. Cette information contribuera à façonner notre position canadienne, que nous devons présenter au gouvernement américain avant le 31 octobre.

Par le biais de notre ambassade de Washington, de nos consulates à Seattle, Minneapolis, Detroit, Buffalo et de notre bureau à Anchorage, nous avons exprimé les interrogations et préoccupations canadiennes relativement à la WHTI aux gouverneurs et législateurs et dialogué avec les intervenants des villes frontalières.

Je vais vous donner quelques exemples plus concrets avant de conclure. Toutes nos missions aux États-Unis transmettent des rapports hebdomadaires sur la frontière à Affaires étrangères Canada et à nos ministères partenaires. Elles dialoguent constamment avec les parties prenantes, les gouvernements et législateurs étatiques et provinciaux, les maires et associations sur

border networks such as the Binational Tourism Alliance in the Niagara region and the New York State Smart Border Coalition.

Foreign Affairs Canada and our missions provide important support to key border initiatives such as the PCO-led negotiations towards pre-clearance pilot projects at the land border. We do this by providing perspectives on U.S. interests and treaty and legal advice, as well as by engaging key stakeholders in those border communities in support of the concept.

Next week we hope to convene some preparatory meetings with our American colleagues to discuss certain air pre-clearance issues that have arisen. The Department of Foreign Affairs has the legal responsibility for the air preclearance agreement, so we are an important part of those discussions.

In Detroit, our mission is helping to co-chair the Northern Border for Economic Security and Trade task force of the Detroit Regional Chamber of Commerce, which brings together major border stakeholders from both sides of the border. Our missions also provide important advice to major associations here in Canada such as the Canadian Trucking Alliance, the Ontario Trucking Alliance, the Canadian Chamber of Commerce and the Ontario Chamber of Commerce.

I wanted to give those examples in particular to give the members of the committee an idea of how the Department of Foreign Affairs here in Ottawa and also our missions help support departments such as Transport Canada and CBSA in their efforts to advance our interests at the border.

The Chairman: Thank you, Mr. Challborn. You made reference to a conference that is happening tomorrow. What steps have you taken to inform parliamentarians of this conference, and specifically committees that have worked on this subject?

Mr. Challborn: There has been earlier engagement through the interparliamentary group with respect to the general WHTI issue. More recently, a letter was prepared by Roy Cullen, Parliamentary Secretary to the Deputy Prime Minister, sending information about the WHTI to his parliamentary colleagues. It is a recent letter, so it may still be on its way.

The Chairman: You have a conference tomorrow, and there are a number of people in both Houses that have a real interest in this.

Senator Meighen: They might have some knowledge as well.

The Chairman: There is an off chance they might even know something about the subject. You are telling us that had we not invited you to come as a witness tonight, we would just read about it in the papers on Wednesday.

les positions canadiennes et communes. Nous avons réussi à créer, dans certains cas, des réseaux transfrontaliers tels que la Binational Tourism Alliance dans la région de Niagara et la New York State Smart Border Coalition.

Affaires étrangères Canada, de même que nos missions, fournissent un soutien important pour des initiatives frontalières clés telles que les négociations conduites par le BCP en vue de projets pilotes de précontrôle à la frontière terrestre. Nous le faisons en fournissant des explications sur les intérêts américains ainsi que des avis juridiques relatifs au traité et en dialoguant avec les principaux intervenants de ces villes frontalières afin de rallier leur soutien au projet.

Nous espérons organiser la semaine prochaine quelques réunions préparatoires avec nos collègues américains afin de discuter des problèmes qui se posent au niveau du précontrôle aérien. Le ministère des Affaires étrangères est légalement responsable de l'accord sur le précontrôle aérien, et nous jouons donc un rôle important dans ces discussions.

À Detroit, notre mission copréside un groupe de travail de la Chambre de commerce régionale de Detroit, appelé Northern Border for Economic Security and Trade, au sein duquel sont rassemblés les principaux intervenants des deux côtés de la frontière. Nos missions fournissent également des conseils importants à des associations majeures ici au Canada, telles que l'Alliance canadienne du camionnage, l'Ontario Trucking Alliance, la Chambre de commerce du Canada et l'Ontario Chamber of Commerce.

Je voulais vous citer ces exemples particuliers afin de donner aux membres du comité une idée de la manière dont le ministère des Affaires étrangères, ici à Ottawa et dans ces missions, soutient les ministères tels que Transport Canada et l'ASFC dans leurs efforts de promotion de nos intérêts à la frontière.

Le président : Merci, monsieur Challborn. Vous avez fait état d'une conférence qui se tient demain. Qu'avez-vous fait pour informer les parlementaires de la tenue de cette conférence, et plus particulièrement les comités qui travaillent sur ce sujet?

M. Challborn : Nous avons communiqué préalablement par l'intermédiaire du groupe interparlementaire au sujet du problème d'ensemble de la WHTI. Plus récemment, une lettre a été adressée par Roy Cullen, secrétaire parlementaire du vice-premier ministre, transmettant des informations sur la WHTI à ses collègues parlementaires. C'est une lettre récente, elle est peut-être encore en chemin.

Le président : Vous tenez une conférence demain, et il y a un certain nombre de parlementaires des deux Chambres qui portent un réel intérêt au sujet.

Le sénateur Meighen : Ils pourraient bien contribuer également des connaissances.

Le président : Il y a une petite chance qu'ils connaissent un peu le sujet. Vous dites que si nous ne vous avons pas invité comme témoin ce soir, nous aurions appris l'existence de la conférence en lisant les journaux mercredi.

Mr. Challborn: It is a conference specifically addressed to provinces, territories and major stakeholders.

The Chairman: Would you say Parliament is a stakeholder in this?

Mr. Challborn: Of course Parliament is a stakeholder.

The Chairman: Then why does no word come to folks such as us or our colleagues in the other place?

Mr. Challborn: I believe a judgment was made to have the conference involve provincial and territorial representatives, and representatives of major associations in Canada from the tourism community and elsewhere.

Senator Forrestall: Someone forgot all about us.

The Chairman: I understand that. Who is responsible for the conference, please?

Mr. Challborn: The invitation was sent via my assistant deputy minister, Peter Boehm.

The Chairman: Would you have him advise us in writing why parliamentarians were not included?

Mr. Challborn: I would be pleased to.

The Chairman: Would you tell him the committee would like him to do that. We would like to know the reasons why we did not have advance notice of the meeting, why we have not received agendas, and why we do not have background information on it. Please advise him that, depending on the quality of his reply, we may well want him to appear before us and explain it in person.

Mr. Challborn: I would be pleased to follow up immediately with that request.

The Chairman: Thank you very much. I will look forward to seeing the letter tomorrow morning.

The conference starts tomorrow, does it not?

Mr. Challborn: The conference begins tomorrow, yes.

Senator Day: Ms. Borges, I have a series of questions with respect to what you describe as a short-term initiative, Let us get Windsor-Essex moving.

I notice in phase one there is a reference to an environmental assessment, and in phase two, three or four environmental assessment categories again.

Who performs these environmental assessments, private sector companies or a government agency?

Ms. Borges: The environmental assessments are led usually by the government agencies. Depending on the project, it could be either the City of Windsor or the Province of Ontario. They are responsible for conducting them, and they usually hire private-sector consulting firms to help undertake the work.

M. Challborn : C'est une conférence qui s'adresse particulièrement aux provinces, territoires et principaux intervenants.

Le président : Diriez-vous que le Parlement est un intervenant dans cette affaire?

M. Challborn : Bien entendu.

Le président : Alors, pourquoi tient-on à l'écart des gens comme nous ou nos collègues de l'autre endroit?

M. Challborn : Je pense que la décision a été prise d'inviter les représentants provinciaux et territoriaux ainsi que ceux des grandes associations canadiennes dans le milieu touristique et apparenté.

Le sénateur Forrestall : Quelqu'un nous a totalement oublié.

Le président : En effet. Qui est responsable de la conférence, s'il vous plaît?

M. Challborn : L'invitation a été envoyée via mon sous-ministre adjoint, Peter Boehm.

Le président : Pourriez-vous lui demander de nous expliquer par écrit pourquoi les parlementaires n'ont pas été invités?

M. Challborn : Avec plaisir.

Le président : Pourriez-vous lui dire que le comité souhaite des explications. Nous aimerions connaître les raisons pour lesquelles nous n'avons pas été informés au préalable de la conférence, pourquoi nous n'avons pas reçu l'ordre du jour et pourquoi nous n'avons pas reçu l'information de fond à ce sujet. Veuillez lui dire que, selon la qualité de sa réponse, il se pourrait bien que nous le convoquions pour qu'il s'explique en personne.

M. Challborn : Je ne manquerai pas de transmettre immédiatement votre demande.

Le président : Merci beaucoup. Je suis impatient de lire cette lettre demain matin.

La conférence commence demain, n'est-ce pas?

M. Challborn : La conférence commence demain, oui.

Le sénateur Day : Madame Borges, j'ai une série de questions concernant ce que vous qualifiez d'initiative à court terme, le projet « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex ».

Je remarque que dans la phase I il est question d'une évaluation environnementale et dans la phase II de nouveau des évaluations environnementales.

Qui effectue ces évaluations environnementales, une entreprise privée ou bien un organisme public?

Mme Borges : Les évaluations environnementales sont généralement effectuées par des organismes publics. Selon le projet, ce peut être soit la ville de Windsor soit la province de l'Ontario. Ils sont responsables de leur réalisation et habituellement ils font appel à des cabinets d'experts-conseils privés pour faire le travail.

Senator Day: It seems to me that many of the delays here seem to relate to environmental assessments. Is there any possibility of accelerating them by having them done by the private sector? Have you looked at ways of speeding up the environmental assessment process?

Ms. Borges: We continuously look at ways to expedite the environmental assessment processes. Depending on the scope of the project, for example, if it is an existing piece of work, a road that already exists, then the environmental process can be shortened because the road infrastructure is already there. The corridor already exists.

A brand new crossing, road or facility normally takes longer, depending on the environmental process being put in place. There are different time frames for the environmental processes already.

Senator Day: Are you looking at ways to expedite this particular aspect?

Ms. Borges: Yes, the list that you are looking at for individual projects is the environmental assessments. They are in different jurisdictions as well. Some belong to the province, some to the City of Windsor and one to the County of Essex. Each has to undertake that environmental assessment for that project individually.

Senator Day: However, the environmental assessment could be, and in many cases is, done by a private-sector company at the request of the municipality or the government, whatever government might be involved.

Ms. Borges: That is correct.

Senator Meighen: On that environmental question, wearing your hat as a member of the Transportation Border Working Group, you alluded to the environmental assessment requirements in Canada, but, presumably, we can multiply that by two, if not more, because the Americans have to go through the same process, do they not?

Ms. Borges: For an international facility, yes. The projects that Senator Day was referring to are projects in Canada, so only the Canadian processes apply.

Senator Meighen: I am alluding to a bridge or a tunnel, which would involve both.

Ms. Borges: That is right. In fact, there are three environmental assessments required, and they are all being harmonized on the Canadian side. It is the Ontario Environmental Assessment Act, the Canadian Environmental Assessment Act, and, on the U.S. side, the National Environmental Policy Act. Currently, the two Canadian assessments are being harmonized into one. On the U.S. side, we are coordinating the EAs together, so we have a team in Canada working with a team in the United States, and they are being done simultaneously.

Le sénateur Day : Il me semble que les retards ici semblent largement dus aux évaluations environnementales. N'est-il pas possible de les accélérer en les confiant au secteur privé? Avez-vous recherché des façons d'accélérer les évaluations environnementales?

Mme Borges : Nous recherchons sans cesse des façons d'accélérer le processus d'évaluation environnementale. Selon la nature du projet, par exemple s'il s'agit d'agrandir un ouvrage déjà existant, d'une route déjà existante, le processus environnemental peut être raccourci du fait qu'une infrastructure routière existe déjà, que le couloir existe déjà.

En revanche, s'il s'agit d'un nouvel ouvrage de franchissement, route ou autre, il faut normalement plus longtemps, selon la nature du mécanisme d'évaluation mis en place. Différentes échéances ont déjà été fixées au processus environnemental.

Le sénateur Day : Recherchez-vous des façons d'accélérer cet aspect particulier?

Mme Borges : Oui, la liste des projets individuels que vous avez en main comprend les évaluations environnementales. Ces projets se déroulent également dans différentes juridictions. Certains appartiennent à la province, d'autres à la ville de Windsor et un au comté d'Essex. Chaque autorité responsable doit entreprendre individuellement l'évaluation environnementale de ce projet.

Le sénateur Day : Toutefois, l'évaluation environnementale peut être effectuée, et elle l'est souvent — par une société privée à la demande de la municipalité ou du gouvernement, selon le niveau concerné.

Mme Borges : C'est juste.

Le sénateur Meighen : Sur le plan de l'environnement, et je vous pose la question comme membre du Groupe de travail sur le transport transfrontalier, vous avez fait état des contraintes d'évaluation environnementale canadienne, mais je suppose que l'on peut multiplier cela par deux, voire plus, car les Américains doivent suivre le même processus, n'est-ce pas?

Mme Borges : Pour un ouvrage international, oui. Les projets dont parlait le sénateur Day sont tous situés entièrement au Canada, et donc les exigences canadiennes sont seules applicables.

Le sénateur Meighen : Je parle d'un pont ou d'un tunnel, qui mettrait en jeu les deux pays.

Mme Borges : C'est juste. En fait, trois évaluations environnementales sont requises, et elles sont toutes harmonisées du côté canadien. Il y a la Loi ontarienne sur l'évaluation environnementale, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et, du côté américain, la National Environmental Policy Act. Les deux évaluations canadiennes ont maintenant été amalgamées. Du côté américain, nous coordonnons les EE de concert, c'est-à-dire que nous avons une équipe canadienne travaillant avec une équipe américaine, et les évaluations sont menées simultanément.

Senator Meighen: That is the best news we have heard since I got here. That is wonderful. I wish you could apply that to municipalities and provinces across the country so that environmental processes could move forward a little more rapidly.

Senator Day: Ms. Borges, I do not want you to get the idea or form a conclusion that we are not interested in following along with respect to environmental assessments. I am looking for ways to do things more quickly, and 2013 seems like a lifetime away.

Ms. Borges: The environmental assessment will be completed by the end of 2007 for the new crossing. The rest of the time is required for property acquisition because we will have to acquire the properties where the bridge structure and the access roads will be, as well as for the design, proper engineering and actual construction.

Senator Day: I will get on to the long term, namely, the bridge, in a minute. I am still on the short term.

Ms. Borges: The short-term ones will not take long. Most of those projects will be implemented within the next three or four years.

Senator Day: Phase one of your short term was March 2004, a year and a half ago. You say that phase one projects are proceeding.

How long has this Lauzon Road environmental assessment, which is pending further discussion with the city of Windsor, been pending? Give us a flavour for what is holding this up?

Ms. Borges: I will give you an example. Under phase two, there was a project for a pedestrian overpass on Church Road. That project has been completed, and the pedestrian overpass was opened at the end of September. We announced that project in March 2004, and it is now operating.

For the environmental assessments for Lauzon, for example, we announced those in April of this year, and we are in discussions right now with the city about how to proceed. We have to develop the terms of reference, go for requests for proposals and then get the environmental assessment done. We expect that will take about 18 months to complete, and after the 18 months, design and construction could proceed after that.

Senator Day: You, being the federal government, announced you will do something with respect to Lauzon Parkway; is that correct?

Ms. Borges: Correct.

Senator Day: You made the announcement back in April, and you are still pending discussions with the City of Windsor?

Ms. Borges: That is right.

Senator Day: Why in six months have you not been able to talk to the City of Windsor?

Le sénateur Meighen : C'est la meilleure nouvelle que j'ai entendue depuis mon arrivée ici. C'est merveilleux. J'aimerais que vous puissiez appliquer cela aux municipalités et aux provinces à travers tout le pays, afin que ces évaluations environnementales avancent un peu plus vite.

Le sénateur Day : Madame Borges, je ne veux pas vous donner l'impression ou vous amener à conclure que nous ne sommes pas intéressés à effectuer scrupuleusement les évaluations environnementales. Je recherche simplement des façons d'avancer plus rapidement, car l'échéance de 2013 me paraît être très lointaine.

Mme Borges : L'évaluation environnementale sera terminée fin 2007 pour le nouveau point de passage. Le restant du temps est occupé par l'acquisition des terrains, car il nous faudra acheter les terrains pour l'assise du pont et les voies d'accès, ainsi que par la conception, les études techniques et la réalisation de l'ouvrage.

Le sénateur Day : J'en viendrai au long terme, à savoir le pont, dans un instant. J'en suis toujours au court terme.

Mme Borges : Les initiatives de court terme ne prendront pas beaucoup de temps. La plupart de ces projets seront achevés dans les trois ou quatre prochaines années.

Le sénateur Day : La phase I de vos projets à court terme avait pour échéance mars 2004, soit il y a 18 mois. Vous dites que les projets de phase I avancent.

Depuis combien de temps traîne cette évaluation environnementale concernant le chemin Lauzon, qui exige de nouveaux pourparlers avec la ville de Windsor? Donnez-nous une idée de ce qui fait obstacle?

Mme Borges : Je vais vous donner un exemple. Dans la phase deux, il y avait un projet de passerelle piétonnière au-dessus de Church Road. Le projet est maintenant achevé et la passerelle a été inaugurée fin septembre. Nous avions annoncé ce projet en mars 2004, et il est maintenant terminé.

Dans le cas de l'évaluation environnementale du chemin Lauzon, par exemple, nous avons annoncé son lancement en avril de cette année et nous sommes en pourparlers avec la ville sur la façon de procéder. Nous devons définir le mandat, lancer une demande de proposition, puis faire réaliser l'évaluation. Nous pensons qu'il faudra environ 18 mois pour la boucler, et après ce délai, la conception et la construction pourront commencer.

Le sénateur Day : Vous, soit le gouvernement fédéral, avez annoncé vouloir faire quelque chose concernant la promenade Lauzon; est-ce exact?

Mme Borges : Exact.

Le sénateur Day : Vous avez fait l'annonce en avril dernier, mais vous êtes toujours en pourparlers avec la ville de Windsor?

Mme Borges : C'est juste.

Le sénateur Day : Pourquoi n'avez-vous pas pu conclure cette affaire avec la ville de Windsor en l'espace de six mois?

Ms. Borges: There was an issue related to another project that the city wanted to have included. Until we resolved the issue on that other project, they refused to go ahead with this one.

Senator Day: Do you get that leverage from various parties saying, “We will do this if you do that”?

Ms. Borges: Somewhat, yes.

Senator Day: Do you have any sense of dragging of heels from our U.S. cousins because it is to their advantage not to improve crossing in terms of business development in the northern U.S. states?

Ms. Borges: Are you referring to the bridge crossing?

Senator Day: I am referring to any activity that requires environmental assessments or cooperation from certain partners.

Ms. Borges: From the U.S., we have encountered no resistance at all. In fact, we work lockstep with our partners in Michigan on the federal highways, and we are working at the same pace. We do the assessments together and the public information open houses on both sides of the border at the same time.

For example, I mentioned that in June, for the new crossing, we announced the 15 alignments. That was announced in Canada at the same time as the United States. We are working together.

Two weeks ago we announced the short list. Eight crossing alignments were removed. It was announced in the U.S. one evening and we came out in Canada the next morning. We are working in lockstep there.

Senator Day: You are not getting internationally the same kind of leverage or tying one issue with another that you described with respect to the City of Windsor?

Ms. Borges: Yes, on the binational front, this is a four-government project and we are working together. The City of Windsor and the other projects that we mentioned in phase 1 and phase 2 involved those governments. The facilities belong to those governments so we have to work with them to make sure that they do the proper work and that they have the wherewithal to implement them.

For the most part, it has been collaborative. All the other projects are moving ahead. That one is the only one we are still discussing.

Senator Day: I appreciate you telling us about these projects because it gives us a bit of a flavour for your challenges. If there are any other major projects that you think you should tell us about as we go along, I would appreciate any of you letting us know that.

As I understand your evidence now, you are down to seven routes. I was wondering why, when you are trying to save time here and move this along, you went to a public presentation when you had 15 possible routes? Why would you talk to the public about what is going to happen and upset certain groups and all of the things that come from a public presentation when you knew

Mme Borges : Il y avait un problème lié à un autre projet que la ville voulait englober. Tant que nous n'avions pas réglé la question de l'autre projet, la ville refusait d'avancer sur celui-ci.

Le sénateur Day : Avez-vous souvent ce marchandage avec diverses parties qui vous dites : « Nous ferons ceci à condition que vous fassiez cela »?

Mme Borges : Parfois, oui.

Le sénateur Day : Avez-vous l'impression que nos cousins américains font traîner les choses car l'intérêt économique des États américains du Nord est de ne pas faciliter le passage de la frontière?

Mme Borges : Parlez-vous là du nouveau pont?

Le sénateur Day : Je parle de toute activité qui exige des évaluations environnementales ou la coopération de certains partenaires.

Mme Borges : Nous ne rencontrons aucune résistance du côté américain. Au contraire, nous travaillons main dans la main avec nos partenaires du Michigan responsables des routes fédérales et nous avançons au même rythme. Nous faisons les évaluations ensemble et l'information du public, avec des opérations portes ouvertes, en même temps des deux côtés de la frontière.

Par exemple, j'ai mentionné qu'en juin, pour le nouveau pont, nous avons annoncé les 15 tracés possibles, et ce simultanément au Canada et aux États-Unis. Nous collaborons très bien.

Il y a deux semaines, nous avons annoncé la liste abrégée. Elle a été annoncée aux États-Unis en soirée et chez nous au Canada le lendemain matin. Nous avançons d'un même pas.

Le sénateur Day : Il n'y a donc pas à l'échelle internationale le même marchandage qu'avec la ville de Windsor?

Mme Borges : Oui, sur le front binational, il s'agit d'un projet mettant en jeu quatre gouvernements et nous travaillons ensemble. Le projet avec la ville de Windsor et les autres que nous avons mentionnés dans les phases un et deux mettent en jeu ces gouvernements. Les ouvrages appartiennent à ces gouvernements et nous devons collaborer avec eux pour nous assurer qu'ils font le travail requis et ont les moyens de le réaliser.

Dans l'ensemble, la collaboration est bonne. Tous les autres projets avancent. Celui-ci est le seul faisant toujours l'objet de pourparlers.

Le sénateur Day : J'apprécie que vous nous indiquiez tous ces projets car cela nous donne une petite idée de vos difficultés. S'il est d'autres projets majeurs dont vous pensez devoir nous parler ultérieurement, j'apprécierais que vous le fassiez.

Si je vous ai bien suivi, vous êtes descendu à sept tracés. Je me suis demandé pourquoi, alors que vous cherchez à économiser du temps et accélérer les choses, vous avez initialement présenté au public 15 tracés possibles? Pourquoi avoir alerté le public et fâché certains groupes et subi toutes les conséquences d'une présentation publique, alors que vous saviez que 14 tracés sur

you would not go ahead with 14 of those 15? Why would you not break them down internally, apply priorities and then go to the public when you were down to two or three?

Ms. Borges: Part of the environmental assessment process involves consultation with the public at various stages in the process. We try to be as transparent and inclusive as possible in terms of obtaining public input and participation in the various steps.

In June, we identified the possible alignments. We went to consultation for the public's opinion on the factors to consider in trying to narrow down the alignments. We feel public input is important on that because of the various factors that go into narrowing a list. Factors include environmental issues, social issues, historical issues, emissions and things such as that. All those factors play into the decision and we want to ensure that the public is aware of and involved in those decisions.

Senator Day: Senator Kenny has a supplementary question on a question that I asked and then I will carry on.

The Chairman: This is a two-part question. First, did I understand you correctly to say that the City of Windsor held up negotiations that would affect a second crossing, over an unrelated issue?

Ms. Borges: No, the negotiations with the City of Windsor were related to medium and short-term projects within the City of Windsor, and not to the binational crossing at all.

The Chairman: I still do not understand. Perhaps I did not pose the question correctly. The City of Windsor chose not to negotiate with the federal government because of an issue that related to the crossing or because of an issue that did not relate to the crossing?

Ms. Borges: They chose to stop discussions because of another project that they proposed to be built in Windsor.

The Chairman: That project had nothing to do with crossing the border?

Ms. Borges: It had nothing to do with the new crossing but we felt that one particular project could have an implication on the international crossing because it was in one of the alignment areas, or several of the alignment areas, for the new crossing. We did not want to consider new alignments in that area outside of the binational process.

The Chairman: One reason that Senator Day is pursuing the question of the reaction in the United States is that when we were in Washington, our colleagues in Congress told us that they were not receiving any pressure to move forward expeditiously on the crossing. They said they heard from a lot of Canadians but they did not hear from anyone that voted for members of the Congress. Has that been reflected in your experience?

Ms. Borges: No, we have been working with our American counterparts since 2001 on developing a new crossing and so far we have encountered no resistance from them. We are working collaboratively with them. Whether or not there is as active representation in the U.S. at the political or government levels, I

les 15 ne seront pas retenus? Pourquoi ne pas les avoir étudiés au niveau interne, appliqué les priorités puis présenté au public une sélection de deux ou trois tracés?

Mme Borges : Le mécanisme d'évaluation environnementale exige une consultation du public à divers stades du processus. Nous cherchons à être aussi transparents et ouverts que possible s'agissant de consulter le public et d'assurer sa participation aux différentes étapes.

En juin, nous avons identifié les tracés possibles. Nous avons consulté le public sur les facteurs à prendre en compte dans la sélection. Nous pensons que l'opinion du public est importante étant donné les divers facteurs à prendre en compte pour raccourcir la liste. Ces facteurs comprennent les aspects environnementaux, sociaux, historiques, la pollution atmosphérique et ce genre de choses. Tous ces facteurs pèsent sur la décision et nous voulons faire en sorte que le public soit informé et partie prenante à ces décisions.

Le sénateur Day : Le sénateur Kenny a une question complémentaire à poser et je reprendrai la parole ensuite.

Le président : C'est une question en deux parties. Premièrement, j'ai cru comprendre que la ville de Windsor a retardé les négociations sur un deuxième pont, à cause d'un problème non apparenté?

Mme Borges : Non, les négociations avec la ville de Windsor portaient sur des projets à moyen et court terme dans la ville, et pas du tout sur le pont international.

Le président : Je ne comprends toujours pas. Peut-être ai-je mal posé la question. La ville de Windsor a choisi de ne pas négocier avec le gouvernement fédéral à cause d'un problème en rapport avec le pont ou bien d'un problème qui ne concernait pas le pont?

Mme Borges : Elle a choisi d'arrêter les discussions à cause d'un autre projet qu'elle souhaitait réaliser à Windsor.

Le président : Ce projet n'avait rien à voir avec le franchissement de la frontière?

Mme Borges : Il n'avait rien à voir avec le nouveau pont mais nous estimions que ce projet en particulier pourrait avoir des répercussions sur le pont international car il se situait sur l'un des tracés, ou touchait plusieurs des tracés des voies d'accès possibles au nouveau pont. Nous ne voulions pas envisager de nouveaux alignements dans ce secteur en dehors du processus binational.

Le président : L'une des raisons pour lesquelles le sénateur Day s'interroge sur la réaction aux États-Unis c'est que, lorsque nous étions à Washington, nos collègues du Congrès nous ont dit qu'ils ne décelaient aucune pression en faveur d'une réalisation rapide du pont. Ils nous ont dit qu'ils étaient beaucoup sollicités par des Canadiens mais pas du tout par des électeurs des membres du Congrès. Votre expérience reflète-t-elle cela?

Mme Borges : Non, nous travaillons avec nos homologues américains depuis 2001 sur la création d'un nouveau pont et jusqu'à présent nous n'avons rencontré aucune résistance chez eux. La collaboration est bonne. Qu'il y ait des interventions actives au niveau politique ou gouvernemental aux États-Unis, je

do not know. We get a lot of representation in Canada, but Americans are working with us full speed ahead and we are not encountering any obstacles in working with them.

The Chairman: It was not just one Congressman: we met with a number of Michigan Congressmen who said this seems to be a hot issue for us but it is not for them. More than that, they saw a lot of not-in-my-backyard reactions. There are municipal and state elections, and no one will move on these issues until all those elections are resolved. This is not part of your reaction?

Ms. Borges: No.

The Chairman: How about Foreign Affairs? Are you hearing about this?

Mr. Challborn: To my knowledge, I have not heard of those pressures that you speak of. From what we can see through our consulate in Detroit, the cooperation on the file is excellent between the jurisdictions. I cannot recall any particular information I have seen recently through our missions on that issue in terms of pressures received by U.S. Congressmen and Congresswomen on the issue.

Senator Day: I am into the issue of the crossing now as opposed to the short term, "Let us get Windsor-Essex moving" project, which is good. I think it is good that you are working on that.

We are now into the crossing. I would like to establish that we all agree that a disabling or loss of a crossing at Windsor-Detroit would have a devastating effect on the economies of Canada and the U.S. Can we agree on that?

Ms. Borges: We agree on that.

Senator Day: Are each of you satisfied that we are doing everything we can to mitigate the risk of something such as that happening?

Ms. Borges: I believe we are. I believe that we are working not just at that bridge crossing but also at the tunnel crossing. We are working with the ferry operator that also provides transportation into the U.S. We are working in Sarnia, which is part of the southwestern Ontario border gateway and, in fact, making improvements both on the Canadian and the U.S. side of that border crossing.

We are working with rail as well. You have probably heard of the vehicle and cargo inspection system, VACIS, technology to X-ray all trains. That technology is being implemented right now in Windsor. As of this week, all trains going to Detroit will be X-rayed so that they are fully compliant with U.S. requirements. It is the same in Sarnia with the CN lines.

We are taking a multimodal approach so that if something happens on one crossing, traffic can go to another crossing and continue to flow. At the same time, we are working for new border capacity.

ne le sais pas. Nous-mêmes recevons beaucoup d'interventions au Canada, mais les Américains travaillent avec nous à vive allure et nous ne rencontrons aucun obstacle venant d'eux.

Le président : Ce n'était pas juste un membre du Congrès qui nous a dit cela, nous en avons rencontré un certain nombre représentant le Michigan qui disaient que ce semble être un sujet chaud pour nous mais non pas pour eux. Plus que cela, ils rencontraient beaucoup de réactions de rejet du type « pas dans ma cour ». Des élections municipales et d'État sont à l'horizon et personne ne veut bouger sur ces questions jusque-là. Vous n'avez pas rencontré de telles réactions?

Mme Borges : Non.

Le président : Qu'en est-il des Affaires étrangères? Entendez-vous ce genre de choses?

M. Challborn : Je n'ai pas connaissance de pressions du genre de celles dont vous parlez. D'après ce que nous pouvons voir dans notre consulat de Detroit, la coopération sur ce dossier est excellente entre les juridictions. Je ne me souviens d'aucune information particulière transmise récemment par nos missions faisant état de pressions exercées sur les membres du Congrès.

Le sénateur Day : J'en viens maintenant au problème du pont par opposition au projet de court terme « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex », qui est bon. Il est bon que vous travailliez là-dessus.

Venons-en maintenant au pont. J'aimerais savoir si tout le monde convient que la fermeture ou la perte d'un point de passage à Windsor-Detroit aurait des conséquences catastrophiques sur les économies du Canada et des États-Unis. Sommes-nous d'accord là-dessus?

Mme Borges : Nous sommes d'accord.

Le sénateur Day : Êtes-vous convaincus tous deux que nous faisons tout le nécessaire pour réduire le risque d'une telle catastrophe?

Mme Borges : Je crois que oui. Je crois que nous travaillons non seulement à ce projet de pont, mais aussi sur le tunnel. Nous travaillons avec l'exploitant des traversiers qui assure également un transport vers les États-Unis. Nous travaillons à Sarnia, qui fait partie de la Porte d'accès du sud-ouest ontarien et nous effectuons des travaux d'amélioration et du côté canadien et du côté américain de ce point de passage.

Nous travaillons également avec les chemins de fer. Vous avez probablement entendu parler du système d'inspection des véhicules et du fret, le VACIS, un dispositif permettant de radiographier tous les trains. Cette technologie est actuellement en cours de déploiement à Windsor. À partir de cette semaine, tous les trains à destination de Detroit seront radiographiés et seront pleinement conformes aux exigences américaines. C'est la même chose sur la ligne CN à Sarnia.

Nous adoptons une approche multimodale, de telle façon que si quelque chose survenait à un point de passage, le trafic pourrait en emprunter un autre et continuer de circuler. Parallèlement, nous travaillons sur une nouvelle capacité de franchissement.

Senator Day: I understand that. Regarding the new crossing, do you have it written up on the board somewhere? You have a line diagram of where you want to get various things done here, right?

Ms. Borges: Yes.

Senator Day: We will do that and the assessment by this date. Do you have written on top of that to keep in mind what might happen if one of the existing transborder facilities went down for whatever reason?

Ms. Borges: Every day.

Senator Day: Let us get on with this?

Ms. Borges: Let us get on with this.

Senator Day: You are all thinking that way?

Ms. Borges: We are all thinking that way and I can assure you, as of today we are on schedule in terms of the environmental assessment process. It is not an easy task getting all that work done with four partners and the number of parties that are involved but we are on schedule.

Senator Day: Bruce McQuaig of the Ontario Ministry of Transport told our committee that a long-term disruption due to damage or destruction of a crossing had not been factored into your timeline estimates. Do you disagree with that?

Ms. Borges: Had not been factored in?

Senator Day: Had not been factored in.

Ms. Borges: I am not sure I fully understand the response and the question. We are proceeding with the new crossing development, to get it done as soon as we can. We are working on all the border crossings to ensure that if something happens at one border crossing or in one mode that there is, call it redundancy or additional capacity to handle the traffic. We are trying to expedite the binational every day to ensure that we do it as fast as we can so we have a new crossing in place as soon as possible.

Senator Day: You went over various contingency plans if one of those crossings went down at Detroit-Windsor. Have you told us about all the plans, and have you factored in security issues as well?

Ms. Borges: Yes, shortly after September 11, many of those plans were put into place. For example, at that time, the delays to cross the Ambassador Bridge were probably up to 12 hours or longer. Certain companies, including Chrysler Canada, contracted with CP Rail to provide a shuttle service back and forth between Detroit and Windsor for their operations. There is the ability to do that. We notice every day that if construction or a disruption is happening at one area, the traffic has information early enough about delays that they can go to another crossing.

Senator Day: You have told us about your timeline to do various things, and you are coming down to three possible crossings. Is there any predisposition by any of the partners in

Le sénateur Day : Je comprends cela. Pour ce qui est du nouveau pont, avez-vous établi un échéancier? Vous avez un diagramme indiquant les dates des différentes étapes, n'est-ce pas?

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Day : Telle chose et telle évaluation doivent être faites avant telle date. Avez-vous écrit par-dessus, pour ne pas oublier, ce qui se passerait si l'un des ouvrages transfrontaliers existants était fermé pour quelque raison que ce soit?

Mme Borges : Nous y pensons chaque jour.

Le sénateur Day : Il faut avancer?

Mme Borges : Il faut avancer.

Le sénateur Day : Vous en êtes tous convaincus?

Mme Borges : Nous en sommes tous convaincus et je peux vous assurer que le processus d'évaluation environnementale est en bonne voie. Il n'est pas facile d'abattre tout ce travail avec quatre partenaires et un grand nombre de parties jouant un rôle, mais nous respectons l'échéancier.

Le sénateur Day : Bruce McQuaig, du ministère des Transports de l'Ontario, nous a dit que votre échéancier ne prenait pas en compte une perturbation de longue durée due à la destruction ou la paralysie d'un ouvrage de franchissement. Êtes-vous en désaccord avec cela?

Mme Borges : Ne prend pas en compte?

Le sénateur Day : Ne prend pas en compte.

Mme Borges : Je ne suis pas sûre de bien comprendre la réponse et la question. Nous avançons avec la planification du nouveau pont, afin qu'il soit réalisé dans les meilleurs délais. Nous travaillons aussi sur les autres points de passage afin d'assurer que si quelque chose arrive à l'un d'entre eux ou à un mode de transport, il y ait redondance, c'est-à-dire une capacité supplémentaire ailleurs pour absorber le trafic. Nous cherchons à accélérer l'ouvrage binational chaque jour, afin de le réaliser dans les meilleurs délais possibles et avoir en place un nouveau franchissement le plus tôt possible.

Le sénateur Day : Vous avez envisagé plusieurs plans d'urgence en cas de paralysie de l'un des points de passage à Detroit-Windsor. Vous avez-vous parlé de tous les plans, et avez-vous également pris en compte les questions sécuritaires?

Mme Borges : Oui, la plupart de ces plans ont été mis en place peu après le 11 septembre. Par exemple, à cette époque, l'attente pour traverser le pont Ambassador était probablement de 12 heures ou plus. Certaines entreprises, dont Chrysler Canada, ont passé contrat avec CP Rail pour assurer un service de navette entre Detroit et Windsor pour ces marchandises. Il y a cette possibilité. Nous remarquons chaque jour que si des travaux de construction ou une perturbation quelconque surviennent dans un endroit, l'information est suffisamment bien disséminée pour que les usagers empruntent un autre passage.

Le sénateur Day : Vous nous avez parlé de votre échéancier pour diverses choses, et vous avez réduit votre liste à trois trajets possibles. Est-ce que l'un ou l'autre des partenaires a une

either having a crossing within the city or the urban area? I noticed that the eight you dropped off from the 15 were above and below the urban area. Can you tell us if that is coincidental?

Ms. Borges: The area where the seven options are still on the table ranges for probably a distance of five to eight kilometres. Are you familiar with the geography in Windsor?

Senator Day: Yes, our committee visited there.

Ms. Borges: If you know where the current CP Rail tunnel is, that would be the most eastern crossing still on the table, then heading southwest, across from the north of LaSalle and the Ojibway Parkway area. There are seven crossing locations there, including the Detroit River tunnel, twinning of the Ambassador Bridge, plus several other brand new crossing locations. Those still remain on the table.

Senator Day: Getting away from Detroit-Windsor for a second and taking you down east, I am familiar with the decision as to where the new bridge crossing is planned over the St. Croix River. That is out of the city. Was there municipal input into having it in or out of the city? Is that a factor? Was security factored into this decision?

Ms. Borges: Yes to all the above. In fact, we do the public consultation for that kind of input. The community in Windsor and in Detroit has been vocal about certain crossing alternatives. For example, the Detroit River tunnel partnership, which is the conversion of a rail line to a truck route, has received extensive opposition in the City of Windsor. On the Detroit side, there has been more opposition to the two peripheries but less opposition where the current crossing is and a little bit further east, because it is mainly an industrial area.

On the Canadian table, there has been some concern with the routings across from the Ojibway Parkway, primarily because there are sensitive environmental parks in that area. We have heard from various groups that we need to pay attention to those parks and ensure that wherever the road alignment goes, we avoid those sensitive natural science areas.

Senator Day: Do I interpret your answer correctly that the predisposition would be to have another crossing close to the ones that are already there, because people are already accustomed to having traffic and activity there?

Ms. Borges: They probably would prefer not to have it in the exact location where the crossings are today, but probably further south and west in the industrial areas. That location seems to be more reasonable. They do not like to have them in residential or commercial areas, but more in industrial areas where they pose perhaps less disruption to community life. As well, the environmental impacts are probably reduced.

Senator Day: From a public consultation point of view, you will get that kind of reaction: not in my backyard. It would be great to have, but put it somewhere else.

Ms. Borges: All the time.

préférence pour ou contre un pont dans les limites de la ville ou l'agglomération? J'ai remarqué que les huit que vous avez abandonnés sur les 15 se situaient en amont et en aval de l'agglomération. Est-ce une coïncidence?

Mme Borges : Le secteur dans lequel se situent les sept options encore sur la table couvre une distance de cinq à huit kilomètres. Connaissez-vous la géographie de Windsor?

Le sénateur Day : Oui, notre comité s'y est rendu.

Mme Borges : Si vous savez où se situe le tunnel ferroviaire actuel, c'est le passage le plus à l'est encore sur la table, l'autre extrême étant le sud-ouest, en face de LaSalle nord et de la promenade Ojibway. Il y a là sept emplacements possibles, dont le tunnel sous la rivière Detroit, le doublement du pont Ambassador, plus plusieurs ouvrages entièrement nouveaux. Toutes ces options restent sur la table.

Le sénateur Day : Laissons de côté un instant Detroit-Windsor pour vous emmener dans l'Est. Je connais le site choisi pour le nouveau pont sur la rivière St. Croix. C'est en dehors de la ville. La municipalité souhaite-t-elle qu'il soit situé dans la ville ou en dehors? Était-ce un facteur? La sécurité a-t-elle été prise en compte pour cette décision?

Mme Borges : Oui à toutes ces questions. De fait, nous avons procédé à une consultation publique à ce sujet. La population de Windsor et de Detroit a été catégorique concernant certaines options de franchissement. Par exemple, le Partenariat du tunnel de la rivière Detroit, soit la conversion d'une voie ferroviaire en route de camions a fait l'objet d'une vive opposition dans la ville de Windsor. Du côté de Detroit, il y a eu davantage d'opposition aux deux périphériques mais moins contre le site du passage actuel et une option un peu plus à l'est, car c'est principalement une zone industrielle.

Du côté canadien, il y avait des réserves concernant les trajets en face de la promenade Ojibway, principalement parce qu'il s'agit là de parcs écologiquement sensibles; divers groupes nous ont dit qu'il fallait préserver ces parcs et, quel que soit le tracé routier choisi, éviter ces zones naturelles sensibles.

Le sénateur Day : Dois-je interpréter votre réponse comme signifiant que la préférence irait à un autre passage proche de ceux qui existent déjà, parce que les riverains y sont déjà habitués à la circulation et à la densité du trafic?

Mme Borges : Ils préféreraient probablement que le passage ne soit pas situé tout à côté des sites actuels, mais probablement un peu plus au sud et à l'ouest, dans les zones industrielles. Cela semble plus raisonnable. Ils n'aiment pas l'idée de les avoir dans des secteurs résidentiels ou commerciaux, mais plutôt dans des zones industrielles où ils perturberaient moins la vie communautaire. De même, les effets environnementaux y seraient probablement réduits.

Le sénateur Day : Dès lors qu'il y a consultation publique, vous aurez toujours ce type de réaction : « Pas dans ma cour. L'idée est bonne, mais construisez cela ailleurs ».

Mme Borges : C'est invariable.

Senator Day: Who factors in the security aspects in doing the assessment?

Ms. Borges: It is the same people that look at all the factors. All aspects are looked at. We have extensive consultations with our colleagues at the Canada Border Services Agency. We have had meetings on security measures with the Canadian Coast Guard, our own colleagues in the department, Public Security and Emergency Preparedness Canada, and counterparts in the U.S. These groups are part of our process, and we are working closely with them. We have brought them into the fold so we take those things into account.

Senator Day: When you say the same people, it is not the public process that factors in security. That is another input by the decision-making group.

Ms. Borges: That is right.

Senator Day: Are you familiar with the Schwartz Engineering proposal? I have it in my office. The Honourable Jim Peterson indicated that this plan should be adopted and that we should get on with it. Can you tell me what is happening with respect to that engineering plan?

Ms. Borges: I am familiar with that report. The Government of Canada has adopted a few of the initiatives that were included in the Schwartz report. In fact, the phase two initiatives that you asked me about earlier are all in the Schwartz report.

Senator Day: Including the short term?

Ms. Borges: Yes. There is one project that we have not adopted in the Schwartz report. Last week in Windsor, we tabled a report of an independent engineer that we hired to do some due diligence on one project proposed by the city. They call the project a bypass off Huron Church Road to divert trucks for a distance of two kilometres off Huron Church Road and then a loop back in. We had concerns about that project both as to what it proposed to do and the implications for the binational process. We did not accept to fund that one or to go ahead with it. We hired an independent engineer to give us advice on that in case we were interpreting it wrong. The independent engineer validated our concerns on that project. We will not move ahead with that one, but we are doing something on all the rest of the Schwartz Engineering report elements.

Senator Day: In terms of the new crossing, you have given us a timeline, and you say we will continue to seek ways of accelerating the process to have a new and expanded crossing in place by 2013. If you do not find new ways of accelerating the process, will you not have it in place by 2013?

Ms. Borges: No, 2013 is our expected date of having the crossing operational, so we will have it in place by that point in time.

Le sénateur Day : Qui prend en compte les considérations sécuritaires dans cette évaluation?

Mme Borges : Ce sont les mêmes qui prennent en compte tous les facteurs. Tous les aspects sont examinés. Nous avons des consultations poussées avec nos collègues de l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous avons eu des réunions sur les mesures de sécurité avec la garde côtière canadienne, avec nos propres collègues du Ministère, avec Sécurité publique et Protection civile Canada et nos homologues américains. Tous ces groupes participent à notre processus et nous collaborons étroitement avec eux. Nous les avons englobés dans la consultation et nous prenons ces choses en considération.

Le sénateur Day : Lorsque vous dites les mêmes personnes, ce n'est pas dans la consultation publique que la sécurité est prise en compte. C'est une considération autre prise en compte prise par le groupe de décision.

Mme Borges : C'est juste.

Le sénateur Day : Connaissez-vous la proposition de Schwartz Engineering? Je l'ai dans mon bureau. L'honorable Jim Peterson a émis l'avis qu'il fallait adopter ce plan et le réaliser sans tarder. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est de ce plan d'ingénierie?

Mme Borges : Je connais ce rapport. Le gouvernement fédéral a adopté quelques-unes des initiatives prévues dans le rapport Schwartz. De fait, les initiatives de deuxième phase dont vous avez parlé plus tôt sont toutes dans le rapport Schwartz.

Le sénateur Day : Y compris celles à court terme?

Mme Borges : Oui. Il y a dans le rapport Schwartz un projet que nous n'avons pas adopté. Nous avons déposé la semaine dernière, à Windsor, un rapport d'un ingénieur indépendant que nous avons engagé pour une étude préalable sur un projet proposé par la ville. C'est ce que l'on appelle le projet de contournement du chemin Huron Church, qui détournerait les camions du chemin Huron Church sur une distance de deux kilomètres, avec une bretelle de retour. Nous étions préoccupés tant par la nature de ce projet que par ses répercussions sur le processus binational. Nous n'avons pas accepté de le financer ou de lui donner le feu vert. Nous avons engagé un ingénieur indépendant, au cas où notre interprétation aurait été fautive. L'ingénieur indépendant a validé nos préoccupations. Nous n'allons pas réaliser celui-ci, mais nous exécutons tous les autres éléments du rapport de Schwartz Engineering.

Le sénateur Day : Pour ce qui du nouveau franchissement, vous nous avez indiqué un échéancier et vous dites que vous continuez à rechercher des moyens d'accélérer le chantier pour qu'un nouveau franchissement soit en place en 2013. Si vous ne trouvez pas de nouvelles façons d'accélérer les choses, le passage ne sera-t-il pas en place en 2013?

Mme Borges : Non, 2013 est notre date estimative de mise en service du passage, c'est-à-dire que les travaux seront achevés à cette date.

Senator Day: If you continue to seek ways of accelerating the process, is it possible that you might have it before 2013?

Ms. Borges: We keep trying to do that, to see if we have missed something. We have asked different consulting firms to give us advice: Can we shorten something, as you mentioned, on the environmental assessment? We do a lot of our work in parallel, so when we do the environmental assessment, what are the properties that will be required? We start looking at the property requirements. We call it double tracking. We double track all our work to ensure that we do as much as possible simultaneously and in both countries.

Senator Day: Are you able to identify any impediments that might delay this, or any areas other than the environmental assessment process that we have already discussed where you are might be able to save significant time?

Ms. Borges: As part of the environmental assessment, we are already doing part of the design for the new crossing, so that will help expedite the design process. Normally, you wait until the environmental assessment is done, and then you do the design and the detailed engineering. As part of the environmental assessment, we will look at those things to be done within the next two years.

Senator Day: Is that on the two or three you hope to come down to?

Ms. Borges: Yes, on the three, and then, when we get down to the one, we will be into the more detailed design.

In terms of possible impediments, the biggest one could be on the environmental assessment process. When we say that we have to be diligent in the process to avoid any potential challenges, there are many entities with different interests in the new crossing. We know we are involving everybody. We involve the communities, the governments and private sector entities. Anyone who wants to provide input is able to provide it. Depending on what the final decision is, someone might be unhappy and want to challenge us. Our objective is to ensure that we have a rigorous, deliberate and totally documented process so that if anyone were to challenge us in a court we would have all our ducks in order and all the information available so that we would not face delays. However, that is always a risk.

Senator Day: Do you seek the less expensive environmental assessment process that the minister can authorize or do you simply go for a full-blown public hearing and environmental assessment process in every instance?

Ms. Borges: In this instance, given the magnitude of the project, of the undertaking with four levels of government involved that affect several communities, it is called a full environmental process. I do not think we would be able to do anything less in this case. We would not want to do anything less, to ensure we have the public's views and the views of the interested parties in those locations as well.

Le sénateur Day : Si vous continuez à rechercher des façons d'accélérer le processus, est-il possible que les travaux soient terminés avant 2013?

Mme Borges : C'est ce que nous continuons à rechercher, au cas où quelque chose nous aurait échappé. Nous avons demandé à différents cabinets d'experts de nous conseiller. Peut-on abrégé quelque chose, comme vous l'avez mentionné, au niveau de l'évaluation environnementale? Nous faisons beaucoup de travaux en parallèle, et donc lorsque nous faisons l'évaluation environnementale, quels sont les terrains requis? Nous commençons à examiner les expropriations requises. C'est ce que nous appelons l'exécution en parallèle. Nous entreprenons tous nos travaux en parallèle de façon à faire autant de choses que possible simultanément, et ce dans les deux pays.

Le sénateur Day : Avez-vous pu identifier les obstacles qui pourraient freiner les travaux, ou bien y a-t-il des domaines autres que l'évaluation environnementale, dont nous avons déjà parlé, où l'on pourrait réaliser des économies de temps?

Mme Borges : Dans le cadre de l'évaluation environnementale, nous commençons déjà la conception du nouveau franchissement, afin d'accélérer le processus de conception. Normalement, on attend la fin de l'évaluation environnementale, puis on passe à la conception et aux études techniques détaillées. Or, dans le cadre de l'évaluation environnementale, nous comptons réaliser ces deux éléments au cours des deux prochaines années.

Le sénateur Day : Est-ce que cela concerne les deux ou trois tracés possibles?

Mme Borges : Oui, les trois, et puis, lorsque nous aurons retenu le tracé final, nous passerons à la conception plus détaillée.

Pour ce qui est des obstacles possibles, le plus gros pourrait provenir de l'évaluation environnementale. Lorsque nous disons que nous devons faire preuve de diligence à cet égard pour éviter toute contestation potentielle, il y a de nombreuses entités ayant des intérêts divergents vis-à-vis du nouveau passage. Nous savons que nous mettons en jeu tout le monde. Nous mettons en jeu les collectivités, les pouvoirs publics et le secteur privé. Quiconque veut participer, peut le faire. Selon ce que sera la décision finale, l'une ou l'autre partie pourrait en être mécontente et vouloir contester. Notre objectif est de faire en sorte d'avoir un processus rigoureux, délibéré et totalement documenté, de telle façon que si quelqu'un nous conteste en justice, nous aurons tous les éléments bien en ordre et toute l'information disponible de façon à ne pas souffrir de retard. Cependant, c'est toujours un risque.

Le sénateur Day : Est-ce que vous optez pour le processus d'évaluation environnementale moins coûteux que le ministre peut autoriser ou bien optez-vous pour le processus complet, avec audience publique, pour tous les projets?

Mme Borges : En l'occurrence, étant donné l'ampleur du projet, l'engagement des quatre niveaux de gouvernement et les répercussions sur plusieurs collectivités, nous procédons à ce que l'on appelle l'évaluation exhaustive. Nous pensons qu'il ne serait pas possible de faire moins en l'occurrence. Nous ne voulons pas faire moins, afin d'assurer que nous entendions les avis du public et ceux de toutes les parties intéressées par le tracé.

Senator Forrestall: Does the environmental process deter the private sector from activity with regard to the water causeway, in particular?

Ms. Borges: Does it deter?

Senator Forrestall: I have the impression that you have not had a flood of offers from the private sector to build four or five bridges across the river.

Ms. Borges: Currently, there are three private-sector proposals —

Senator Forrestall: They are from one side only.

Ms. Borges: No, they are for both sides. The Detroit River Tunnel Partnership is a Canadian consortium that would build on both sides. The consortium has acquired land in Detroit and is prepared to build the entire crossing. The current owner of the Ambassador Bridge has put forward a proposal as well.

Senator Meighen: He has acquired the land as well.

Ms. Borges: That is correct. A third party, called the Mishkan Group, has been much less proactive. They are developers from the United States who have expressed an interest but, unlike the other two, have not been as proactive.

Senator Forrestall: That is good. I am pleased. I wonder whether they were pressured by the enormous cost of a full environmental assessment.

Ms. Borges: They are not paying for our environmental assessment. Rather, the governments of Canada and Ontario pay for it on the Canadian side and the Government of Michigan and the federal government pay for it on the U.S. side.

Senator Forrestall: Whether the option is for private-sector or government initiative, those costs have been paid for?

Ms. Borges: The environmental assessment will have been paid for and the governments will decide whether the crossing will be —

Senator Forrestall: The cost will be recovered through a tax or other form.

Ms. Borges: Yes.

Senator Day: I wanted to let our three witnesses know that we consider their actions extremely important for Canada. For economic and security reasons, we are anxious that they proceed as expeditiously and thoroughly as possible.

Ms. Borges: We appreciate your support and will continue to work as hard as we can.

Senator Meighen: Senator Day has left a few tag ends but not many because he has covered the waterfronts, if you will pardon the pun. I have one or two items that I would like to raise.

Le sénateur Forrestall : Est-ce que le processus environnemental dissuade le secteur privé de s'intéresser à un pont-jetée, en particulier?

Mme Borges : Dissuade?

Le sénateur Forrestall : J'ai l'impression que vous n'êtes pas inondés d'offres du secteur privé de construire quatre ou cinq ponts au-dessus de la rivière.

Mme Borges : Nous avons actuellement trois propositions du secteur privé...

Le sénateur Forrestall : Qui viennent toutes du même côté.

Mme Borges : Non, des deux côtés. Le Detroit River Tunnel Partnership est un consortium canadien qui construirait des deux côtés. Il a déjà acquis des terrains à Detroit et se prépare à construire la totalité du franchissement. Le propriétaire actuel du pont Ambassador a également soumis une proposition.

Le sénateur Meighen : Il a également acquis des terrains.

Mme Borges : C'est juste. Une troisième société, le Groupe Mishkan, se montre beaucoup moins dynamique. Ce sont des promoteurs américains qui ont exprimé un intérêt mais qui, contrairement aux deux autres, sont moins actifs.

Le sénateur Forrestall : C'est bien. Je suis ravi. Je me demande s'ils n'ont pas été dissuadés par le coût énorme d'une évaluation environnementale complète.

Mme Borges : Ce ne sont pas les promoteurs qui paient pour notre évaluation environnementale. Les gouvernements du Canada et de l'Ontario paient pour l'évaluation du côté canadien et le gouvernement du Michigan et le gouvernement fédéral paient pour le côté américain.

Le sénateur Forrestall : Les pouvoirs publics absorbent ce coût, qu'il s'agisse d'une initiative du secteur privé ou du gouvernement?

Mme Borges : L'évaluation environnementale aura été payée et les pouvoirs publics décideront si le franchissement sera...

Le sénateur Forrestall : Si le coût sera couvert par une taxe ou par un autre moyen.

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Day : Nous tenons à faire savoir à nos trois témoins que nous considérons leurs actions comme extrêmement importantes pour le Canada. Pour des raisons économiques et sécuritaires, nous tenons à ce que les choses se fassent aussi rapidement et soigneusement que possible.

Mme Borges : Nous apprécions votre soutien et continuerons à travailler aussi fort que nous le pourrons.

Le sénateur Meighen : Le sénateur Day a laissé subsister quelques petites questions mais pas beaucoup car il s'est étendu sur tout le rivage, si vous me permettez l'expression. Il me reste un ou deux points à aborder.

The first and only date I have heard mentioned for completion is the year 2013. You reported the best news about a harmonization of the environmental assessments between Canadian and American authorities. I hope that will help speed up the process now. However, after listening to you I do not see much chance that you can beat the 2013 deadline, although I might be unduly pessimistic. Committee members and most Canadians concerned with the issue find that a long time to wait. You have alluded to many of the constraints that, understandably, you have to concern yourself with.

We have not been able to shorten that time frame, unless I am mistaken, from the outset. Notwithstanding the successes you have alluded to, is there anything that could improve the chances of reducing the time frame by one or two years?

Ms. Borges: In the later stages after the environmental assessment is completed, we will look at how to build the structure. Normally, governments have traditional procurements whereby firms are contracted to build. We are looking into whether there are opportunities whereby the private sector can be contracted to deliver a project faster in some form of public-private partnership. We hope that we might be able to expedite the time as well, and we are examining those possibilities. It does not mean that the crossing has to be privately owned but that the contracting would be private. When you place performance requirements on certain contractors, they tend to deliver more expeditiously. We are looking at those kinds of possibilities. You can appreciate that we are dealing with four governments, each of which has different procurement policies to be considered. However, there might be an opportunity in that area to reduce the time frame.

Senator Meighen: You have testified that the number is seven or eight.

Ms. Borges: There are seven.

Senator Meighen: Are they above ground?

Ms. Borges: Yes, one of the conclusions in June was that an under-the-tunnel crossing would be difficult in that region because of the water table and other issues such as salt, brine extraction and various other environmental considerations. It will have to be a bridge in that area.

Senator Meighen: If it has to be a bridge, can you tell me what the official position is, if any, of the owner of the Ambassador Bridge?

Ms. Borges: They are collaborating as part of the private-sector interest groups in the binational crossing. We have asked them for a significant amount of information on their plans. As I mentioned earlier, they have a proposal on the table to twin the bridge, and we have been examining that information. They have cooperated fully with us. Last year, they tabled an application with the federal government under the Canadian Environmental Assessment Act to seek environmental approval for their twinning

La première et seule date que j'aie jamais entendue pour l'achèvement des travaux est 2013. Vous nous avez apporté la meilleure nouvelle, soit l'harmonisation des évaluations environnementales entre les autorités canadiennes et américaines. J'espère que cela va contribuer à une accélération du processus. Cependant, à vous entendre, je ne vois guère de probabilité que l'on puisse devancer l'échéance de 2013, mais je fais peut-être preuve d'un pessimisme excessif. Les membres du comité et la plupart des Canadiens qui s'intéressent à ce sujet trouvent que c'est un très long délai. Vous avez recensé un grand nombre de contraintes auxquelles, c'est compréhensible, vous ne pouvez échapper.

Depuis le tout début, vous n'avez pas pu raccourcir le délai, sauf erreur de ma part. Nonobstant les succès que vous avez mentionnés, y a-t-il une autre chose qui améliorerait les chances de réduire ce délai d'un ou deux ans?

Mme Borges : Une fois l'évaluation environnementale bouclée, nous envisagerons la façon de construire la structure. Normalement, les gouvernements ont des mécanismes traditionnels de passation de marchés de construction. Nous réfléchissons aux possibilités de passer contrat avec le secteur privé pour construire plus vite une structure sous la forme d'un partenariat public-privé. Nous espérons pouvoir accélérer également cette phase et nous examinons ces possibilités. Cela ne signifie pas que la structure sera une propriété privée mais que l'adjudication des marchés serait le fait du secteur privé. Lorsqu'on impose des contraintes de performance aux entrepreneurs, ils tendent à travailler plus vite. Nous réfléchissons à ces possibilités. Mais vous savez que nous traitons avec quatre gouvernements, dont chacun a ses propres politiques en matière d'acquisition. Cependant, il pourrait y avoir là une possibilité de réduire le délai.

Le sénateur Meighen : Vous avez dit que le nombre d'options est encore de sept ou huit.

Mme Borges : Il y en a sept.

Le sénateur Meighen : Toutes hors sol?

Mme Borges : Oui, l'une des conclusions en juin était qu'un tunnel serait difficile dans la région du fait du niveau phréatique et d'autres problèmes tels que le sel, l'extraction de saumure et diverses autres considérations environnementales. Il faudra que ce soit un pont dans ce secteur.

Le sénateur Meighen : Si ce doit être un pont, pouvez-vous me dire quelle est la position officielle, le cas échéant, du propriétaire du pont Ambassador?

Mme Borges : Il collabore, étant l'un des groupes privés intéressés par le franchissement binational. Nous lui avons demandé quantité de renseignements sur ces plans. Comme je l'ai dit, il a déposé une proposition de dédoublement du pont, que nous avons examinée. Il collabore pleinement avec nous. L'an dernier, il a déposé une demande d'agrément en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de son projet de doublement du pont. Nous avons donné suite mais il n'y a pas eu

proposal. We have responded in that respect but there has been no further activity to date. I can conclude only that they, and the others, are waiting to see what the short list of potential crossing locations will be.

Senator Meighen: I presume that once a project is identified as the one to proceed, then you do not have to negotiate with landowners in a normal commercial sense to acquire the land necessary to construct the structure. Rather, expropriation would be a method of proceeding.

Ms. Borges: Yes.

Senator Meighen: That could expedite the process.

Ms. Borges: That is an option. Our preference would be to buy properties voluntarily from people willing to give them up. You are right in saying that both the provincial and federal governments have expropriation powers and will use them as needed to ensure that we obtain the land required for the project.

Senator Meighen: Are national security issues automatically factored into environmental assessments? Where would they rank on the list of priorities?

Ms. Borges: They rank fairly high. In a crossing such as at Windsor, we are working with our colleagues at the Canada Border Services Agency, the Coast Guard and security officials at Transport Canada to ensure that we take security into account as we identify the locations. In terms of security, part of it is the redundancy factor to ensure that any new crossing provides the redundancy needed in the event of an unfortunate tragedy at any location.

Senator Meighen: Given the fact that we are dealing with a bridge, has your organization taken any position? Has a joint, international position been taken? Are you jointly investigating a best method to inspect traffic at the new facility, whether jointly, separately or through a preclearance or other system? Would that depend on the site more than on any other factor?

Ms. Borges: No, we have factored that into our considerations. Some of our first meetings with the Canada Border Services Agency and the Customs and Border Protection Agency were to work with them in identifying the possible options for the inspection services.

Senator Meighen: Have I not alluded to most of them?

Ms. Borges: Yes.

Senator Meighen: Which way are you going?

Ms. Borges: At this point, we are keeping the options open for both a preclearance type of arrangement or reverse clearance, as well as a traditional approach. We are aiming not to have the clearance facilities anywhere on the bridge but, rather, on the land. If I recall correctly, the amount of land that we are reserving for the inspection facilities is 100 acres of property. That would accommodate either of those scenarios.

d'autres activités jusqu'à présent. Je ne peux que conclure que ce groupe, et les autres, attendent de voir la liste restreinte des tracés potentiels.

Le sénateur Meighen : Je présume qu'une fois qu'un projet aura été retenu, vous n'aurez pas à négocier avec les propriétaires pour acquérir les terrains nécessaires. Vous procéderez plutôt par expropriation.

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Meighen : Cela pourrait accélérer le processus.

Mme Borges : C'est une option. Notre préférence serait d'acquérir les terrains à titre volontaire. Vous avez raison, et le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont des pouvoirs d'expropriation et les utiliseront si nécessaire pour acquérir les terrains requis.

Le sénateur Meighen : Est-ce que les questions de sécurité nationale sont automatiquement prises en compte dans les évaluations environnementales? Quelle place occupent-elles sur la liste des priorités?

Mme Borges : Elles sont en assez bonne place. S'agissant d'un passage comme celui de Windsor, nous travaillons avec nos collègues de l'Agence des services frontaliers du Canada, la Garde côtière et les responsables de la sécurité chez Transports Canada pour assurer que la sécurité soit dûment prise en compte aux fins du choix des emplacements. Du point de vue de la sécurité, le facteur de redondance en fait partie, c'est-à-dire que tout nouveau passage doit offrir la redondance requise au cas où une tragédie regrettable surviendrait dans un endroit quelconque.

Le sénateur Meighen : Étant donné qu'il s'agira d'un pont, est-ce que votre organisation a pris position? Y a-t-il une position internationale commune? Est-ce que vous recherchez conjointement la meilleure méthode d'inspecter les véhicules sur ce nouveau pont, soit conjointement, soit séparément, soit par un système de précontrôle ou autre? Est-ce que cela dépendra surtout du site, plutôt que d'un autre facteur?

Mme Borges : Non, cela est pris en considération. Nos premières rencontres avec l'Agence des services frontaliers du Canada et la Customs and Border Protection Agency visait justement à identifier les options possibles pour l'inspection.

Le sénateur Meighen : Est-ce que je ne les ai pas toutes couvertes?

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Meighen : Vers quoi penchez-vous?

Mme Borges : À ce stade, nous gardons ouvertes les options, tant pour un précontrôle ou un contrôle inverse que pour l'approche traditionnelle. Nous visons de ne pas placer les installations d'inspection sur le pont mais plutôt à terre. Si je me souviens bien, nous réservons une superficie de 100 acres pour les installations d'inspection. Cela suffirait pour l'un ou l'autre de ces scénarios.

Senator Meighen: Not to have it on a bridge is dictated, I presume, by security considerations and by perhaps cost considerations in having to build a structure in the middle of a bridge.

Ms. Borges: A lot of it is security, but also it is to avoid congestion issues, so environmental noise, emissions and that kind of thing. If you keep traffic on the surface it will be easier to control the traffic and the backups rather than having them on the bridge.

Senator Meighen: You made mention of VACIS, which is always of interest to this committee, particularly when we went to Windsor. I think you said that beginning next week VACIS would be used on all trains coming into Canada.

Ms. Borges: All trains going into the United States.

Senator Meighen: What about coming into Canada?

Ms. Borges: Canada does not currently have a policy for using VACIS on rail traffic coming into Canada.

Senator Meighen: Rail traffic comes in without being inspected by VACIS. Is it inspected otherwise?

Ms. Borges: I will let Mr. DiPonio answer that one since he is with the Canada Border Services Agency and he can tell you what they currently do.

Pete DiPonio, Regional Director, Canada Border Services Agency: Yes, it is subject to the normal inspection procedures that we have in all the modes. We assess high risk and inspect those containers, cargo, that we feel are required. We do not have a policy of 100-per-cent inspection in any of the modes of travel to Canada.

Senator Meighen: I know. What about trucks? When we were there, trucks coming into Canada were not inspected 24 hours a day as I recall. Has there been any change?

Mr. DiPonio: No, we do have inspection capability 24 hours per day. We do not operate the VACIS 24/7.

Senator Meighen: I should have phrased my question more clearly. You do not operate the VACIS 24 hours a day?

Mr. DiPonio: Correct.

Senator Meighen: Is there a reason for that other than cost?

Mr. DiPonio: It is expensive so there are cost considerations. As you saw when you were there, there is a fairly significant crew. We target when we think the best opportunities are to operate the VACIS.

Senator Meighen: What do the Americans do?

Mr. DiPonio: They operate under similar circumstances, except when they are at a heightened-alert status.

Senator Meighen: Perhaps the chairman will cover this in a supplementary question, but my recollection has been that there was a well known period when inspections were less rigid or the

Le sénateur Meighen : Le fait de placer ces installations sur la terre ferme plutôt qu'en plein milieu d'un pont est dicté, je présume, par des considérations de sécurité et peut-être aussi de coût.

Mme Borges : La sécurité y est pour beaucoup, mais il s'agit aussi d'éviter les problèmes de congestion, de bruit, de pollution atmosphérique, ce genre de choses. Si vous gardez le trafic sur la surface, il sera plus facile de contrôler la circulation et les files d'attente, plutôt qu'en les ayant sur le pont.

Le sénateur Meighen : Vous avez mentionné le dispositif VACIS, un sujet qui a toujours intéressé le comité, particulièrement lorsque nous avons visité Windsor. Je crois que vous avez dit qu'à partir de la semaine prochaine le système sera utilisé sur tous les trains arrivant au Canada.

Mme Borges : Tous les trains allant aux États-Unis.

Le sénateur Meighen : Et ceux arrivant au Canada?

Mme Borges : Le Canada n'a pas actuellement pour politique d'employer le VACIS pour le trafic ferroviaire entrant au Canada.

Le sénateur Meighen : Les trains arrivent donc sans avoir été inspectés par VACIS. Y a-t-il une autre inspection?

Mme Borges : Je vais laisser M. DiPonio répondre car il est de l'Agence des services frontaliers du Canada et pourra vous expliquer cela mieux que moi.

Pete DiPonio, directeur régional, Agence des services frontaliers du Canada : Oui, ils sont sujets aux procédures d'inspection normale que nous appliquons à tous les modes. Nous classons en fonction du risque et inspectons les conteneurs et les cargaisons en fonction de cela. Nous n'avons pas une politique d'inspection à 100 p. 100 de tout ce qui entre au Canada.

Le sénateur Meighen : Je sais. Qu'en est-il des camions? Lorsque nous y étions, si je me souviens bien, les camions n'étaient pas inspectés 24 heures par jour à l'entrée au Canada. Cela a-t-il changé depuis?

M. DiPonio : Non, nous avons une capacité d'inspection 24 heures par jour. Nous n'exploitons pas le VACIS 24/7.

Le sénateur Meighen : J'aurais dû formuler ma question plus clairement. Vous n'utilisez pas le VACIS 24 heures par jour?

M. DiPonio : Exact.

Le sénateur Meighen : Y a-t-il une raison à cela, autre que le coût?

M. DiPonio : Cela coûte cher et il y a des considérations de coût. Comme vous l'avez vu sur place, le dispositif exige un personnel considérable. Nous choisissons les heures les plus opportunes de l'utiliser.

Le sénateur Meighen : Que font les Américains?

M. DiPonio : Ils font de même, sauf en période de haute alerte.

Le sénateur Meighen : Peut-être le président couvrira-t-il ceci avec une question complémentaire, mais selon mon souvenir, il était notoire que les inspections étaient moins rigides, ou bien le

VACIS was not employed. The truckers all knew that and tried to take advantage of it if for no other reason than avoiding loss of time.

Mr. DiPonio: I do not think that is ever the case. As you heard in previous testimony, truckers are pretty smart guys and women. They know when we operate at a higher level of inspection, which is why higher levels of inspection from our point of view, sustained higher levels of inspection, are really not advisable. It is a tactic that you cannot sustain and the operators can wait you out. We find it preferable to operate when we believe it is in our interests to do so, when we think we have our best chance of success.

Senator Meighen: Is it on the basis of intelligence information?

Mr. DiPonio: Correct, and it is the direction that we have been heading in for a number of years and that drives our organization now: what kind of intelligence we have and what kind of results we are getting.

The Chairman: My supplementary question had to do with your response when you said "the usual procedures" when you are inspecting trains. The usual procedures are what? Could you describe them to the committee?

Mr. DiPonio: Normally trains are not physically inspected. We have documents that are either electronically or physically presented to us. The usual procedures are assessing risk and conducting examinations on an as-required basis.

The Chairman: Your answer then would be that the Americans have chosen to use VACIS for every rail car going into the United States so that they have an x-ray picture of what is in every car going into their country, but we do not check any cars coming into our country, be it by VACIS or physically? Do we rely entirely on paper work and whatever other forms of intelligence you might have?

Mr. DiPonio: Your statement is almost entirely accurate except perhaps a qualifier on "we do not check any." We check some but far less than the American protocol of 100-per-cent VACIS.

The Chairman: When you say you check some, my recollection of the testimony was that it is at the destination as opposed to audit.

Mr. DiPonio: Frequently, yes.

Senator Forrestall: My question relates to the issue of the legal arguments that will take place when we decide which side of the river to locate on, and how we will mingle, mix or integrate one agency that carry side arms and another that does not. Can you talk to us for a moment or two about that as a problem, or do you see it as a problem? I wanted to ask because you have been so closely attached in working face to face with the union and with the members. On occasions, not just in our visit with you but

système VACIS n'était pas en service à certaines heures. Les camionneurs le savaient tous et essayaient d'en profiter, ne serait-ce que pour éviter une perte de temps.

M. DiPonio : Je ne pense pas que ce soit le cas. Comme vous l'avez entendu lors du témoignage précédent, les camionneurs sont assez malins. Ils savent lorsque nous fonctionnons à un niveau d'inspection supérieur, et c'est pourquoi des niveaux d'inspection supérieurs pour une durée soutenue ne sont guère utiles, à notre point de vue. C'est une tactique que l'on ne peut utiliser durablement et les contrevenants peuvent attendre que vous vous fatigiez. Nous trouvons préférable d'opérer aux moments qui nous paraissent les plus favorables, lorsque nous pensons avoir la meilleure chance de succès.

Le sénateur Meighen : Est-ce sur la base de tuyaux?

M. DiPonio : Exact, et c'est la direction dans laquelle nous allons depuis plusieurs années et c'est ce qui détermine notre fonctionnement : le genre de renseignements en notre possession et les résultats que nous obtenons.

Le président : Ma question complémentaire est en rapport avec la réponse que vous avez donnée en parlant « des procédures habituelles » d'inspection des trains. Quelles sont ces procédures habituelles? Pourriez-vous nous les décrire?

M. DiPonio : Normalement, les trains ne sont pas inspectés physiquement. Nous avons les connaissances qui nous sont transmis soit électroniquement soit physiquement. Les procédures habituelles consistent à évaluer le risque et à procéder à des examens ponctuels.

Le président : Votre réponse est donc que les Américains ont choisi d'utiliser VACIS pour chaque wagon entrant aux États-Unis, ce qui leur donne une image radiographique du contenu de chaque wagon entrant dans leur pays, mais nous-mêmes ne vérifions pas les wagons à l'entrée au Canada, ni par VACIS ni physiquement? Est-ce que nous nous en remettons entièrement à la documentation et aux autres renseignements que vous pouvez avoir?

M. DiPonio : Votre description est presque entièrement exacte, sauf lorsque vous dites que « nous ne vérifions aucun wagon ». Nous en vérifions beaucoup moins que le protocole américain qui exige 100 p. 100 d'inspections VACIS.

Le président : Lorsque vous dites que vous en vérifiez certains, mon souvenir des témoignages était que c'est à l'arrivée au point de destination, plutôt qu'en cours de route.

M. DiPonio : Fréquemment, oui.

Le sénateur Forrestall : Ma question porte sur les considérations juridiques qui vont s'appliquer pour décider de quel côté de la rivière va se faire le contrôle, et comment nous allons mélanger et intégrer deux agences, alors que les agents de l'une portent des armes à feu et ceux de l'autre non. Pouvez-vous nous parler quelques instants de ce problème, ou bien ne considérez-vous pas cela comme un problème? Je vous pose la question car vous êtes en contact étroit avec le syndicat et les

visits throughout the system in Canada, we have run across similar concerns expressed in conversation. Could you bring us up to date as to how that issue fits into your overall progress?

Ms. Borges: From our perspective in looking at the new border crossing, we try to work with the customs agencies, the inspection agencies, to ensure that we can accommodate whatever approach they decide best suits that crossing. Ultimately, they will make the decision. We talk to them frequently to ensure that whatever processes are used, they keep traffic flowing as efficiently as possible. So far, they have accomplished that in the current scenario in Windsor. However, we are trying to be accommodating in the planning to make sure that whatever the decision, we have the facilities available or the space available to then construct the facilities required to perform the inspection services.

Mr. DiPonio: I do not know if I have much to add in terms of the context of our current discussion.

Senator Forrestall: I want to know what you will do about your employees and guns. Sooner or later you will have to answer this question. Everyone has been ducking it, to the best of my knowledge, for 20 or 25 years. Perhaps it is time we did something about it. Now we have a good opportunity to insist that someone bend their intelligence and talent to solving this.

It is a long-term problem that will not get better; it will get worse. As the population grows, problems expand.

Where do we stand, or do you not want to deal with it?

Mr. DiPonio: That is obviously a national policy decision that I will not make. I know that there is interest and debate on that subject. I am capable of saying what our current results are, and they are very good. We can be proud of the work that our people do. We make many interdictions of dangerous people with dangerous weapons.

Senator Forrestall: You are almost condescending. I will not bite your head off.

Mr. DiPonio: I am trying to be as respectful as I can without telling you —

Senator Forrestall: Go ahead and tell me. You cannot be disrespectful to me. You pay my salary, so you can tell me whatever you want to tell me.

Mr. DiPonio: I do not think that is a decision I am capable of making.

Senator Forrestall: I am being a bit facetious. Would you agree that it is a question that is still unanswered? You may have a status quo, but the status quo has not been resolved. Is that a fair statement?

Mr. DiPonio: I think it is fair to say there is still lively debate.

Senator Forrestall: Would you care to enter into this interesting debate, Ms. Borges.

Ms. Borges: No.

membres. Nous avons rencontré ce genre de préoccupation, non seulement lors de notre visite chez vous mais aussi ailleurs. Pouvez-vous nous indiquer comment cette question s'insère dans les progrès d'ensemble?

Mme Borges : Selon notre optique, dans le cas du nouveau passage frontalier, nous nous concertons avec les services douaniers, les services d'inspection, afin de nous adapter à l'approche qu'ils jugent la meilleure pour ce poste frontalier. En fin de compte, ce sont eux qui vont décider. Nous leur parlons fréquemment afin d'assurer que, quelles que soient les procédures qu'ils appliquent, le trafic s'écoule de la manière la plus fluide possible. Jusqu'à présent, cela déjà été accompli dans le scénario actuel à Windsor. Cependant, nous cherchons à être prévoyants dans la planification, de façon à construire les installations requises par les services d'inspection, quelle que soit la décision prise à ce sujet.

M. DiPonio : Je ne suis pas sûr de pouvoir ajouter grand-chose dans le contexte de notre discussion actuelle.

Le sénateur Forrestall : Je veux savoir ce que vous ferez sur le plan du port d'armes par vos employés. Tôt ou tard, vous allez devoir répondre à cette question. Tout le monde cherche à l'éluider, autant que je sache, depuis 20 ou 25 ans. Peut-être est-il temps de prendre position. C'est une bonne occasion pour exiger que tout le monde se remue les méninges pour trancher cette question.

C'est un problème de longue date qui ne va pas s'améliorer, mais empirer. Les problèmes ne font que s'amplifier avec le temps.

Où en sommes-nous, ou bien ne souhaitez-vous pas en parler?

M. DiPonio : Cela requiert manifestement une décision de politique nationale qui n'est pas de mon ressort. Je sais qu'il y a beaucoup de remous et de débats autour de ce sujet. Je peux vous dire quels sont nos résultats actuels, et ils sont très bons. Nous pouvons être fiers du travail que font nos agents. Nous interceptons beaucoup de gens dangereux en possession d'armes dangereuses.

Le sénateur Forrestall : Vous êtes presque condescendant. Je ne vais pas vous arracher la tête.

M. DiPonio : J'essaie d'être aussi respectueux que possible sans vous dire...

Le sénateur Forrestall : Allez-y, dites-moi. Vous ne pouvez pas me manquer de respect. Vous payez mon salaire, alors dites-moi tout ce que vous voulez me dire.

M. DiPonio : Je ne pense pas que ce soit une décision que je suis capable de prendre.

Le sénateur Forrestall : Je suis un peu facétieux. Convenez-vous que c'est une question qui reste encore sans réponse? Vous avez peut-être un statu quo, mais rien de plus. Peut-on le dire?

M. DiPonio : Il est juste de dire qu'il y a toujours un vif débat.

Le sénateur Forrestall : Voudriez-vous prendre part à ce débat intéressant, madame Borges?

Mme Borges : Non.

Senator Forrestall: Would you care to tell us why?

Ms. Borges: My priorities are transportation and ensuring that we have the infrastructure ready to accommodate the flows and to support our colleagues in their inspection functions.

Senator Forrestall: Why do we not hire the U.S. customs and border officers to do both their work and our work? We will pay them.

Ms. Borges: You will have to ask the Deputy Prime Minister or the President of the CBSA that question.

Senator Forrestall: You have not suggested it to the Deputy Prime Minister?

Ms. Borges: No.

Senator Forrestall: You will not, either?

Ms. Borges: No.

Senator Forrestall: Thank you very much.

Senator Meighen: Ms. Borges, are you satisfied that you have investigated and identified every possible crossing site, or is there a possibility that someone will say, "Why don't we put something over here?"

Ms. Borges: We are pretty comfortable that we have identified all of them. In February, when my boss was here, we had five corridors or swaths. Within those five swaths we identified the precise alignment, that is, where the crossing could be, where the customs facilities could be, and the roads leading back from the border to the interstate or Highway 401. We have done as good and as comprehensive a job as we can within that area. If you are talking about total kilometre coverage, it could cover 40 or 50 kilometres of waterfront.

We have demonstrated, according to the environmental assessment process, that we have looked at that. In the original needs and feasibility study that we did, we took a broader look, including Sarnia. We considered whether the crossing should be built in Sarnia or Windsor. The conclusion, based on the traffic forecast, was that Windsor was the right location, so we narrowed in on the Windsor area.

Senator Day: If you had more resources, more money, could you do this job faster?

Ms. Borges: No, resources are not an issue for us. We have devoted many resources to this. We have teams on both sides of the border. We have to comply with legal requirements that are in place for both the province and the state.

Senator Meighen: When you succeed, and when you have built —

Ms. Borges: I like your positive attitude.

Le sénateur Forrestall : Pouvez-vous nous dire pourquoi?

Mme Borges : Mes priorités sont le transport et de veiller à ce que nous ayons l'infrastructure voulue pour assurer un passage rapide et soutenir nos collègues dans l'exercice de leurs fonctions d'inspection.

Le sénateur Forrestall : Pourquoi n'engageons-nous pas les agents des douanes et d'immigration américains pour qu'ils fassent et leur travail et le nôtre? Nous les payerions.

Mme Borges : Il faudra poser cette question au vice-premier ministre ou au président de l'AFSC.

Le sénateur Forrestall : Vous n'avez pas fait la suggestion au vice-premier ministre?

Mme Borges : Non.

Le sénateur Forrestall : Vous ne le ferez pas non plus?

Mme Borges : Non.

Le sénateur Forrestall : Merci beaucoup.

Le sénateur Meighen : Madame Borges, êtes-vous convaincue d'avoir examiné et identifié tous les points de passage possibles, ou bien y a-t-il encore la possibilité que quelqu'un vienne dire : « Pourquoi ne pas construire quelque chose ici? »

Mme Borges : Nous sommes pas mal assurés de les avoir identifiés tous. En février, lorsque mon patron était là, nous avons cinq couloirs ou bandes. À l'intérieur de ces cinq bandes, nous avons identifié l'alignement précis, c'est-à-dire l'emplacement du passage, l'emplacement des installations douanières et les routes reliant la frontière jusqu'au réseau autoroutier. Nous avons fait un travail aussi bon et exhaustif que possible dans toute cette zone. Si vous parlez de la superficie totale couverte, c'est plus de plus 40 ou 50 kilomètres de rivage.

Nous avons démontré, comme l'exige le processus d'évaluation environnementale, que nous avons examiné toutes les possibilités. Dans l'étude initiale des besoins et de la faisabilité que nous avons menée, nous avons fait un examen plus large, qui englobait Sarnia. Nous nous sommes demandés s'il fallait construire le passage à Sarnia ou Windsor. La conclusion, fondée sur les prévisions de trafic, était que Windsor était le meilleur site et nous avons donc focalisé sur Windsor.

Le sénateur Day : Si vous aviez plus de ressources, plus d'argent, pourriez-vous terminer les travaux plus vite?

Mme Borges : Non, car les ressources ne sont pas le problème pour nous. Nous avons consacré beaucoup de ressources à ce travail. Nous avons des équipes des deux côtés de la frontière. Nous devons respecter les contraintes légales qui s'imposent et à la province et à l'État.

Le sénateur Meighen : Lorsque vous aurez réussi et aurez construit...

Mme Borges : J'aime votre attitude positive.

Senator Meighen: — the new crossing, have you made any studies on what extent this will speed up the transborder flow and to what extent it will increase the transborder flow? To the extent that the latter is significant, what happens to the dear old, already-overcrowded, Highway 401?

Ms. Borges: As you may be aware, as part of our short-term projects we are currently expanding the 401 to make it six lanes from Windsor pretty much across the system. A small segment around Woodstock needs to be increased to six lanes.

Senator Meighen: That is where there are accidents all the time.

Ms. Borges: That is our next target. Highway 401 still has room to expand, so improvements can be made there as required. We have traffic projections for the next 30 years. The development of the new crossing is a 30-year strategy, and we are looking at it from both international and local traffic flows. Huron Church Road, for example, will continue to be in operation, as will the Ambassador Bridge. We have been able to get the best numbers possible in terms of the growth rates for truck traffic, car traffic, rail traffic, and possibly ferry traffic as well. All those projections are available on our website for the binational partnership if you would like more details on that.

Senator Meighen: I hope that excludes garbage trucks going to Michigan.

Ms. Borges: It includes garbage trucks.

Senator Meighen: That is discouraging.

The Chairman: Will you tell the committee what contingency plans you have if either of the current bridge or tunnel are disabled for a significant period of time?

Ms. Borges: The contingency plans are provided by the crossings themselves, and they have them in place. My colleagues in our bridge section deal with those, and they have frequent discussions with the crossing operators on the contingency plans that are in place. As well, the authorities that own them have contingency plans in place with all the emergency response people — the police, the fire departments, the custom agencies and so on.

The Chairman: My question is what you do if the Ambassador Bridge is disabled or destroyed. What contingency plans does the department have for cross-border traffic?

Ms. Borges: The contingency plans involve using the other facilities there. There is a tunnel there.

The Chairman: You have already explained to us that the tunnel is not a viable option because of salt.

Ms. Borges: No, the existing tunnel, the car tunnel, is there and it is operating.

The Chairman: It could handle the bridge traffic in addition to the traffic it handles already?

Le sénateur Meighen : ...le nouveau passage, avez-vous fait des études pour savoir dans quelle mesure il accélérera le trafic transfrontalier et dans quelle mesure il l'augmentera? Si l'augmentation est très forte, qu'advient-il de cette vieille chère autoroute 401 déjà surencombrée?

Mme Borges : Comme vous le savez peut-être, dans le cadre de nos projets à court terme, nous élargissons actuellement la 401 à six voies, pratiquement sur toute sa longueur. Un petit tronçon autour de Woodstock doit être élargi à six voies.

Le sénateur Meighen : C'est là où se produisent sans arrêt les accidents.

Mme Borges : C'est notre prochain objectif. Il y a encore la place d'élargir la 401, et les améliorations pourront être effectuées au fur et à mesure des besoins. Nous avons des projections de trafic pour les 30 prochaines années. La construction du nouveau pont s'inscrit dans une stratégie sur 30 ans et nous tenons compte et du trafic international et du trafic local. Le chemin Huron Church, par exemple, restera en service, tout comme le pont Ambassador. Nous avons effectué les meilleures prévisions possibles pour ce qui est de la croissance du trafic de camions, du trafic de voitures, du trafic de trains et même du trafic de traversiers. Toutes ces projections sont disponibles sur le site Internet du Partenariat binational, si vous souhaitez plus de détails.

Le sénateur Meighen : J'espère que cela exclut les camions d'ordures à destination du Michigan.

Mme Borges : Cela comprend les camions d'ordures.

Le sénateur Meighen : C'est décourageant.

Le président : Pouvez-vous dire au comité quels plans d'urgence vous avez en cas d'incapacité durable du pont ou du tunnel actuel?

Mme Borges : Les plans d'urgence sont établis par les administrations des passages eux-mêmes et ils existent. Mes collègues de la section des ponts les connaissent et en parlent fréquemment avec les exploitants des passages. En outre, ces administrations coordonnent leurs plans d'urgence avec tous les services d'intervention — police, pompiers, services douaniers, et cetera.

Le président : Ma question est de savoir ce que vous ferez si le pont Ambassador est endommagé ou détruit. Quels plans d'urgence a le ministère pour assurer le trafic transfrontalier?

Mme Borges : Les plans d'urgence prévoient le recours aux autres installations. Il y a un tunnel.

Le président : Vous nous avez déjà expliqué que le tunnel n'est pas une option viable, à cause du sel.

Mme Borges : Non, je parle du tunnel existant, du tunnel routier, qui existe et qui fonctionne.

Le président : Il pourrait absorber le trafic du pont en sus de celui qui l'emprunte déjà?

Ms. Borges: It could handle more traffic. I believe that the current traffic levels at the tunnel are lower today than they were in 2001, so the tunnel could handle more. The truck ferry could potentially handle more traffic as well. There is Sarnia. The Windsor and Sarnia crossings are not far apart. If anything were to happen, truck drivers and traffic can be alerted through information systems to use the other crossing. The rail system is there as well. We have experience from 2001 where more use was made of the rail system when the bridge was not operating at ideal capacity. It is making use of all the modes.

The Chairman: You told us you have a number of projections in place and you talked about the different of modes that you have projections for. What sort of projections do you have in place if either the bridge or the tunnel become non-functional for an indefinite period of time? How long would one have to line up if the bridge went, and how long would one have to line up if the tunnel went?

Ms. Borges: It would depend on what happens. There have been incidents on the bridge. For example, last summer a fuel spill on the bridge took about four hours to clean up. They closed the bridge for that period of time. As far as I know, some of the traffic was diverted to Sarnia. Some of it went through the tunnel. It took a couple of hours, but the issue was addressed.

It would depend on the situation and how much time you have to advise people about using the alternatives.

The Chairman: If you anticipated that the bridge was not going to be available for the foreseeable future, what contingency plan do you have? Does everyone go to Sarnia?

Ms. Borges: For now, a big part of the contingency plan would be to use Sarnia as well as rail. Rail is an option there, and the line has capacity, as well as using CN Rail in Sarnia.

The Chairman: How close is the Sarnia facility to capacity?

Ms. Borges: It has lots of capacity. It is nowhere near capacity.

The Chairman: It would be sufficient? Would the only delays be the extra time it takes to drive to Sarnia and then back south?

Ms. Borges: There might be some impact in the processing capacity, but I am sure that if something were happening in Windsor and more resources were needed in Sarnia, resources could be deployed to Sarnia to handle the additional clearance requirements.

The Chairman: On behalf of the committee I would like to thank the three of you for appearing before us and for providing us with the information you have. We look forward to hearing back from someone in Mr. Challborn's department about tomorrow's conference.

For members of the public viewing this program, if you have any questions or comments, please visit our websites by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed

Mme Borges : Il pourrait absorber plus de trafic. Je crois que les niveaux de trafic actuels du tunnel sont inférieurs à ce qu'ils étaient en 2001, si bien que le tunnel pourrait absorber plus. Le traversier des camions pourrait lui aussi absorber plus de trafic. Il y a aussi Sarnia. Les ponts de Windsor et de Sarnia ne sont pas très éloignés. Si quelque chose devait arriver, on pourrait utiliser les systèmes d'information pour conseiller aux chauffeurs de camion et aux automobilistes d'emprunter l'autre passage. Il y a aussi le réseau ferroviaire. Nous avons l'expérience de 2001 où l'on a eu recours davantage au réseau ferroviaire lorsque le pont ne fonctionnait pas à sa capacité optimale. Il s'agit de mettre à profit tous les modes.

Le président : Vous nous avez dit que vous disposez de projections et vous avez indiqué tous les différents modes pour lesquels vous en possédez. Quelle sorte de projections avez-vous si le pont ou le tunnel devenait inopérant pour une période de temps indéfinie? Combien de temps faudrait-il faire la queue si le pont était fermé et combien si le tunnel fermait?

Mme Borges : Cela dépendrait du problème. Il s'est produit des incidents sur le pont. Par exemple, l'été dernier, il y a eu un déversement de carburant sur le pont dont le nettoyage a duré quatre heures. Ils ont fermé le pont pendant ce temps-là. À ma connaissance, une partie du trafic a été détournée sur Sarnia. Une partie a emprunté le tunnel. Cela a pris quelques heures, mais le problème a été réglé.

Cela dépendrait de la situation et du temps dont on dispose pour conseiller aux gens d'utiliser les autres passages.

Le président : Advenant que le pont soit fermé pour l'avenir prévisible, quelle solution avez-vous? Est-ce que tout le monde passe par Sarnia?

Mme Borges : Actuellement, le plan d'urgence prévoit d'utiliser Sarnia, et aussi le chemin de fer. Le rail est une option ici, car la ligne a une capacité excédentaire, et l'on peut aussi emprunter la ligne de CN Rail à Sarnia.

Le président : Quelle est la capacité excédentaire de Sarnia?

Mme Borges : Il y en a beaucoup. Ce passage est loin d'être utilisé à sa capacité.

Le président : Est-ce que cela suffirait? Est-ce que les seuls retards seraient la durée supplémentaire du détour par Sarnia?

Mme Borges : Il pourrait y avoir un impact sur la capacité de traitement, mais je suis sûre que si quelque chose arrivait à Windsor et qu'il fallait davantage de ressources à Sarnia, on redéploierait les agents sur Sarnia pour faire face à la demande supplémentaire.

Le président : Au nom du comité, je veux vous remercier tous trois d'avoir comparu et de nous avoir apporté tous ces renseignements. Nous attendons d'avoir des nouvelles de quelqu'un du ministère de M. Challborn concernant la conférence de demain.

Pour les membres du public qui suivent cette émission, si vous avez des questions ou des commentaires, veuillez visiter nos sites Internet à l'adresse www.sen-sec.ca. Nous y affichons les

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, this section of the meeting is suspended and the witnesses are excused.

The committee suspended.

The committee resumed.

Senators, we have before us Lieutenant Colonel David Last, who was unable to join the panel at five o'clock. The committee has agreed to hear comments from him that relate to the earlier testimony. The testimony that we received from the earlier panel was a response to the following question: Given that the defence policy statement has broadly identified three main roles for the Canadian Forces — protecting Canada and Canadians, defending North America, and contributing to a safer and more secure world by addressing the threats of terrorism and failed states — what, based on your expertise, is the most important thing Canada needs to do to ensure its capability of fulfilling each of these roles?

Colonel, the floor is yours.

Lieutenant Colonel David Last, as an individual: I speak with the academic freedom that military faculty at the Royal Military College have, so my remarks are strictly my own views and not those of the Department of National Defence, Canadian Forces or the Royal Military College.

In answer to the question, if I was held to a single thing that it is important for Canada to do to defend Canadians, to defend North America and to build a more secure world, that would be to get the command relationships right between the Canadian Forces, Canadian governments and the resources and information that are necessary to support operations both before the battle is engaged and during any operations.

With that as a one-sentence answer, I am prepared to illustrate that with a tale of three cities, if you would like to hear a few more minutes.

The Chairman: You have two minutes left of three, so go ahead.

LCol. Last: The three cities are Vancouver, Windsor and Baghdad. In the first two, the command relationships that we have to look at carefully are between U.S. Northern Command, NORTHCOM, and Canada Command, CANCOM, between Homeland Security and Public Safety and Emergency Preparedness Canada, PSEPC, and the federal, provincial and municipal levels of government.

If we think about the kinds of embarrassments that the United States has gone through with New Orleans, an earthquake in Vancouver could be considerably worse. If we have not spent the time to get command relations right and to organize resources effectively with our potentially cumbersome multiple levels of government, I think we have problems brewing.

témoignages ainsi qu'un calendrier de nos audiences. Sinon, vous pouvez contacter le greffier du comité en appelant le 1-800-267-7362 pour de plus amples renseignements ou pour savoir comment contacter les membres du comité.

Honourable sénateurs, la séance est suspendue et les témoins sont excusés.

La séance est suspendue.

La séance reprend.

Sénateurs, nous avons devant nous le lieutenant-colonel David Last, qui ne pouvait pas être présent à cinq heures. Le comité est d'accord pour entendre des commentaires reliés aux témoignages précédents. Ces témoignages étaient en réponse à la question suivante : étant donné que l'énoncé de politique de défense a esquissé les trois principaux rôles pour les Forces canadiennes — protéger le Canada et les Canadiens, défendre l'Amérique du Nord et contribuer à un monde plus sûr et plus sécuritaire en intervenant relativement aux menaces terroristes et aux États en déroute ou défaillants — sur la base de vos compétences et connaissances, quelle est la chose la plus importante que le Canada doit faire pour veiller à être en mesure de s'acquitter de ces rôles?

Colonel, la parole est à vous.

Lieutenant Colonel David Last, à titre personnel : Je m'adresse à vous avec la liberté professionnelle dont jouissent les membres de la faculté au Collège militaire royal du Canada, et mes remarques reflètent donc mes opinions personnelles et non pas celles du ministère de la Défense, des Forces canadiennes ou du Collège militaire royal du Canada.

En réponse à la question, s'il me fallait m'en tenir à une chose qu'il importe que le Canada fasse pour défendre les Canadiens, défendre l'Amérique du Nord et bâtir un monde plus sûr, ce serait d'établir les bonnes relations de commandement entre les Forces canadiennes, les gouvernements canadiens et les ressources et les renseignements qui sont nécessaires pour appuyer les opérations, et avant de livrer bataille et pendant toute opération lancée.

Vous ayant livré cette réponse résumée en une phrase, je suis prêt à illustrer cela avec un récit de trois villes, si vous aimeriez m'écouter pendant quelques minutes encore.

Le président : Il vous reste deux minutes sur trois, alors allez-y.

LCol Last : Les trois villes sont Vancouver, Windsor et Bagdad. Dans le cas des deux premières, les relations de commandement qui importent sont celles entre le commandement du Nord américain, NORTHCOM, et le commandement canadien, CANCOM, entre la Homeland Security et Sécurité publique et Protection civile Canada, SPPCC, et les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Si l'on songe aux genres d'embarras qu'ont vécu les États-Unis avec les événements à la Nouvelle-Orléans, un tremblement de terre à Vancouver pourrait être de beaucoup pire. Si nous n'y consacrons pas le temps requis pour organiser efficacement nos relations de commandement et nos ressources avec nos paliers de gouvernement multiples potentiellement encombrants, je pense que nous nous exposons à des problèmes.

I do not know how effectively our command and control relationships and resource allocations have been tested to look after this sort of impending problem, but I think the New Orleans flood illustrates the kind of command and control that we need to give serious consideration to if we are to protect Canadians effectively.

I will be brief on Windsor because you have spent a fair amount of time talking about these kinds of issues and know more about it than I do. I would suggest that it is the Homeland Security department, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, and federal, provincial and municipal levels of government that we want to look at there.

Beyond the immediate issue of defending the border, we need to look at the broader issue of the American plan for a layered and responsive defence in-depth and the potential of a security perimeter. My colleague, Joel Sokolski, if he is consulted by this committee, has a lot to say on the benefits of both belt and suspenders, the belt being the border and the suspenders being the security perimeter. The way in which we interact with the Americans, particularly for the security perimeter, is something that we need to get right.

The third one is perhaps the most difficult and sensitive issue. There are places in the world where the United States is waging its war on terror with finesse and sophistication.

The Philippines probably count as a success. The U.S. has had some successes in Afghanistan, in which Canada has been implicated. Baghdad is probably not an example of finesse and sophistication. The image of American involvement in Baghdad illustrates why it is so important for us to get our command relationships right. The image of the Americans in Baghdad is of a large number of isolated, culturally unaware and linguistically challenged foreign troops in a hostile sea. That is not how we win a global war on terror or engage the rest of the world in what has to be a collective effort. I think Canada can be most useful there in developing the kinds of command and control relationships that bring the effort back to the international community that engage our traditional allies and new allies, and that involve international organizations. If we get that part of the command and control equation right, we can be of enormous value to our American allies, and I think that is the aim in terms of building a more secure world — back to internationalism.

The committee adjourned.

J'ignore à quel point nos relations de commandement et de contrôle et nos allocations de ressources ont été éprouvées en vue de ce genre de problème, mais je pense que les inondations à la Nouvelle-Orléans illustrent le genre de commandement et de contrôle auquel il nous faut réfléchir sérieusement si nous voulons protéger efficacement les Canadiens.

Je serai bref quant à Windsor, car vous avez consacré pas mal de temps à discuter de ces genres de questions et vous en savez plus que moi. Je dirais que ce sont vers le département de la Homeland Security, Sécurité publique et Protection civile Canada et les paliers de gouvernement fédéral, provinciaux et municipaux que nous voulons ici nous tourner.

Au-delà de la question de la défense de la frontière, il nous faut nous pencher sur la question plus vaste qu'est celle du plan américain pour une défense réactive approfondie et par couches, ainsi que le potentiel d'un périmètre de sécurité. Mon collègue Joel Sokolski, s'il est consulté par le comité, aurait beaucoup à dire sur les avantages d'avoir une ceinture et des bretelles, la ceinture étant la frontière et les bretelles étant le périmètre de sécurité. Il importe que nous menions comme il se doit notre interaction avec les Américains, surtout en ce qui concerne le périmètre de sécurité.

La troisième question est peut-être la plus difficile et la plus délicate. Il y a des endroits dans le monde où les États-Unis sont en train de combattre la terreur avec finesse et sophistication.

Les Philippines comptent vraisemblablement parmi ces réussites. Les États-Unis ont affiché certaines réussites en Afghanistan, où le Canada a joué un rôle. Bagdad n'est sans doute pas un exemple de finesse et de sophistication. L'image de l'engagement américain à Bagdad illustre pourquoi il importe tant pour nous d'établir comme il faut nos relations de commandement. L'image des Américains à Bagdad en est une de troupes étrangères nombreuses, isolées, culturellement insensibles et écartées sur le plan linguistique dans une mer hostile. Ce n'est pas ainsi que l'on peut gagner une guerre mondiale contre la terreur ni engager le reste du monde dans ce qui doit être un effort collectif. Je pense que le Canada sera là-bas le plus utile s'il établit des relations de commandement et de contrôle tels que l'effort reviendra à la communauté internationale qui engagera alliés traditionnels et nouveaux alliés ainsi qu'organisations internationales. Si nous parvenons à établir cette partie de l'équation commandement et contrôle, nous pourrons être d'une aide précieuse à nos alliés américains, et je pense que c'est là l'objectif visé s'agissant de bâtir un monde plus sûr — avec un retour à l'internationalisme.

La séance est levée.

Transport Canada:

Helena Borges, Director General, Special Projects, Policy Group.

Foreign Affairs Canada:

Douglas Challborn, Deputy Director, US Relations Division.

Canada Border Services Agency:

Pete DiPonio, Regional Director, Windsor—St. Clair.

Transports Canada :

Helena Borges, directrice générale, Projets spéciaux, Groupe des politiques.

Affaires étrangères Canada :

Douglas Challborn, directeur adjoint, Direction des relations avec les Etats-Unis.

Agence des services frontaliers du Canada :

Pete DiPonio, directeur régional, Windsor—St. Clair.



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, October 17, 2005

As individuals:

Rear-Admiral (ret'd) Ken Summers;
Douglas Bland;
Lieutenant-Colonel (ret'd) Rémi Landry;
The Honourable David Collenette;
Rob Huebert;
Colonel Brian MacDonald;
John Scott Cowan;
Barry Cooper;
David Rudd;
Lieutenant-Colonel David Last;
Allan D. English.

Privy Council Office:

Greg Goatbe, Director of Operations, Borders Task Force.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le lundi 17 octobre 2005

À titre personnel :

Contre-amiral (à la retraite) Ken Summers;
Douglas Bland;
Lieutenant colonel (à la retraite) Rémi Landry;
L'honorable David Collenette;
Rob Huebert;
Colonel Brian MacDonald;
John Scott Cowan;
Barry Cooper;
David Rudd;
Lieutenant colonel David Last;
Allan D. English.

Bureau du Conseil privé :

Greg Goatbe, directeur des opérations, Groupe de travail sur les frontières.

(Suite à la page précédente)