



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, September 25, 2006 (in camera)
Monday, October 2, 2006

Issue No. 5

Eighth and ninth meetings on:
Canada's national security policy

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent de la

Sécurité nationale et de la défense

Président :
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 25 septembre 2006 (à huis clos)
Le lundi 2 octobre 2006

Fascicule n° 5

Huitième et neuvième réunions concernant :
La politique de sécurité nationale du Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Michael A. Meighen, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

| | |
|-------------|-------------------|
| Atkins | * LeBreton, P.C. |
| Banks | (or Comeau) |
| Campbell | Moore |
| Day | Poulin |
| * Hays | St. Germain, P.C. |
| (or Fraser) | |

*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 St. Germain, P.C. is substituted for that of the Honourable Senator Tkachuk (*September 12, 2006*).

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

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-président : L'honorable Michael A. Meighen

et

Les honorables sénateurs :

| | |
|-------------|-------------------|
| Atkins | * LeBreton, C.P. |
| Banks | (ou Comeau) |
| Campbell | Moore |
| Day | Poulin |
| * Hays | St. Germain, C.P. |
| (ou Fraser) | |

*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 St. Germain, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Tkachuk (*le 12 septembre 2006*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, September 25, 2006
(8)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 7:00 p.m. in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Steven James, Analyst; Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; Barry Denofsky, National Security Advisor and Captain (N) Peter Hoes, DND Liaison Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Tuesday, April 25, 2006, 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 Atkins that material submitted to the committee be filed as exhibits with the Clerk.

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

It was moved by the Honourable Senator Banks that subject to minor editorial edits as approved by Senators Banks, Kenny and Meighen, 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 report be tabled at the earliest opportunity.

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

The following material was filed as exhibits with the Clerk:

- [Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission, Charles M. Dalfen, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "1")
- [Privy Council and Secretary to the Cabinet, Kevin G. Lynch, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "2")

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 25 septembre 2006
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 19 heures, dans la salle 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

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

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement : Steven James, analyste; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; et le capitaine de vaisseau Peter Hoes, agent de liaison du MDN.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen relatif à la nécessité d'avoir une politique de sécurité nationale pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité du mardi 25 avril 2006.*)

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

Il est proposé par l'honorable sénateur Atkins que les documents remis au comité soient déposés auprès de la greffière.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks que, sous réserve des quelques modifications de pure forme approuvées par les sénateurs Banks, Kenny et Meighen, le comité adopte l'ébauche de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks que le sénateur Nolin soit autorisé à corriger la version française du rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks que le rapport soit déposé le plus rapidement possible.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Les documents suivants sont déposés auprès de la greffière :

- [Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Charles M. Dalfen, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 1 »)
- [Conseil privé et secrétaire auprès du Cabinet, Kevin G. Lynch, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 2 »)

- [Ministry of Finance, James M. Flaherty, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “3”)
- [National Defence, Canadian Forces and the Communications Security Establishment, Hon. Gordon O’Connor, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “4”)
- [Health and the Minister for the Federal Economic Development Initiative for Northern Ontario, Tony Clement, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “5”)
- [Transport Canada, Infrastructure and Communities, Hon. Lawrence Cannon, P.C., M.P., Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “6”)
- [Minister of Fisheries and Oceans, Hon. Loyola Hearn, P.C., M.P., Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “7”)
- [Public Safety and Emergency Preparedness, Royal Canadian Mounted Police, Canada Border Services Agency, Canadian Security Intelligence Services, Hon. Stockwell Day, P.C., M.P., Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “8”)
- [Minister of International Cooperation and Minister for La Francophonie and Official Languages, Hon. Josée Verner, P.C., M.P., Letter from questions taken on notice, May 29, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “9”)
- [Canadian Security Intelligence Service, Jim Judd, Letter from questions taken on notice, June 19, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “10”)
- [Transport Canada, Infrastructure and Communities, Louis Ranger, Letter from questions taken on notice, June 19, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “11”)
- [Royal Canadian Mounted Police, Commissioner Giuliano Zaccardelli, Letter from questions taken on notice, May 8 and 29, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “12”)
- [DP World, Global Ports Connecting Global Markets booklet, CD, and Canadian Senate Committee Delegation 11 September 2006 booklet] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “13”)
- [Ministre des Finances, James M. Flaherty, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 3 »)
- [Défense nationale, Forces canadiennes et Centre de la sécurité des télécommunications, l’honorable Gordon O’Connor, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 4 »)
- [Santé et ministre de l’Initiative fédérale de développement économique pour le Nord de l’Ontario, Tony Clement, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 5 »)
- [Ministère des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités, l’honorable Lawrence Cannon, C.P., député, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 6 »)
- [Ministre des Pêches et des Océans, l’honorable Loyola Hearn, C.P., député, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 7 »)
- [Sécurité publique et Protection civile Canada, Gendarmerie royale du Canada, Agence des services frontaliers du Canada, Service canadien du renseignement de sécurité, l’honorable Stockwell Day, C.P., député, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 8 »)
- [Ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles, l’honorable Josée Verner, C.P., députée, lettre concernant des questions prises en note, le 29 mai 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 9 »)
- [Service canadien de renseignements de sécurité, Jim Judd, lettre concernant des questions prises en note, le 19 juin 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 10 »)
- [Ministère des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités, Louis Ranger, lettre concernant des questions prises en note, le 19 juin 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 11 »)
- [Gendarmerie royale du Canada, commissaire Giuliano Zaccardelli, lettre concernant des questions prises en note, les 8 et 29 mai 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 12 »)
- [DP World, brochure Global Ports Connecting Global Markets, CD, et livret de la délégation du comité du Sénat canadien, le 11 septembre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 13 »)

- [Port Authority of Rotterdam, British Transport Police information booklet, Seaport Police—Policework in a World Port booklet, A Glimpse Behind the Scenes booklet] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “14”)

At 10:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, October 2, 2006
(9)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 11:05 a.m. in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Campbell, Day, Kenny, Meighen, Moore and St. Germain (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Steven James, Analyst; Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer and Captain (N) Peter Hoes, DND Liaison Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Tuesday, April 25, 2006, of the committee's proceedings for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

Transport Canada:

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Jean Barrette, Director, Security Operations.

Royal Canadian Mounted Police:

Raf Souccar, Assistant Commissioner Federal and International Operations;

Joe Oliver, Superintendent, Director, Customs & Excise.

Canada Command:

Lieutenant-General Marc J. Dumais, Commander.

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

At 11:34 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:37 a.m., the committee resumed its sitting in public in room 2.

- [Livret d'information sur l'Autorité portuaire de Rotterdam, la police des transports britanniques, brochures intitulées Seaport Police—Policework in a World Port et A Glimpse Behind the Scenes] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 14 »)

À 22 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le lundi 2 octobre 2006
(9)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 11 h 5, dans la salle 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Campbell, Day, Kenny, Meighen, Moore et St. Germain (8).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement : Steven James, analyste; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC, et le capitaine de vaisseau Peter Hoes, agent de liaison du MDN.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen sur la nécessité d'avoir une politique de sécurité nationale pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité du mardi 25 avril 2006.*)

TÉMOINS :

Transports Canada :

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté;

Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité.

Gendarmerie Royale du Canada :

Raf Souccar, commissaire adjoint, Opérations fédérales et internationales;

Joe Oliver, surintendant directeur, Douanes et accise.

Défense nationale :

Lieutenant-général Marc J. Dumais, commandant, Commandement Canada.

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

À 11 h 34, la séance est interrompue.

À 11 h 37, le comité reprend ses travaux en séance publique dans la salle 2.

Marc Grégoire made a presentation and answered questions with Jean Barrette.

At 1:25 p.m., the committee suspended its sitting.

At 1:30 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 7.

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

At 2:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:07 p.m., the committee resumed its sitting in public in room 2.

Assistant Commissioner Raf Souccar made a presentation and answered questions with Superintendent Joe Oliver.

At 3:35 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:45 p.m., the committee resumed its sitting.

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

At 5:20 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:22 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 7.

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

The following material was filed as an exhibit with the Clerk:

- [Transport Canada, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Marc Grégoire, Speaking notes for October 2, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "15")

At 6:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Marc Grégoire fait une déclaration puis, aidé de Jean Barrette, répond aux questions.

À 13 h 25, la séance est interrompue.

À 13 h 30, le comité poursuit ses travaux à huis clos dans la salle 7.

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

À 14 h 5, la séance est interrompue.

À 14 h 7, le comité reprend ses travaux en séance publique dans la salle 2.

Le commissaire adjoint Raf Souccar fait une déclaration puis, aidé du surintendant Joe Oliver, répond aux questions.

À 15 h 35, la séance est interrompue.

À 15 h 45, la séance reprend.

Le lieutenant-général Marc Dumais fait une déclaration puis répond aux questions.

À 17 h 20, la séance est interrompue.

À 17 h 22, la séance reprend à huis clos dans la salle 7.

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

Le document suivant est déposé auprès de la greffière :

- [Transports Canada, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté, Marc Grégoire, notes d'allocation du 2 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 15 »)

À 18 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Jodi Turner

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, October 2, 2006

The Standing Committee on National Security and Defence met this day at 11:37 a.m. to examine and report on the national security policy of Canada.

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

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. This is a meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny, and I will chair the meeting.

I would like to introduce the members of the committee before we begin.

On my right is Senator Michael Meighen, deputy chair of the committee. He is a lawyer and a member of the bars of Quebec and Ontario. He is the Chancellor of the University of King's College and Past Chair of the Stratford Festival. Currently, he is Chair of the Subcommittee on Veterans Affairs and also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

At the far end, on my right, is Senator Wilfred Moore from Halifax. He is a lawyer with an extensive record of community involvement. He has served 10 years on the board of governors of St. Mary's University and sits on the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and on the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations.

Beside him, also on my right, is Senator Norman Atkins from Ontario. He came to the Senate with 27 years of experience in the field of communications. He has served as senior adviser to former federal Conservative leader Robert Stanfield, to Premier William Davis of Ontario and to former Prime Minister Brian Mulroney.

On my left is Senator Joseph Day from New Brunswick. He is Chair of the Standing Senate Committee on National Finance. He is a member of the bar of New Brunswick, Ontario and Quebec. He is a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. He is also a former President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association.

Our committee has been mandated to examine security and defence and the need for a national security policy. We have produced the following reports since the year 2002: *Canadian Security and Military Preparedness*; *Defence of North America: A Canadian Responsibility*; *Update on Canada's Military Crisis, A View from the Bottom Up*; *The Myth of Security at Canada's Airports*; *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World*; *National Emergencies: Canada's Fragile Front Lines*; *Canadian Security Guide Book 2005 Edition*;

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 2 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 11 h 37, pour examiner la politique de la sécurité nationale du Canada et pour en faire rapport.

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

[*Traduction*]

Le président : Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny et je suis le président du comité.

Avant de commencer, j'aimerais vous présenter les autres membres du comité.

Immédiatement à ma droite, le vice-président du comité, soit le sénateur Meighen. Il est membre des barreaux du Québec et de l'Ontario. Il est actuellement chancelier de l'Université King's College. Il est président de notre Sous-comité des anciens combattants et il est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, ainsi que du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Tout au bout de la table, toujours à ma droite, le sénateur Wilfred Moore de Halifax. C'est un avocat qui a beaucoup œuvré dans le milieu communautaire et qui pendant dix ans a fait partie du conseil d'administration de l'Université St. Mary. Il fait aussi partie du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et du Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes d'examen de la réglementation.

À côté de lui, également à ma droite, le sénateur Norman Atkins de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat, fort de 27 années d'expérience dans le domaine des communications. Il a agi comme conseiller principal de l'ancien chef du parti conservateur du Canada Robert Stanfield, du premier ministre Davis de l'Ontario et de l'ex-premier ministre Brian Mulroney.

À ma gauche, le sénateur Day du Nouveau-Brunswick. Il est président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. Il est membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Québec et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Enfin, c'est un ancien président et chef de la direction de l'Association des produits forestiers du Nouveau-Brunswick.

Notre comité a été mandaté pour examiner la sécurité et la défense et le besoin d'une politique de la sécurité nationale. Il a produit depuis l'an 2002 les rapports qui suivent : *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, *La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne*, *Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de haut en bas*, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde*, *Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première*

Borderline Insecure; and, most recently, *Wounded — Canada's Military and The Legacy of Neglect*.

We are in the midst of a detailed review of Canadian defence policy and are also holding hearings on a number of other topics, including airport and port security and border security.

Today, we have before us Mr. Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister of Safety and Security at Transport Canada. The subject of the hearing is transportation security clearance process, Restricted Area Identification Card Program.

Mr. Grégoire is an airline pilot by trade. He has been with Transport Canada since 1983 in a variety of different positions. In September of 2003, he was appointed Assistant Deputy Minister of Safety and Security.

Mr. Grégoire last testified before the committee on June 19, 2006 and we welcome him back here today.

Mr. Grégoire is accompanied by Mr. Jean Barrette, Director of Security Operations with Transport Canada. You, too, are welcome.

Mr. Grégoire, I understand you have a brief statement for the committee, and the floor is yours.

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Thank you very much, Mr. Chairman.

As you mentioned, I am joined here by my colleague Mr. Barrette, director of security operations, in case your questions are too pointed.

We are here today to explain the process that is used to conduct background checks that leads to the issuance of a transportation security clearance.

The transportation security clearance is a prerequisite to obtain the card that permits access to restricted areas at airports in Canada.

I will also speak to future changes to the access card itself.

[Translation]

The process of carrying out a background check, or security clearance, is performed by Transport Canada's Intelligence Branch under the authority of the Aeronautics Act, an act which confers broad powers on our minister. The security clearance function, or program, in Transport Canada, which was instituted in 1986 after of the Air India 182 disaster, was referred to in the past as the Airport Restricted Area Access Clearance Program. Now, as the security clearance is also

ligne, Manuel de sécurité du Canada, Édition 2005 : Le point sur les problèmes de sécurité à la recherche de solutions et, son petit dernier, *Un Canada diminué : les effets de la négligence sur les Forces armées canadiennes*.

Nous sommes en train de faire un examen fouillé des politiques de la défense du Canada et nous tenons également des audiences sur plusieurs autres sujets, y compris la sécurité dans les aéroports et les ports et la sécurité à la frontière.

Aujourd'hui, nous accueillons M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint chargé de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada. Le point à l'ordre du jour aujourd'hui est le processus d'habilitation de sécurité, c'est-à-dire le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées.

Avant de se joindre en 1983 à Transports Canada, où il a occupé divers postes, M. Grégoire était pilote de ligne aérienne. En septembre 2003, il a été nommé sous-ministre adjoint de la sécurité et de la sûreté.

Le dernier témoignage de M. Grégoire devant le comité remonte au 19 juin 2006. C'est donc avec plaisir que nous l'accueillons à nouveau aujourd'hui.

M. Grégoire est accompagné de M. Jean Barrette, directeur des Opérations de sûreté à Transports Canada. Soyez, vous aussi, le bienvenu.

Monsieur Grégoire, je crois savoir que vous avez une brève déclaration à nous faire. La parole est donc à vous.

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté, Transports Canada : Monsieur le président, je vous remercie beaucoup.

Comme vous l'avez mentionné, je suis accompagné de mon collègue M. Barrette, directeur des Opérations de sûreté, qui pourra m'aider à répondre à vos questions si elles sont trop pointues.

Nous sommes venus vous expliquer le processus de vérification des antécédents en vue d'émettre une habilitation de sécurité en matière de transport.

L'habilitation de la sécurité est un prérequis pour l'obtention d'une carte autorisant l'accès aux zones réglementées dans les aéroports du Canada.

Je vous parlerai également des changements qui seront apportés à la carte d'accès comme tel.

[Français]

Le processus de vérification des antécédents ou l'habilitation de sécurité est effectué par la direction des renseignements de Transports Canada en vertu de la Loi sur l'aéronautique, une loi qui confère de vastes pouvoirs à notre ministre. La fonction ou le programme d'habilitation de sécurité de Transports Canada a été établi en 1986 après la catastrophe du vol 182 d'Air India et portait alors le nom de Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées d'aéroports. Chez Transports Canada,

being introduced in the marine mode, we have begun referring to it simply as Transport Canada's Transportation Security Clearance.

On the last page of my speaking notes, you will find a chart. Please follow along as I walk you through this flowchart and please feel free to ask questions as we move along.

[English]

The following are the steps followed to complete the transportation security clearance.

The applicant goes to the Pass Control Office at the airport and fills out an application form. The airport Pass Control Office staff check the documentation and take the fingerprints and a photograph of the individual and send it to Transport Canada electronically. The original documentation then follows by mail.

The Pass Control Office staff also check the identity of the applicant using official photo ID documents such as a passport or a driver's licence. Copies of these documents are attached to the file.

Transport Canada security screening does the following: First, we forward the fingerprints to the RCMP electronically. Then we check to ensure that all information is on the application. There must be five years of reliable, verifiable information in order to proceed with the application. We then start an automated CSIS indices check and a check for criminal records and outstanding warrants from the Canadian Police Information Centre, also called CPIC. We also contact Citizenship and Immigration Canada to confirm immigration status where applicable.

[Translation]

Let me give you a bit more detail on how information is verified.

The RCMP performs a fingerprint-based criminal record check; checks with the Canadian Police Information Centre for outstanding warrants and confirms criminal records; and checks the Criminal Intelligence Database for links to organized crime or other criminal investigations.

Transport Canada checks files of law enforcement records.

CSIS assesses whether the applicant constitutes a threat to Canada's security as defined by section 2 of the CSIS Act. CSIS makes further inquiries where the indices check produces adverse information and, where appropriate, prepares an information brief which is forwarded to Transport Canada.

maintenant que nous avons commencé à instaurer le processus d'habilitation de sécurité dans le domaine maritime, nous utilisons simplement le terme « habilitation de sécurité en matière de transport ».

Nous vous avons remis un diagramme à la fin du discours — c'est la dernière page de mes notes —, veuillez l'utiliser pour suivre au fur et à mesure que je vous expliquerai le processus et n'hésitez pas à me poser des questions.

[Traduction]

Voici donc les étapes à suivre pour effectuer une habilitation de sécurité.

Le demandeur remplit un formulaire de demande au Bureau de contrôle des laissez-passer de l'aéroport. Le personnel du Bureau vérifie ensuite la documentation et prend les empreintes digitales et une photo de la personne, puis envoie le tout à Transports Canada par voie électronique. La documentation originale est acheminée par la poste.

Le personnel du Bureau de contrôle des laissez-passer vérifie également l'identité du demandeur au moyen d'un document d'identification officiel avec photo, comme un passeport ou un permis de conduire. Copie de ces documents est versée au dossier.

Le service de contrôle de sécurité de Transports Canada effectue les étapes suivantes. Tout d'abord, il envoie les empreintes digitales à la Gendarmerie royale du Canada, par voie électronique. Ensuite, il vérifie que le formulaire de demande contient toute l'information requise. Le formulaire doit comporter cinq ans d'information fiable et vérifiable afin que la demande puisse être traitée. Le service entreprend alors une recherche dans l'index automatisé du Service canadien du renseignement de sécurité et il vérifie les casiers judiciaires et les mandats en suspens auprès du Centre d'information de la police canadienne. Enfin, il communique avec Immigration et Citoyenneté Canada pour confirmer le statut d'immigrant, s'il y a lieu.

[Français]

Laissez-moi vous donner d'autres détails sur la manière dont l'information est vérifiée.

La GRC procède à la vérification des casiers judiciaires avec les empreintes digitales ; procède à la vérification des mandats en suspens et à la confirmation des antécédents judiciaires au Centre d'information de la police canadienne ; procède à la vérification de la base de données sur les renseignements en matière de criminalité pour les liens avec le crime organisé ou d'autres enquêtes sur les crimes.

Transports Canada vérifie les dossiers d'exécution de la Loi.

Le SCRS évalue si le demandeur représente une menace pour la sécurité du Canada, telle qu'elle est définie dans l'article 2 de la Loi sur le SCRS. Le SCRS effectue une enquête plus approfondie lorsque la recherche dans l'index donne des résultats contradictoires et, en cas de besoin, prépare un document d'information qui sera envoyé à Transports Canada.

Citizenship and Immigration Canada verifies information submitted on the application, notably date of arrival in Canada and citizenship and immigration reference numbers. Citizenship and Immigration Canada uses two databases: the Field Operation Support System and the Global Case Management System.

Transport Canada does a final review of all of the documentation and if all of the above “checks out,” Transport Canada grants the security clearance and advises the Pass Control Office. If there are concerns, Transport Canada continues to work to see if these concerns can be addressed.

Should a security clearance not be granted, there are mechanisms for recourse, as you can see at the bottom of the chart.

At this point, the transportation security clearance is completed and we are about to involve other parties. Please note that at this stage, no card has yet been issued. Obviously, in the case of a renewal, the person already has an access card.

[English]

I will speak first about the steps to issue the access card, which is in use today, and afterward I will speak about the new higher tech card that we are developing to further enhance security.

A Restricted Area Pass is a photo identification card including a variety of anti-counterfeiting features which entitles individuals to access restricted areas of airports to perform their work. Pass holders in the restricted area must wear and display a Restricted Area Pass at all times, and in order to be issued a Restricted Area Pass, the pass holder must have a valid Transport Canada transportation security clearance.

When the transportation security clearance has been completed, this information is conveyed by Transport Canada personnel, usually by email, to the Pass Control Office of the airport in question. The airport’s Pass Control Office then issues the Restricted Area Pass Card to the employee. The airport authority is the issuing body. Airport authorities are accountable for controlling access to restricted areas, and they decide who can enter restricted areas on the basis of need and right to enter these areas.

Restricted Area Pass Cards are issued under the authority of the Aeronautics Act.

Restricted Area Pass Cards allow access to restricted areas, but sub-areas can be created by the airport, restricting some card holders to specific areas of the airport, again on the basis of a need and right to enter those areas.

Citoyenneté et Immigration Canada vérifie l’exactitude des renseignements fournis sur la demande, notamment la date d’arrivée au Canada et les numéros de référence de citoyenneté et d’immigration. Pour ce faire, Citoyenneté et Immigration Canada utilise deux bases de données, soit le système des opérations des bureaux locaux et le système mondial de gestion des cas.

Transports Canada effectue une dernière révision de toute la documentation et si ces vérifications ne révèlent aucune information empêchant d’émettre l’habilitation de sécurité, il l’accorde et en avise le Bureau de contrôle des laissez-passer. En cas de doute, Transports Canada poursuit ses recherches.

Advenant le cas où une habilitation de sécurité n’est pas accordée, comme vous pouvez le voir à la fin du diagramme, il existe des mécanismes de recours.

À cette étape, le processus d’habilitation de sécurité en matière de transport est terminé et d’autres parties entrent en jeu. Veuillez noter que si le demandeur n’a pas encore obtenu d’accréditation de sécurité, aucun laissez-passer n’est émis. Si c’est un renouvellement, évidemment, la personne a déjà un laissez-passer.

[Traduction]

Je vais vous parler tout d’abord des étapes à franchir pour émettre une carte d’accès, actuellement utilisée pour autoriser l’accès aux zones réglementées, après quoi je vous parlerai des nouvelles cartes d’identité utilisant la technologie de pointe que nous sommes en train d’élaborer afin de rehausser la sécurité.

Un laissez-passer de zone réglementée est une carte d’identité avec photo qui autorise son détenteur à pénétrer dans les zones réglementées d’un aéroport pour effectuer son travail. Les détenteurs doivent porter leur laissez-passer bien en vue constamment lorsqu’ils circulent dans une zone réglementée. Pour recevoir le laissez-passer, le demandeur doit posséder une habilitation de sécurité en matière de transport valide émise par Transports Canada.

Une fois remplie la demande d’habilitation de sécurité en matière de transport, le personnel de Transports Canada transmet les renseignements qu’elle contient, habituellement par courrier électronique, au Bureau de contrôle de laissez-passer de l’aérodrome en question. Ce bureau délivre alors à l’employé de l’aérodrome un laissez-passer de zone réglementée. L’administration aéroportuaire est la seule à pouvoir émettre un pareil document. Les administrations aéroportuaires sont responsables du contrôle de l’accès aux zones réglementées et elles peuvent également décider de qui a droit de pénétrer dans les zones réglementées, selon « la nécessité et le droit » des personnes visées.

Les laissez-passer de zone réglementée sont délivrés en vertu des dispositions de la Loi sur l’aéronautique.

Les laissez-passer de zone réglementée permettent d’accéder aux zones réglementées, mais les administrations aéroportuaires peuvent également créer des sous-secteurs en restreignant l’accès de certains détenteurs de laissez-passer à des endroits bien précis de l’aéroport.

Restricted Area Pass Cards are required for all who work within the restricted area, including employees of retail operations. This results in a significant number of clearances due to employee turnover. While the transportation security clearance has a maximum validity period of five years, the Restricted Area Pass may be valid for less than five years at the discretion and the wishes of the airport in question. Any violation of the terms and conditions may cause the card to be revoked during that time.

[Translation]

To conclude on the current Restricted Area Pass card, I would note that the Canadian Aviation Security Regulations require Restricted Area Pass holders to do the following: to visibly display their Restricted Area Pass on their outer clothing; to report the loss or theft of their Restricted Area Pass; to return the pass when they are no longer employed at the aerodrome, when their security clearance is no longer valid or when they no longer require access to the restricted area; to surrender their Restricted Area Pass on demand by the minister, the aerodrome operator or the person who issued it; to present their pass, on demand, to a screening officer when the pass holder is undergoing screening; and to surrender their pass to a screening officer on demand when they refuse to undergo screening.

[English]

Some years ago, we noted deficiencies with the Restricted Area Pass card. Transport Canada security inspectors conduct routine audits of Pass Control Offices to ensure unissued blank Restricted Area Passes are being properly stored and that Restricted Area Passes are being properly controlled and documented. However, it is not always possible for the airport authorities to recover all Restricted Area Pass Cards when employees leave. This is why the government asked the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, to develop a higher tech card.

The future Restricted Area Identification Card, or RAIC, is a smart card that contains biometric information, either fingerprint and/or iris scan. In conjunction with CATSA, each airport will decide which technology it wishes to use, either electronic reading of the pass holder's fingerprint or the iris scan or both.

The Restricted Area Identification Card will verify that the person who was issued the card is the same person presenting the card, that the card is valid and that the individual has a current

Les laissez-passer de zone réglementée sont exigés de tous ceux qui travaillent dans les zones réglementées, y compris du personnel responsable des opérations de commerce au détail. En raison du taux de roulement du personnel, cette exigence augmente considérablement le nombre de demandes d'habilitation de sécurité. L'habilitation de sécurité est valable pour cinq ans au plus. Les laissez-passer de zone réglementée peuvent être valides pour moins de cinq ans, selon les souhaits de l'aérodrome en question. Tout manquement aux conditions d'emploi durant la période de validité peut entraîner la révocation du laissez-passer.

[Français]

Pour conclure sur ces laissez-passer de zone réglementée, j'aimerais ajouter que le Règlement canadien sur la sûreté aérienne exige d'un détenteur de laissez-passer réglementée qu'il porte son laissez-passer de zone réglementée visiblement sur son vêtement extérieur; qu'il rapporte la perte ou le vol de son laissez-passer de zone réglementée; qu'il le rende lorsqu'il cesse de travailler à l'aérodrome, lorsque son autorisation d'accès aux zones réglementées est expirée ou lorsqu'il cesse d'avoir besoin d'accéder aux zones réglementées; qu'il rende son laissez-passer de zone réglementée sur demande du ministre, de l'exploitant de l'aérodrome ou de la personne qui le lui a remis; qu'il présente sur demande son laissez-passer de zone réglementée s'il fait l'objet d'une vérification d'un agent de contrôle; qu'il rende sur demande son laissez-passer réglementé s'il refuse d'obtempérer à la demande faite par un agent de contrôle de se soumettre à une fouille.

[Traduction]

Il y a quelques années, nous avons constaté des lacunes en ce qui a trait aux laissez-passer de zone réglementée. Les inspecteurs de la sûreté des transports de Transports Canada effectuent régulièrement la vérification des bureaux de contrôle des laissez-passer de zones réglementées pour vérifier que les laissez-passer vierges sont entreposés de manière appropriée et que l'émission des laissez-passer de zones réglementées respecte les procédures de contrôle et de documentation. Toutefois, il n'est pas toujours possible pour les administrations aéroportuaires de récupérer ces laissez-passer lorsque les employés quittent leur emploi. C'est pourquoi le gouvernement a demandé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien d'élaborer une carte à la fine pointe de la technologie.

Il s'agit d'une carte intelligente, en ce sens qu'elle contient des données biométriques, soit une empreinte digitale ou une lecture de l'iris. De concert avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, chacun des aérodromes choisira la technologie qu'il souhaite utiliser, soit la lecture électronique de l'empreinte digitale ou de l'iris du détenteur de la carte d'identité, ou encore les deux.

La carte d'identité pour les zones réglementées permettra de vérifier que la personne qui présente la carte est bien celle qu'elle prétend être, que la carte est valide et que son détenteur possède

transportation security clearance. The Restricted Area Identification Card will be implemented initially at all Class I and Class II airports.

[Translation]

The Restricted Area Identification Card will be electronically verified or “read” at each access point. This will eliminate the risk of forged cards or lost/stolen cards being altered and used by others.

Some of the benefits of the Restricted Area Identification Card over the Restricted Area Pass are as follows: — authentication and validation of the holder on the basis of current positive approval; prevents the fraudulent use of cards; decreases the possibility of identity theft; provides the ability to cancel a card electronically across the system; and facilitates oversight.

In effect, each time pass holders present themselves at an access point, there is a comparison of the individual’s biometric data to a template on the card, as well as an electronic transaction, essentially confirming in real time that the Restricted Area Identification Card of the pass holder is valid and that the latter has a current Transportation Security Clearance.

[English]

Because of this feature, if a card is lost or the holder loses his or her security clearance, the card can be invalidated in real time and will no longer work.

The process for issuing a Restricted Area Identification Card will be different from the current restricted area pass card. When the transportation security clearance has been completed, Transport Canada advises the airport that the clearance has been granted and also provides CATSA with the corresponding document control number. CATSA then, working with the airports, uses the database of active document control numbers to provide the validation function for the Restricted Area Identification Card.

[Translation]

The airport can only issue the Restricted Area Identification Card to an applicant when both have been advised by Transport Canada that the Transportation Security Clearance has been granted and also advised by CATSA that they can add the necessary information to a blank card and print the picture and other data on it and present it to the pass holder.

The Restricted Area Identification Card program will be operational across twenty-nine airports, both Class I and II, as of December 31, 2006.

une habilitation de sécurité à jour. Pour commencer, nous émettrons des cartes d’identité pour les zones réglementées dans les aéroports de catégories I et II.

[Français]

La carte d’identité pour les zones réglementées fera l’objet d’une vérification ou d’une lecture électronique à chaque point d’accès. Cette façon de procéder permettra d’éliminer le risque que des cartes contrefaites, perdues ou volées puissent être modifiées et utilisées par d’autres personnes.

Les avantages de la carte d’identité pour les zones réglementées par rapport aux laissez-passer de zones réglementées sont les suivants : Permettre d’authentifier et de valider le détenteur en fonction d’un processus d’approbation positif et à jour; empêcher l’utilisation frauduleuse des cartes; diminuer les risques de vol d’identité; permettre d’annuler la carte électroniquement au sein même du système; simplifier la surveillance.

En effet, chaque fois que le détenteur se présente à un point d’accès, le système effectue la comparaison des données biométriques de la personne avec celles contenues dans la carte. De plus, une transaction électronique pratiquement en temps réel confirme que la carte d’identité pour les zones réglementées du titulaire est valide et que son habilitation de sécurité est à jour.

[Traduction]

Grâce à cette caractéristique, si elle est perdue ou volée ou que son détenteur perd son habilitation de sécurité, la carte peut être invalidée en temps réel et donc rendue inutilisable.

Le processus d’émission d’une carte d’identité pour les zones réglementées sera différent de celui qui est utilisé pour le laissez-passer de zones réglementées. Ainsi, une fois remplie la demande d’habilitation de sécurité en matière de transport, Transports Canada avise l’administration aéroportuaire que l’habilitation a été accordée et transmet également à l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien le numéro de contrôle du document correspondant. L’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de concert avec les aéroports se sert alors du fichier des numéros de contrôle de documents actifs pour établir la fonction de validation de la carte d’identité pour les zones réglementées.

[Français]

L’aéroport peut seulement émettre la carte d’identité pour les zones réglementées aux titulaires lorsque les deux ont été informés par Transports Canada que l’habilitation de sécurité a été accordée. Il doit également être avisé par l’Administration canadienne de la sécurité du transport aérien qu’il peut ajouter des renseignements nécessaires sur une carte vierge, y imprimer la photo et d’autres données, et la présenter à son titulaire.

Le programme des cartes d’identité pour les zones réglementées deviendra opérationnel le 31 décembre 2006 et s’appliquera aux 29 aéroports de catégorie I et II.

[English]

Honourable senators, it will be a pleasure for me and my colleague to now answer your questions.

The Chairman: Before we go to questioning, would you clarify, please, Class I and Class II airports?

Mr. Grégoire: Class I airports are the major airports in Canada; Class II are the second tier airports. Class I would include Montreal, Toronto, Vancouver, et cetera.

The Chairman: What is the “et cetera?” In other words, what is the definition of a Class I and a Class II airport?

Mr. Grégoire: I can give you the exact list.

The Chairman: Perhaps you could make it available to the committee and let us know how many Class I airports there are and how many Class II.

Mr. Grégoire: We will give the committee the full list. There are 29 in total.

Senator Meighen: Are there any Class III?

Mr. Grégoire: We call that class “others.” These would be the others. We have eight in Class I and 21 in Class II.

The Chairman: You have eight Class I, 21 Class II and you do not provide security at the others; is that right?

Mr. Grégoire: We provide security at 89 airports, but this pass will be first introduced at Class I and Class II airports by December 31. Implementation will follow later at those other airports, but it is not yet in the program.

The Chairman: What about the airports that you do not provide security for?

Mr. Grégoire: There are other measures in place.

The Chairman: How many airports are there of those?

Mr. Grégoire: Sixty.

The Chairman: Do you have a breakdown of where security is provided and where security is not provided in terms of the Class I, Class II and other airports?

Mr. Grégoire: Security is provided but not using this new card. There are other mechanisms and regulations in place. The airports must control the access of people, but it is not as sophisticated as those 29 Class I and Class II airports.

The Chairman: Do you have a document that lists the different airports in Canada and the different levels of security that you provide for them? The discussion seems to revolve around the

[Traduction]

Honorables sénateurs, mon collègue et moi-même sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président : Avant de passer aux questions, pourriez-vous préciser, je vous prie, ce que sont les aéroports de catégories I et II?

M. Grégoire : La catégorie I comprend les grands aéroports du Canada, alors que la catégorie II inclut les plus petits aéroports. Ainsi, dans la catégorie I, on retrouverait Montréal, Toronto, Vancouver et ainsi de suite.

Le président : Qu’incluez-vous dans « ainsi de suite »? En d’autres mots, quelle est la définition d’un aéroport de catégorie I et d’un aéroport de catégorie II?

M. Grégoire : Je peux vous en fournir la liste exacte.

Le président : Peut-être pourriez-vous la mettre à la disposition du comité et nous préciser combien il y a d’aéroports dans la catégorie I et combien, dans la catégorie II.

M. Grégoire : Nous allons vous en fournir la liste complète. Il y en a 29 en tout.

Le sénateur Meighen : Y a-t-il une catégorie III?

M. Grégoire : Nous l’appelons la catégorie des « autres ». Ce serait tous les aéroports qui ne relèvent pas des deux premières catégories. La catégorie I en comporte huit et la catégorie II, 21.

Le président : Vous avez donc huit aéroports de catégorie I, 21, de la catégorie II, et vous n’assurez pas la sécurité aux autres. C’est bien cela?

M. Grégoire : Nous assurons la sécurité dans 89 aéroports, mais le laissez-passer sera d’abord institué dans les aéroports de catégorie I et de catégorie II d’ici au 31 décembre. La mise en oeuvre dans les autres aéroports suivra, mais elle n’est pas encore prévue dans le programme.

Le président : Qu’en est-il des aéroports pour lesquels vous n’assurez pas de service de sécurité?

M. Grégoire : Il existe d’autres mesures en place.

Le président : Combien d’aéroports relève de ce groupe?

M. Grégoire : Soixante.

Le président : Avez-vous des données ventilées sur les aéroports de catégorie I, de catégorie II et autres selon que la sécurité y est assurée ou pas?

M. Grégoire : La sécurité y est assurée, mais pas au moyen de cette nouvelle carte. Il existe d’autres mécanismes et règlements en place. Les aéroports doivent contrôler l’accès des personnes, mais les moyens utilisés ne sont pas aussi perfectionnés que ceux qui sont utilisés dans les 29 aéroports de catégorie I et de catégorie II.

Le président : Avez-vous un document qui énumère les différents aéroports au Canada et les différents niveaux de sécurité qui y sont assurés? Le débat semble graviter autour des

high-volume airports, which is reasonable, but we seldom talk about the smaller airports that do not have security systems of the same sophistication.

Mr. Grégoire: Passengers are screened at 89 airports. Baggage is screened at those airports.

The Chairman: How many airports are there in Canada?

Mr. Grégoire: Hundreds of airports, but those 89 include about 99 per cent of the travelling public by scheduled airlines.

The Chairman: What we would like to see is the list of how the first 89 break out and the list of the remaining hundreds.

Mr. Grégoire: We only have a list of those airports for which Stats Canada compiles statistics.

The Chairman: Give us the list that you have.

Mr. Grégoire: All right. The latest list we have is for 2005. We have the number of passengers and the number of aircraft movements at all the airports. The top eight airports are the most important, of course, along with the next 21. Those 29 airports carry the largest share of all the travelling public in Canada.

The Chairman: We understand that, but we would like to have the full picture.

Senator Day: Thank you very much for the detail in which you have outlined the process for your transportation security clearance. I would like to go through it again. I do not know whether I will follow the chart that you have given me or the narrative, but I would like to get a better feeling for the process of obtaining a transportation security clearance.

You said the applicant goes to the Pass Control Office. Is there a Pass Control Office at every airport and every marine site or just at certain ones?

Mr. Grégoire: Just certain ones. For now, there is a Pass Control Office at all of the Class I airports. Each of these airports is equipped with a sophisticated electronic system, where the fingerprints and the photos of each applicant are taken electronically and digitized on the spot.

Senator Day: I will get to what they do. First, I want to understand what the Pass Control Office is. They are employees of Transport Canada; is that correct?

Mr. Grégoire: No, they are employees of the airport. According to the legislation, the airports are responsible for the access to their premises. It is the same with the ports. The airport Pass Control Office is located at the airports and is staffed by airport staff.

In Montreal, for instance, this is under the responsibility of the director of security of the airport, which reports to the VP of operations of the airport. The Pass Control Office is located in the terminal at a place where all the employees who go to the airport can have easy access.

aéroports à fort volume, ce qui est raisonnable, mais il est rarement question des petits aéroports qui n'ont pas un système de sécurité aussi perfectionné.

M. Grégoire : On effectue une inspection des passagers dans les 89 aéroports. Il en va de même pour les bagages.

Le président : Combien d'aéroports y a-t-il au Canada?

M. Grégoire : Des centaines d'aéroports, mais les 89 dont nous parlons représentent 99 p. 100 environ du public qui utilise les compagnies aériennes de transport régulier.

Le président : Ce que nous aimerions avoir, c'est la liste ventilée des premiers 89 aéroports et la liste des 100 autres.

M. Grégoire : Nous ne disposons que d'une liste des aéroports pour lesquels Statistique Canada recueille des données.

Le président : Donnez-nous ce que vous avez.

M. Grégoire : Fort bien. La liste la plus récente date de 2005. Nous avons le nombre de passagers et le nombre de mouvements d'aéronefs à tous les aéroports. Les huit premiers aéroports sont les plus importants, naturellement, de même que les 21 suivants. Ces 29 aéroports représentent la plus grande partie du public voyageur au Canada.

Le président : Nous en sommes conscients, mais nous aimerions tout de même avoir un tableau complet.

Le sénateur Day : Je vous suis très reconnaissant d'avoir expliqué en détail le processus d'habilitation de sécurité. J'aimerais que nous le passions en revue ensemble. J'ignore si je vais suivre le tableau que vous m'avez fourni ou le texte, mais j'aimerais pouvoir me faire une meilleure idée du processus suivi pour obtenir une habilitation de sécurité de transport.

Vous avez dit que le demandeur s'adresse au Bureau de contrôle des laissez-passer. Y a-t-il un Bureau de contrôle des laissez-passer dans chaque aéroport et chaque port, ou seulement dans certains d'entre eux?

M. Grégoire : Seulement dans certains d'entre eux. Actuellement, il y a un Bureau de contrôle des laissez-passer dans tous les aéroports de catégorie I. Chacun d'entre eux est doté d'un système électronique perfectionné qui permet de prendre électroniquement les empreintes et les photos de chaque demandeur et de les numériser immédiatement sur place.

Le sénateur Day : Nous en viendrons à ce qu'ils font, mais auparavant j'aimerais comprendre ce qu'est un Bureau de contrôle des laissez-passer. Ce sont des employés de Transports Canada?

M. Grégoire : Non, ce sont des employés de l'aéroport. Aux termes de la loi, les aéroports sont responsables de veiller à l'accès sur les lieux qui leur appartiennent. Il en va de même pour les ports. Le Bureau de contrôle de laissez-passer est situé dans l'aéroport et doté d'employés de l'aéroport.

Ainsi, à Montréal, il relève de la responsabilité du directeur de la sécurité de l'aéroport qui rend des comptes au vice-président des opérations de l'aéroport. Le Bureau de contrôle de laissez-passer est situé dans le terminal, en un lieu auquel tous les employés qui se rendent à l'aéroport ont facilement accès.

Senator Day: With respect to marine facilities, you indicate that you will be introducing the same process at ports that you now have at airports. In the smaller ones, presumably the individual will have to go to a Pass Control Office of another airport or another marine facility?

Mr. Grégoire: We also have those machines at our regional offices in Transport Canada. However, we are in the process of installing such machines at the major ports in Canada — Halifax, Montreal and Vancouver. As we have indicated before, this is where the program will first start, but the regulation is not completed yet.

We prepublished in *Canada Gazette*, Part I, on July 1. We hope to come up with the final regulation in Part II in the near future. The enrolment of the port workers will occur approximately one year following the *Canada Gazette* Part II promulgation.

Senator Day: We are talking about small airports that are not classified as Class I or Class II.

Mr. Grégoire: Yes. In the small airports, someone from airport staff is in charge of that job, but we have not provided the larger, more sophisticated machine to digitize fingerprints and photos. A photo is taken and the fingerprints are put on paper. Sometimes we can use RCMP offices in small localities to take those fingerprints. All of that information is sent to our office in Ottawa, where all of the paper is digitized and processed electronically with the RCMP and CSIS.

Senator Day: Obviously, more work is to be done in this regard. In the interim you have some alternate ways of handling things. I would assume that you would tell us in due course when you have that fully implemented.

Mr. Grégoire: There is no immediate plan over the short term to install the sophisticated machines at small airports because the volume does not justify it. You may have only 20 to 90 people working at such airports and requiring passes while at larger airports in Montreal, Vancouver and Toronto, for example, tens of thousands of people require the passes.

Senator Day: I understand it will be a little less convenient in the smaller locations, but our concern is that the same level of security be provided. Are you satisfied with the alternate means of using the Transport Canada office?

Mr. Grégoire: We have no fixed date for the implementation of biometrics at small airports. It is all a matter of risk management and assessment, but we are looking at it to determine exactly where we should have the program.

Le sénateur Day : En ce qui concerne les installations portuaires, vous avez précisé que vous mettriez en place le même processus que celui qui est actuellement utilisé dans les aéroports. Dans les petits ports, on peut supposer que le demandeur devra se présenter à un Bureau de contrôle des laissez-passer d'un autre aéroport ou d'un autre port?

M. Grégoire : Nous avons aussi cet équipement dans nos bureaux régionaux de Transports Canada. Cependant, nous sommes en train d'en installer dans les grands ports du Canada — à Halifax, à Montréal et à Vancouver. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, c'est là que le programme connaîtra ses débuts, mais la réglementation n'est pas encore tout à fait au point.

Nous avons fait une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 1^{er} juillet. Nous espérons pouvoir publier la version définitive du règlement dans la partie II sous peu. Les cartes commenceront à être émises aux employés des ports un an environ après la promulgation dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

Le sénateur Day : Nous parlons de petits aéroports qui ne sont pas inclus dans la catégorie I et la catégorie II.

M. Grégoire : Oui. Dans les petits aéroports, un membre du personnel de l'aéroport est chargé d'accomplir ce travail, mais nous n'avons pas encore fourni l'appareil plus gros et plus perfectionné qui permet de numériser les empreintes et les photos. Une photo est prise et les empreintes sont reproduites sur papier. Parfois, nous pouvons utiliser les bureaux de la GRC dans certaines petites localités pour prendre des empreintes. Toutes ces données sont transmises à notre bureau d'Ottawa, où toutes les données papier sont numérisées et traitées électroniquement avec l'aide de la GRC et du SCRS.

Le sénateur Day : Il est clair qu'il faut faire davantage à cet égard. Entre-temps, vous avez d'autres façons de traiter les choses. Je présume que vous nous direz en temps et lieu à quel moment ce système sera entièrement implanté.

M. Grégoire : Il n'y a aucun plan à court terme pour l'installation des appareils perfectionnés aux petits aéroports, parce que le volume ne le justifie pas. Seulement 20 à 90 personnes peuvent travailler à ces endroits et avoir besoin de laissez-passer, tandis que dans les grands aéroports comme ceux de Montréal, Vancouver et Toronto, des dizaines de milliers de personnes ont besoin de laissez-passer.

Le sénateur Day : Je comprends que ce sera un peu moins pratique dans les petites installations, mais nous souhaitons que le même niveau de sécurité soit assuré. Êtes-vous satisfait de la solution de rechange qui consiste à utiliser le bureau de Transports Canada?

M. Grégoire : Aucune date n'a été fixée pour l'installation d'appareils d'authentification biométrique aux petits aéroports. C'est une question de gestion et d'évaluation des risques, mais nous examinons la chose afin de déterminer exactement à quel endroit le programme devrait être mis en œuvre.

Senator Moore: The airport Pass Control Offices and the necessary equipment are in the eight major airports.

Mr. Grégoire: As well, they are in the 21 Class II airports, but they do not have the sophisticated machinery to take the photos and fingerprints. There is an office at each of the 21 Class II airports, but they cannot collect the data electronically.

Senator Moore: How, then, does it work?

Mr. Grégoire: The photos and fingerprints are taken manually on paper at those airports. That information is digitized and processed afterwards.

The Chairman: You mentioned “sophisticated equipment.” Each American customs post set up at the seven or so Canadian airports has a camera that is similar to the one you might have on top of your computer. You just put the finger on it and it will take a digitized fingerprint. The cost of that is \$200.

Mr. Grégoire: We do not charge for the processing.

The Chairman: The processing is zero, but the equipment is \$200.

Mr. Grégoire: No, the equipment has cost us hundreds of thousands of dollars, with the communication equipment. It is compatible with the RCMP equipment and all of the data is transmitted electronically.

The Chairman: I understand that, but the machine that the American’s use to take the person’s picture is identical to the one that I have on top of my computer. The fingerprint reader is identical to the one I have to turn on my computer. The Americans read fingerprints digitally and can transmit them for about a \$200.

Mr. Grégoire: Maybe so, but not likely for the volume that we are talking about at major airports.

The Chairman: We were talking about the smaller airports where only 20 to 90 people require Restricted Area Passes.

Mr. Grégoire: This is not a security issue but it is a processing issue. Currently, the information is collected on paper and processed later. If you are interested in improving the processing time, that is not a security issue.

Senator Day: It is a security issue if the level of verification is less at certain airports or seaports than it is at others. That is what we are trying to establish. I have heard your answer and I do not think we need to pursue that line now. However, the committee would be interested in being kept up to date on your risk assessment and the implementation of the processes in the smaller areas.

Le sénateur Moore : Les bureaux de contrôle des laissez-passer et l’équipement nécessaire se trouvent dans les huit grands aéroports.

M. Grégoire : Ils se trouvent également dans les 21 aéroports de catégorie II, mais ils n’ont pas les appareils perfectionnés pour prendre les photos et les empreintes digitales. Il y a un bureau à chacun des 21 aéroports de catégorie II, mais il ne peut recueillir les données électroniquement.

Le sénateur Moore : Comment cela fonctionne, alors?

M. Grégoire : Les photographies et les empreintes digitales sont prises manuellement sur papier à ces aéroports. Ces données sont numérisées et traitées par la suite.

Le président : Vous avez parlé d’appareils perfectionnés. Chaque poste de douane américaine établi aux sept aéroports canadiens, environ, est doté d’une caméra semblable à celle que vous avez peut-être au-dessus de votre ordinateur. Vous mettez simplement le doigt sur l’appareil, et une empreinte numérisée est prise. Le coût est de 200 dollars.

M. Grégoire : Nous ne demandons aucun frais pour le traitement.

Le président : Le traitement est gratuit, mais l’équipement coûte 200 dollars.

M. Grégoire : Non, l’équipement nous a coûté des centaines de milliers de dollars, avec le matériel de communication. Il est compatible avec celui de la GRC, et toutes les données sont transmises électroniquement.

Le président : Je comprends, mais l’appareil que les Américains utilisent pour prendre une photo est identique à celui qui se trouve au-dessus de mon ordinateur. Le lecteur d’empreinte digitale est identique à celui que j’utilise pour mettre mon ordinateur en marche. Les Américains lisent les empreintes digitales numériquement et peuvent les transmettre pour environ 200 dollars.

M. Grégoire : Peut-être bien, mais probablement pas pour le volume dont nous parlons aux grands aéroports.

Le président : Nous parlions des petits aéroports où seulement 20 à 90 personnes ont besoin de laissez-passer de zone réglementée.

M. Grégoire : Il ne s’agit pas d’une question de sécurité, mais d’une question de traitement. À l’heure actuelle, l’information est recueillie sur papier et traitée par la suite. Si vous voulez améliorer le temps de traitement, ce n’est pas une question de sécurité.

Le sénateur Day : C’est une question de sécurité si le niveau de vérification est moindre à certains aéroports ou à certaines installations portuaires qu’ailleurs. C’est ce que nous essayons d’établir. J’ai entendu votre réponse et je ne crois pas qu’il soit nécessaire de poursuivre dans cet ordre d’idée pour l’instant. Toutefois, le comité aimerait qu’on le tienne au courant de votre évaluation des risques et de la mise en œuvre des processus dans les petites installations.

The transportation security clearance happens before any card is issued, so it is important for us to understand what you have done before CATSA issues any cards. Is a new employee at an airport subject to obtaining a transportation security clearance?

Mr. Grégoire: Are you talking about any applicant in general? Anyone who needs access to the restricted area will need a pass, and if they need a pass, then they need the clearance first.

Senator Day: Are people offered jobs and then screened or are they screened at the application stage?

Mr. Grégoire: They have to be offered a job at an airport before any screening is done. However, the position is conditional on the applicant obtaining the transportation security clearance. We do refuse security clearances. If an applicant is promised a permanent job but he or she cannot obtain the security clearance, then the person cannot work in a restricted area.

Senator Day: An airport will offer a person a job and then send them to the airport Pass Control Office.

Mr. Grégoire: To clarify, this applies not only to airport staff but also to airline employees and employees of other companies whose work requires them to be in restricted areas. All of those potential employees are sent to the Pass Control Office, which is managed by the airport.

Senator Day: Have you been doing this since 1982?

Mr. Grégoire: Since 1986.

Senator Day: Is there any history of individuals being hired subject to the transportation security clearance who have been able to work in the interim? Has anyone ever begun work in a restricted area before the transportation security clearance has been completed?

Mr. Grégoire: Yes. I would say that over the years the system has become more rigid. There was a time when people were given a temporary pass immediately upon acceptance of their application for employment. Today, we have another process whereby we verify the initial information quickly and if that shows no risk then we can issue a temporary pass. If any risk is indicated, then a temporary pass is not to be issued.

Senator Day: What kind of check can be performed quickly to determine the risk factor?

Mr. Grégoire: We perform electronic checks with the RCMP and CSIS.

L'habilitation de sécurité en matière de transport a lieu avant qu'un laissez-passer ne soit délivré, alors il est important que nous comprenions ce que vous avez fait avant que l'ACSTA ne délivre un quelconque document. Un nouvel employé dans un aéroport peut-il obtenir une habilitation de sécurité en matière de transport?

M. Grégoire : Parlez-vous de n'importe quel demandeur en général? Quiconque doit avoir accès à une zone réglementée doit détenir un laissez-passer et, dans ce cas, cette personne devra d'abord obtenir une habilitation.

Le sénateur Day : La vérification de sécurité est-elle faite après qu'un emploi est offert ou au moment où la personne présente sa demande d'emploi?

M. Grégoire : Un emploi doit être offert dans un aéroport avant que la vérification ne soit faite. Toutefois, le poste est conditionnel à l'obtention d'une habilitation de sécurité en matière de transport. Il nous arrive de refuser pareille habilitation. Si un emploi permanent est offert, mais que le postulant ne peut obtenir l'habilitation de sécurité, il ne peut travailler dans une zone réglementée.

Le sénateur Day : Un aéroport offrira un emploi à une personne et l'enverra ensuite au bureau de contrôle des laissez-passer de l'aéroport.

M. Grégoire : En guise de précision, cette mesure s'applique non seulement au personnel de l'aéroport, mais aussi aux employés des compagnies aériennes et aux employés des autres entreprises qui, de par leurs fonctions, doivent pénétrer dans les zones réglementées. Tous ces employés éventuels sont envoyés au bureau de contrôle des laissez-passer, qui est géré par l'aéroport.

Le sénateur Day : Faites-vous cela depuis 1982?

M. Grégoire : Depuis 1986.

Le sénateur Day : Est-il déjà arrivé que des personnes soient embauchées sous réserve de l'obtention de l'habilitation de sécurité de transport et qu'elles aient pu travailler entre-temps? Est-il déjà arrivé qu'une personne commence à travailler dans une zone réglementée avant d'avoir obtenu l'habilitation de sécurité de transport?

M. Grégoire : Oui. Je dirais que le système est devenu plus rigide au fil des années. À une certaine époque, on donnait aux gens des laissez-passer temporaires immédiatement après avoir accepté leur demande d'emploi. Aujourd'hui, nous procédons différemment, c'est-à-dire que nous vérifions rapidement l'information initiale et si aucun risque n'apparaît, nous pouvons délivrer un laissez-passer temporaire. Si un risque quelconque est signalé, nous ne délivrons pas de laissez-passer temporaire.

Le sénateur Day : Quel type de vérification peut être effectué rapidement pour déterminer le facteur de risque?

M. Grégoire : Nous effectuons des vérifications électroniques auprès de la GRC et du SCRS.

Senator Day: Perhaps we could explore that. The person has filled out an application form, provided you with five years of history, a fingerprint and a photograph, after which you send the fingerprint to the RCMP.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: What does the RCMP do with that information? What does the RCMP do for the airport?

Mr. Grégoire: The RCMP does this not for the airport but as part of a joint program with CSIS and Transport Canada, the funding for which comes from the centre. The RCMP enter the fingerprints and names into their databases to determine whether the person has a criminal record. Names can change but fingerprints cannot change, and that is why they are checked in the criminal records fingerprint database.

Senator Day: The RCMP does not have a database of fingerprints of everyone living in Canada. They have only a database of fingerprints of people who have been charged in the past with an offence and thus fingerprinted.

Mr. Grégoire: Exactly, but that is only a first check of many.

Senator Day: This is an electronic check of the applicant's fingerprints against the RCMP's database.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: What other test does the RCMP perform?

Mr. Grégoire: CSIS also performs a security assessment check.

Senator Day: I would like to finish with the RCMP first. What else does the RCMP do?

Mr. Grégoire: The RCMP performs a CPIC level 1 check.

Transport Canada goes through a CPIC level 2 check, which gives us only the criminal record that a person may have. The RCMP goes further. In spring of 2004, we signed a memorandum of understanding with the RCMP for the sharing of criminal linkages information. The RCMP check will determine whether the person has a criminal record, but they will also determine whether the person is under operational investigation. The RCMP will determine whether the person is linked to organized crime, which we do not have access to at Transport Canada.

Senator Day: The Canadian Police Information Centre check, which the RCMP conducts, is called CPIC level 1 or level 2?

Mr. Grégoire: Transport Canada conducts a level 2 check and the RCMP conducts a level 1 check. We are not a police force.

Le sénateur Day : Arrêtons-nous sur cet aspect. La personne a rempli une demande d'emploi, vous a donné un historique de cinq ans, des empreintes digitales et une photographie, après quoi vous envoyez les empreintes à la GRC.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Que fait la GRC avec cette information? Que fait la GRC pour l'aéroport?

M. Grégoire : La GRC ne rend pas ce service pour l'aéroport, mais bien dans le cadre d'un programme conjoint avec le SCRS et Transports Canada, dont le financement vient du centre. La GRC entre les empreintes digitales et les noms dans ses bases de données pour vérifier si la personne en question a un casier judiciaire. Les noms peuvent changer, mais pas les empreintes digitales, et c'est pourquoi les vérifications sont faites dans la base de données des empreintes digitales liées aux casiers judiciaires.

Le sénateur Day : La GRC ne possède pas une base de données des empreintes digitales de toutes les personnes vivant au Canada. Elle a seulement une base de données des empreintes digitales des gens qui ont été accusés d'une infraction par le passé et dont les empreintes digitales ont été prélevées.

M. Grégoire : Exactement, mais ce n'est qu'une première vérification parmi bien d'autres.

Le sénateur Day : Il s'agit d'une vérification électronique des empreintes digitales du demandeur dans la base de données de la GRC.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Quel autre test est effectué par la GRC?

M. Grégoire : Le SCRS effectue également une évaluation de sécurité.

Le sénateur Day : J'aimerais en finir d'abord avec la GRC. Que fait-elle d'autre?

M. Grégoire : La GRC effectue une vérification de niveau 1 du CIPC.

Transports Canada effectue une vérification de niveau 2 du CIPC, ce qui nous donne seulement le casier judiciaire qu'une personne peut avoir. La GRC va plus loin. Au printemps 2004, nous avons signé un protocole d'entente avec la GRC pour le partage des renseignements liés aux crimes. La vérification de la GRC permettra de déterminer si la personne a un casier judiciaire, mais aussi si la personne fait l'objet d'une enquête opérationnelle. La GRC déterminera si la personne est liée au crime organisé, ces données n'étant pas accessibles à Transports Canada.

Le sénateur Day : La vérification du Centre d'information de la police canadienne, que la GRC effectue, s'appelle vérification de niveau 1 ou 2 du CIPC?

M. Grégoire : Transports Canada effectue une vérification de niveau 2, tandis que la GRC effectue une vérification de niveau 1. Nous ne sommes pas une force policière.

Senator Day: I understand, but this database of the Canadian Police Information Centre is an electronic check of a name?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: They will check a name and then come back to Transport Canada and say they have no record of this name or that this person had an offence in the past.

Mr. Grégoire: Exactly.

Senator Day: Who makes the determination as to whether an offence or conviction is relevant?

Mr. Grégoire: If there is a criminal record or a conviction of any kind, then we have a committee within Transport Canada determine if that person represents a risk to transportation security. We cannot refuse a person just because the person has a criminal record, which explains why a number of applicants obtain security clearances even though they have a criminal record. The legislation is very precise. The person has to be a threat to transportation security.

Senator Day: Transport Canada conducts the CPIC level 2 test and information comes back on the fingerprint database and criminal record.

Mr. Grégoire: The fingerprint database will give the numbers of criminal files. Then we can go in and see the offences.

Senator Day: What does CSIS do for Transport Canada?

Mr. Grégoire: CSIS does an indices check.

Senator Day: I saw that you put it in quotation marks. Could you explain to me what an indices check is?

Mr. Grégoire: I would suggest that for those details you ask representatives of the RCMP or CSIS. Fundamentally, CSIS will tell us if they think a person is linked to terrorism or if a person represents a threat to national security, using the definition in their legislation. If that is the case, CSIS will send us that information and then we will tell the applicant that we are refusing to deliver a security clearance based on CSIS information.

Senator Day: The Pass Control Office sends an application form with a fingerprint, a photograph and a name with a five-year history. What does CSIS use to check their index?

Mr. Grégoire: To begin with, there is a computer check, which is done within 48 to 72 hours.

Senator Day: Against the name of the applicant?

Mr. Grégoire: Yes, and date of birth. If there is a red flag, then CSIS will investigate.

Le sénateur Day : Je comprends, mais cette base de données du Centre d'information de la police canadienne permet d'effectuer une recherche électronique d'un nom?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Le centre fera une vérification à partir du nom et dira ensuite à Transports Canada qu'aucun casier ne correspond à ce nom ou que cette personne a commis une infraction par le passé.

M. Grégoire : Exactement.

Le sénateur Day : Qui détermine si une infraction ou une déclaration de culpabilité est pertinente?

M. Grégoire : S'il y a un casier judiciaire ou une déclaration de culpabilité quelconque, un comité de Transports Canada détermine alors si la personne visée représente un risque pour la sécurité du transport. Nous ne pouvons refuser une personne simplement parce qu'elle a un casier judiciaire, ce qui explique pourquoi un certain nombre de demandeurs obtiennent des habilitations de sécurité même s'ils ont un casier judiciaire. La loi est très précise. La personne doit constituer une menace à la sécurité du transport.

Le sénateur Day : Transports Canada effectue la vérification de niveau 2 du CIPC et reçoit des renseignements à partir de la base de données des empreintes digitales et des casiers judiciaires.

M. Grégoire : La base de données des empreintes digitales donnera le numéro des casiers judiciaires. Nous pouvons alors vérifier quelles infractions ont été commises.

Le sénateur Day : Que fait le SCRS pour Transports Canada?

M. Grégoire : Le SCRS fait une recherche dans l'index.

Le sénateur Day : J'ai remarqué que vous aviez mis cela entre guillemets dans la version anglaise. Pouvez-vous m'expliquer en quoi consiste pareille recherche?

M. Grégoire : Pour obtenir ces précisions, je vous suggère d'interroger des représentants de la GRC ou du SCRS. Essentiellement, le SCRS nous indiquera s'il croit qu'une personne est liée au terrorisme ou si elle représente une menace pour la sécurité nationale, selon la définition qui se trouve dans la loi qui le régit. Le cas échéant, le SCRS nous enverra cette information, puis nous informerons le demandeur que nous refusons de délivrer une habilitation de sécurité à la lumière des renseignements fournis par le SCRS.

Le sénateur Day : Le Bureau de contrôle des laissez-passer envoie une demande d'emploi avec des empreintes digitales, une photographie, le nom du demandeur et un historique de cinq ans. De quoi se sert le SCRC pour effectuer une recherche dans son index?

M. Grégoire : Pour commencer, une recherche informatique est effectuée, ce qui se fait dans un intervalle de 48 à 72 heures.

Le sénateur Day : À partir du nom du demandeur?

M. Grégoire : Oui, et sa date de naissance. Si un drapeau rouge apparaît, alors le SCRS fera une enquête.

Senator Day: However, if there is no red flag for an applicant from some place in Canada, CSIS merely conducts the computer check?

Mr. Grégoire: To my knowledge, yes. If there is a red flag, CSIS does much more.

Senator Day: The red flag could be a name that pops up that causes CSIS some concern.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: What does Transport Canada do with respect to this five-year history, if anything?

Mr. Grégoire: We introduced the five-year history in 2004 as part of improving our background check process. We request that the person has five years of verifiable information. If someone has been in Canada all his life but for the last three years has been travelling abroad, we will want to know where the person was and what the person was doing. If he or she is a newcomer to Canada, it is the same situation. If we do not have access to five years of information, we will ask the applicant to provide additional information. For example, if someone said that he has been teaching at the London School of Economics, we will call the school and speak to the human resources people to verify this information ourselves.

Senator Day: Do you verify that information with respect to every applicant?

Mr. Grégoire: We only verify information for applicants who do not have five years of continuous stay in Canada.

Senator Day: For everyone who has been outside of Canada during part or all of the five years, do you specifically have a Transport Canada team verify that information?

Mr. Grégoire: Yes, if the absence was more than 90 days.

Senator Day: In the event that an applicant was not out of Canada in the five-year period, is anything done?

Mr. Grégoire: These are the checks with the other documents that I mentioned before.

Senator Day: Transport Canada does not do anything for those individuals, and you do not feel you need to?

Mr. Grégoire: Exactly.

Senator Day: You mentioned "if applicable" in relation to immigration. That would only be in the event that in giving their history a person indicates that he or she was not a Canadian citizen throughout the five-year period or that he or she has recently become a Canadian citizen?

Mr. Grégoire: Any immigrants.

Senator Day: What do you do with Immigration Canada?

Mr. Grégoire: We send the file to Immigration Canada. We also have an MOU with Immigration Canada for the sharing of information. In cases where an applicant is a permanent resident,

Le sénateur Day : Toutefois, s'il n'y a aucun drapeau rouge à aucun endroit au Canada concernant cette personne, le SCRS effectue simplement une recherche informatique?

M. Grégoire : À ma connaissance, oui. Si un drapeau rouge apparaît, le SCRS fera bien davantage.

Le sénateur Day : Le drapeau rouge pourrait être un nom qui apparaît et qui soulève certaines préoccupations au SCRS.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Que fait Transports Canada avec l'historique de cinq ans?

M. Grégoire : Nous avons exigé l'historique de cinq ans en 2004 afin d'améliorer la vérification des antécédents. Nous demandons à la personne de présenter cinq ans d'information vérifiable. Si une personne a vécu au Canada toute sa vie, mais qu'elle a voyagé à l'étranger au cours des trois dernières années, nous voulons savoir où elle a été et ce qu'elle a fait. C'est la même chose pour un nouvel arrivant. Si nous n'avons pas accès à cinq ans d'information, nous demanderons au demandeur de fournir de plus amples renseignements. Par exemple, si une personne dit avoir enseigné au London School of Economics, nous communiquons avec l'établissement et nous parlons avec les responsables des ressources humaines pour vérifier ces renseignements nous-mêmes.

Le sénateur Day : Vérifiez-vous cette information pour tous les demandeurs?

M. Grégoire : Nous vérifions l'information seulement pour les demandeurs qui ne sont pas restés au Canada pendant cinq années continues.

Le sénateur Day : Si une personne est allée à l'étranger durant une partie ou la totalité des cinq années, est-ce qu'une équipe de Transports Canada vérifie cette information?

M. Grégoire : Oui, si la personne s'est absentée pendant plus de 90 jours.

Le sénateur Day : Si le demandeur est resté au Canada pendant la période de cinq ans, fait-on quelque chose?

M. Grégoire : Il y a les vérifications faites avec les autres documents dont j'ai parlé tout à l'heure.

Le sénateur Day : Transports Canada ne fait rien pour ces personnes, et vous ne croyez pas que ce soit nécessaire?

M. Grégoire : Exactement.

Le sénateur Day : Vous précisez « s'il y a lieu » en parlant de l'immigration. Les vérifications sont faites seulement si une personne indique dans l'historique qu'elle n'avait pas la citoyenneté canadienne durant les cinq années ou qu'elle l'a obtenue récemment?

M. Grégoire : Tous les immigrants.

Le sénateur Day : Que faites-vous avec Immigration Canada?

M. Grégoire : Nous envoyons le dossier à Immigration Canada. Nous avons également un protocole d'entente avec ce ministère pour le partage de données. Si le demandeur est un

a naturalized citizen or a foreign national, we will transmit to CIC the applicant's name, date of birth, date of arrival in Canada and/or immigration or citizenship reference numbers. CIC will then conduct checks against its field operation support system and global case management system to confirm that the information provided by an applicant matches the information contained in the CIC database. CIC then confirms the individual's status by secure electronic communication through the Transport Canada intelligence group.

Senator Day: We have gone through the list of all the checks that you do. How long does this take? How long does it take for someone to go to the Pass Control Office, submit to the fingerprinting and photograph, et cetera, until they are told that they have clearance?

Mr. Grégoire: It can take two weeks if everything is fine, and it can take up to three months if there are a number of red flags.

Senator Day: If there are no red flags, is the average about two weeks?

Mr. Grégoire: It is two to three weeks if there are no red flags. I emphasize that.

Senator Day: I can understand that if there are red flags you must find out what they are.

For those uncomplicated cases, have you calculated roughly what the process costs are per applicant? Who pays for that?

Mr. Grégoire: This is part of our A base. Yes, we have calculated this, but I do not have the numbers with me now. I can provide this to the committee if senators are interested. When we wanted to introduce the program in the marine environment, we sought funds for the centre and we were allocated money — Transport Canada, the RCMP and CSIS — to fund this program. We have costs for each applicant, multiplied by the number of people we deal with. We process about 40,000 clearances per year at this point in time.

The Chairman: Just for clarification, Mr. Grégoire, explain to the audience what "A base" is.

Mr. Grégoire: The reference level of our budget.

The Chairman: The government pays for it, is what you are saying.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: Until now, we have been talking about transportation security clearance, not about a card being issued, but prerequisite to that.

Mr. Grégoire: Yes, but the process finishes there. If I tell you that you do not have a security clearance, you will not have a pass either.

résident permanent, un citoyen naturalisé canadien ou un ressortissant étranger, nous allons transmettre à CIC son nom, sa date de naissance, la date de son arrivée au Canada et/ou les numéros de référence de l'immigration ou de la citoyenneté. CIC effectuera alors des vérifications en utilisant son système de soutien des opérations des bureaux locaux et son système mondial de gestion des cas pour confirmer que l'information fournie par le demandeur correspond à l'information qui se trouve dans la base de données de CIC. CIC confirme alors le statut de cette personne par une voie de communication électronique protégée, par l'intermédiaire du groupe de renseignement de Transports Canada.

Le sénateur Day : Nous avons vu toute la liste des vérifications que vous faites. Combien de temps cela prend-il? Combien de temps s'écoule entre le moment où une personne se rend au Bureau de contrôle des laissez-passer, soumet ses empreintes digitales et sa photographie, et cetera, et le moment où elle apprend qu'elle a l'habilitation de sécurité?

M. Grégoire : Cela peut prendre deux semaines si tout va bien, ou jusqu'à trois mois s'il y a un certain nombre de drapeaux rouges.

Le sénateur Day : S'il n'y a pas de drapeau rouge, la moyenne est d'environ deux semaines?

M. Grégoire : Il faut de deux à trois semaines s'il n'y a pas de drapeau rouge. Je tiens à le souligner.

Le sénateur Day : Je peux comprendre que s'il y a des drapeaux rouges, vous devez trouver ce dont il s'agit.

Pour les cas qui ne sont pas compliqués, avez-vous calculé, en gros, combien coûte le processus pour chaque demandeur? Qui paie la facture?

M. Grégoire : Ces coûts sont absorbés par notre budget de services votés. Oui, nous avons fait ce calcul, mais je n'ai pas les chiffres ici. Je peux les fournir au comité si les sénateurs le souhaitent. Lorsque nous avons voulu implanter le programme dans le secteur maritime, nous avons demandé des fonds pour le centre et nous avons reçu de l'argent — Transports Canada, la GRC et le SCRS — pour financer ce programme. Nous avons les coûts pour chaque demandeur, multipliés par le nombre de personnes dont nous nous occupons. Nous traitons environ 40 000 demandes d'habilitation par année, à l'heure actuelle.

Le président : À titre de précision, monsieur Grégoire, veuillez expliquer en quoi consiste un budget de services votés.

M. Grégoire : C'est le niveau de référence de notre budget.

Le président : Le gouvernement assume ces dépenses, c'est ce que vous dites.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Jusqu'à présent, nous avons parlé de l'habilitation de sécurité en matière de transport, non pas de la délivrance d'un laissez-passer, mais des étapes préalables.

M. Grégoire : Oui, mais le processus s'arrête là. Si je vous dis que vous n'avez pas d'habilitation de sécurité, vous n'aurez pas de laissez-passer non plus.

Senator Day: Do you have any review of your clearance process, or is the five-year review built into the card holder?

Mr. Grégoire: No, it is independent. We have our own triggers in our databases for our own five-year internal review. As well, other triggers can be activated. For instance, if the RCMP — and they can do that any time during the course of the life of a person — provides us information that would trigger us to suspend or revoke a pass, then that file is looked at. However, if nothing happens, the file is reviewed after five years. Some airports have elected to change the pass every three years. They would call us to check if the security clearance is still valid. If we say it is valid but there are only two years left, they would not make the pass valid beyond the security clearance validity.

Senator Day: With respect to airports that have chosen to issue a card for three years, why would you not do a security clearance again at that time rather than wait for five years? Why the arbitrary choice of five years that does not fit in with someone else's need to conduct a security clearance every three years?

Mr. Grégoire: It is a risk management decision to do that every five years. The frequency is done in consultation with CSIS, the RCMP and other colleagues of other departments here in town. We questioned ourselves as to the frequency in the last two years because we wanted to improve the system. For the vast majority of people, five years is good enough.

The Chairman: In terms of the issuance of passes, I believe I heard you say that Transport Canada issues the passes.

Mr. Grégoire: No. We issue no pass. We issue our own pass for our own employees, but that is all the passes we issue.

The Chairman: You are saying you are responsible for what?

Mr. Grégoire: Security clearance.

The Chairman: Once you decide that there is a security clearance, then the airport authority issues the pass.

Mr. Grégoire: That is correct.

The Chairman: What discretion do they have to issue the passes once you have given the security clearance?

Mr. Grégoire: You mean if we do not issue a clearance, can they issue a card?

The Chairman: No. If you do issue a clearance, what discretion do they have, if any, to issue a pass?

Jean Barrette, Director, Security Operations, Transport Canada: As a matter of principle, any employee who applies for either a clearance or a Restricted Area Pass at an airport must substantiate the need and the purpose for them to be in a restricted area. That is supported by a pass application, duly supported by the employer. They must be subjected to the access

Le sénateur Day : Votre processus d'habilitation fait-il l'objet d'un examen, ou l'examen quinquennal est-il intégré à la réévaluation du titulaire de carte?

M. Grégoire : Non, c'est un processus indépendant. Nous avons nos propres déclencheurs dans nos bases de données pour notre examen interne quinquennal. Par ailleurs, d'autres déclencheurs peuvent être activés. Par exemple, si la GRC — elle peut le faire à n'importe quel moment dans la vie d'une personne — nous envoie des renseignements qui nous incitent à suspendre ou à révoquer un laissez-passer, alors ce dossier est examiné. Toutefois, si rien ne se produit, le dossier est examiné après cinq ans. Certains aéroports ont choisi de changer le laissez-passer tous les trois ans. Ils nous demandent de vérifier si l'habilitation de sécurité est encore valide. Si elle est encore valide mais pour deux autres années seulement, le laissez-passer ne sera pas valide au-delà de la date d'expiration de l'habilitation de sécurité.

Le sénateur Day : Concernant les aéroports qui ont choisi de délivrer un laissez-passer de trois ans, pourquoi ne faites-vous pas une vérification de sécurité à ce moment-là au lieu d'attendre cinq ans? Pourquoi choisir arbitrairement d'effectuer une vérification aux cinq ans alors que quelqu'un d'autre a besoin qu'une vérification de sécurité soit faite tous les trois ans?

M. Grégoire : Il a été décidé de le faire aux cinq ans dans le cadre de la gestion des risques. La fréquence est fixée en consultation avec le SCRS, la GRC et d'autres collègues d'autres ministères ici. Nous nous sommes posés la question au cours des deux dernières années parce que nous voulions améliorer le système. Pour la vaste majorité des gens, une vérification aux cinq ans est suffisante.

Le président : Je crois que vous avez dit que Transports Canada délivre les laissez-passer.

M. Grégoire : Non. Nous délivrons les laissez-passer de nos propres employés, c'est tout.

Le président : Vous êtes responsables de quoi?

M. Grégoire : De l'habilitation de sécurité.

Le président : Lorsque vous décidez de donner une habilitation de sécurité, l'autorité aéroportuaire délivre alors des laissez-passer.

M. Grégoire : C'est exact.

Le président : Quel pouvoir discrétionnaire l'autorité aéroportuaire a-t-elle pour délivrer les laissez-passer après que vous avez donné l'habilitation de sécurité?

M. Grégoire : Vous voulez savoir si elle peut délivrer un laissez-passer même si nous ne donnons pas l'habilitation?

Le président : Non. Si vous donnez l'habilitation, quel pouvoir discrétionnaire, s'il en est, a-t-elle pour délivrer un laissez-passer?

Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Transports Canada : En principe, tout employé qui demande une habilitation ou un laissez-passer de zone réglementée dans un aéroport doit justifier sa demande et indiquer pourquoi il doit se trouver dans une zone réglementée. Il présente une demande de laissez-passer, laquelle est dûment approuvée par l'employeur. Tous sont

clearance program, the transportation security program with Transport Canada, and the discretion that the airport exercises. The airport must ensure the employee only has access to those areas where they have a need and a right to be.

To give an example, if I am a cargo employee and work in the cargo warehouse at Toronto, I do not have a need nor can I substantiate being on the main air terminal apron of Pearson airport. Consequently, the responsibility and the discretion of the airport is to ensure that the zone is clearly indicated on the pass. The pass clearly provides the visible information that the individual is only entitled to be in that area.

In addition, when an employee is issued a Restricted Area Pass, they must sign terms and conditions upon issuance of that pass. For example, first, the pass is only to be used for the purpose of carrying out their work; second, that the pass is not to be issued to help someone else enter into the restricted area; and, third, that the pass must not be loaned to anyone. Those are the conditions of issuance.

I want to emphasize one point. A pass is not a right to an employee. A Restricted Area Pass is a privilege. For those employees who abuse the privileges of their pass, the airport manager, the airport authority, does have the discretion to pull that pass.

The Chairman: Keep in mind those points that you have just given us because we will come back to you later and ask you to explain how those are enforced.

Senator Meighen: I must be confused but I thought I heard you say, Mr. Grégoire, that you were dealing with Transport Canada employees only, not people who work at airports?

Mr. Grégoire: He asked me if we issue the passes, the cards themselves. We issue Transport Canada employee passes.

Senator Meighen: If I work for an airline, those passes come from the airport authority; is that correct?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: After you have given the security clearance?

Mr. Grégoire: Yes, sir.

The Chairman: Yet, the passes that are issued by Pearson airport may be used by a pilot in Trudeau airport.

Mr. Grégoire: For identification purposes, yes; to open doors, no.

assujettis au programme d'autorisation d'accès, au programme de sécurité dans les transports de Transports Canada et à la discrétion que l'aéroport exerce. Celui-ci doit s'assurer que l'employé n'a accès qu'aux zones où il doit se trouver et où il a le droit de se trouver.

Par exemple, si je suis un préposé au fret et que je travaille dans le magasin de fret de Toronto, je n'ai pas besoin d'être dans l'aire de trafic principale de l'aéroport Pearson et je ne peux justifier ma présence à cet endroit. En conséquence, la responsabilité et le pouvoir discrétionnaire de l'autorité aéroportuaire consistent à garantir que la zone est clairement indiquée sur le laissez-passer. L'information doit paraître bien visiblement sur le laissez-passer pour indiquer le secteur où cette personne est autorisée à circuler.

En outre, lorsqu'un employé reçoit un laissez-passer de zone réglementée, il doit signer les conditions inhérentes à la délivrance de ce document. Premièrement, le titulaire du laissez-passer ne l'utilise que pour l'exercice de ses fonctions; deuxièmement, le titulaire ne peut s'en servir pour aider quelqu'un d'autre à s'introduire dans une zone réglementée; troisièmement, le laissez-passer ne peut-être prêté à quiconque. Ce sont les conditions de délivrance.

J'aimerais souligner une chose. Un laissez-passer n'est pas un droit de l'employé. Un laissez-passer de zone réglementée est un privilège. Le gestionnaire de l'aéroport, l'autorité aéroportuaire a le pouvoir de retirer ce privilège à ceux qui en abusent.

Le président : Gardez en tête les points que vous venez de soulever parce que nous allons y revenir plus tard et vous demander d'expliquer comment ces mesures sont appliquées.

Le sénateur Meighen : Je dois être perdu, parce que j'ai cru que vous aviez dit, monsieur Grégoire, que vous vous occupiez seulement des employés de Transports Canada, et non des gens qui travaillent aux aéroports.

M. Grégoire : Il m'a demandé si nous délivrons les laissez-passer, les cartes. Nous délivrons les laissez-passer des employés de Transports Canada.

Le sénateur Meighen : Si je travaille pour une compagnie aérienne, c'est l'autorité aéroportuaire qui délivre mon laissez-passer; est-ce exact?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : Après que vous avez donné l'habilitation de sécurité?

M. Grégoire : Oui.

Le président : Pourtant, les laissez-passer délivrés par l'aéroport Pearson peuvent être utilisés par un pilote à l'aéroport Trudeau.

M. Grégoire : À des fins d'identification, oui; pour ouvrir des portes, non.

Senator Atkins: Would it not make more sense to have a centralized system rather than Transport Canada having its system and the airlines, even though you provide the security clearance, having their system? Would it not make more sense to have it all under one central control?

Mr. Grégoire: Yes. This is why we are introducing the Restricted Area Identification Card. A central database will be linked to our security clearance database and all of the airports. It is a triangle. If we cancel the security clearance, this will be known by the central database held by CATSA and then will be transmitted to the airport to cancel the pass immediately and vice versa. If the airport cancels an employee or wants an employee to stop having access to some areas, this information will be relayed to CATSA and to us. This concept of one place will be there as soon as our new system is in place at the end of December.

The Chairman: Would I be correct in saying that after you have dealt with RCMP, CSIS and Immigration Canada, all you know for sure is that so far the authorities do not have any reason to be concerned about this individual?

Mr. Grégoire: Or that the individual does not represent a threat to transportation security.

The Chairman: How do you get to that conclusion on the basis of the information you have? No one certifies back that they are not a threat. The RCMP does not tell you this person is not a threat; they simply say that so far they have no reason to believe this is a bad person. How do you make that jump?

Mr. Grégoire: What is your real question?

The Chairman: Which word did you not understand?

Mr. Grégoire: Are you saying that we should interview the individual or we should make a further assessment?

The Chairman: I am not saying anything. You are telling us that they have told you that this person is not a threat.

Mr. Grégoire: Yes.

The Chairman: I have not heard any of them say that yet. The RCMP did not say the person was not a threat; CSIS did not say the person was not a threat; Immigration Canada did not say the person was not a threat. They only told you that they had no information.

Mr. Grégoire: Yes, but they will tell us if there is threat. If they tell us nothing, it means they have nothing. If they think a person is a threat to transportation security, they will tell us.

The Chairman: No, you said they would tell you if they did not know anything about the person. That did not say anything about whether or not the person had plans that they were not aware of.

Le sénateur Atkins : Ne serait-il pas plus logique d'avoir un système centralisé au lieu que Transports Canada et les compagnies aériennes aient leur propre système, bien que ce soit vous qui donniez les habilitations de sécurité? Ne serait-il pas plus logique d'avoir un seul contrôle central?

M. Grégoire : Oui. C'est pourquoi nous adoptons la carte d'identité pour les zones réglementées. Une base de données centrale sera liée à notre base de données des habilitations de sécurité et tous les aéroports. C'est un triangle. Si nous annulons l'habilitation de sécurité, cette information sera connue de la base centrale de l'ACSTA, qui la transmettra à l'aéroport pour que le laissez-passer soit annulé immédiatement, et vice-versa. Si l'aéroport annule le laissez-passer d'un employé ou souhaite qu'un employé n'ait plus accès à certains secteurs, cette information sera transmise à l'ACSTA et à nous. Cette idée de centralisation se concrétisera dès que notre nouveau système sera en place, à la fin de décembre.

Le président : Ai-je raison de dire qu'après avoir traité avec la GRC, le SCRS et Immigration Canada, tout ce dont vous êtes certains, c'est que les autorités n'ont jusqu'à présent aucune raison de s'inquiéter de tel ou tel individu?

M. Grégoire : Ou que cet individu ne représente aucune menace pour la sécurité du transport.

Le président : Comment en arrivez-vous à cette conclusion à partir des renseignements que vous avez? Personne ne certifie en retour que cet individu ne représente aucune menace. La GRC ne vous dit pas que cette personne ne constitue pas une menace; elle vous dit seulement que, jusqu'à présent, elle n'a aucune raison de croire qu'il s'agit d'une mauvaise personne. Comment sautez-vous à cette conclusion?

M. Grégoire : Quelle est votre vraie question?

Le président : Quel mot n'avez-vous pas compris?

M. Grégoire : Êtes-vous en train de dire que nous devrions interroger l'individu ou que nous devrions faire une évaluation plus approfondie?

Le président : Je ne dis rien du tout. Vous nous dites que les autorités vous ont signalé que cette personne ne constitue pas une menace.

M. Grégoire : Oui.

Le président : Je ne les ai pas entendus dire cela. Ni la GRC, ni le SCRS, ni Immigration Canada n'a dit que la personne ne constituait pas une menace. Ils vous ont dit simplement qu'ils n'avaient aucune information.

M. Grégoire : Oui, mais ces autorités nous informeraient s'il y avait une menace. Si elles ne nous disent rien, c'est qu'elles n'ont rien. Si elles croient qu'une personne constitue une menace pour la sécurité du transport, elles vont nous le dire.

Le président : Non, vous avez affirmé qu'elles vous diront qu'elles ne savent rien de la personne en question. Vous ne sauriez pas si la personne a des plans dont les autorités ne sont pas au courant.

Mr. Grégoire: That is the whole purpose of the program. If CSIS or the RCMP have information on an individual who represents a threat, they will tell us and on that basis we will not issue a clearance or, if the person has one, we will suspend it.

The Chairman: Yes, but if no information is provided, it does not mean a person is not a threat.

Mr. Grégoire: That is right. People change and could become a threat in later years.

The Chairman: They could also be a threat right now and the RCMP does not realize it.

Mr. Grégoire: If the RCMP, CSIS and CIC do not realize it, it is pretty hard for us to make that determination.

The Chairman: Correct. All you know is that so far no one is aware of whether a person is a threat or not?

Mr. Grégoire: That is correct.

Senator Moore: For the record, what do you mean by the restricted area in an airport?

Mr. Barrette: There is a terminal building with a periphery, which include tenants, cargo buildings, et cetera. Ground side is any area to which the public has access, and the restricted area is that area to which only authorized individuals can enter.

The apron of air terminal buildings or the tarmac — a term being used in the press today — of cargo areas are areas to which only authorized individuals have access for the purpose of doing their jobs. In order for someone to gain the authority to access those areas, they must have a document of entitlement.

If we go further into the category of employees at an airport, they must be in possession of that document of entitlement, the Restricted Area Pass. As a passenger proceeding through the screening point, one must have a document of entitlement; for example, an electronic ticket or a boarding pass, something entitling that person to be allowed in that restricted area, provided they are subjected to security controls.

As another example, there may be someone travelling on business. For example, if you are in transit between Halifax and Vancouver and you have to do business with Senator Meighen, he could obtain from the air carrier something called a VIP pass. That document of entitlement allows you entry into the area provided you are subjected to screening. That special pass is approved by the airport authority, which is ultimately accountable for control of access into a restricted area.

That is a brief example of what we mean by ground side, the public area, and the type of situation where someone would want access into a restricted area.

M. Grégoire : C'est là l'objectif du programme. Si le SCRS ou la GRC a des renseignements sur une personne qui représente une menace, ils vont nous le signaler et à la lumière de cette information, nous ne délivrerons pas une habilitation ou, si la personne en a une, nous allons la suspendre.

Le président : Oui, mais si aucune information n'est fournie, cela ne veut pas dire qu'une personne ne constitue pas une menace.

M. Grégoire : C'est exact. Les gens changent et pourraient constituer une menace au fil des années.

Le président : Ils peuvent aussi constituer une menace maintenant, sans que la GRC le sache.

M. Grégoire : Si la GRC, le SCRS et CIC ne le savent pas, il est assez difficile pour nous de déterminer cela.

Le président : D'accord. Tout ce que vous savez, c'est que personne jusqu'à présent ne sait si un individu constitue une menace ou non?

M. Grégoire : C'est exact.

Le sénateur Moore : Pour le compte rendu, en quoi consiste la zone réglementée d'un aéroport?

M. Barrette : Il y a un terminal aérien avec une périphérie, qui comprend les locataires, les bâtiments de fret, et cetera. Le côté ville de l'aéroport est tout le secteur accessible au public, tandis que la zone réglementée est le secteur dans lequel seules les personnes autorisées peuvent pénétrer.

L'aire de trafic du terminal aérien et l'aire de trafic de l'aérogare de fret sont des zones où seules des personnes autorisées peuvent circuler dans l'exercice de leurs fonctions. Pour avoir accès à ces zones, elles doivent avoir un document d'autorisation.

Si nous examinons plus en détail la catégorie des employés d'un aéroport, ils doivent être titulaires de ce document d'autorisation, le laissez-passer de zone réglementée. Un passager qui passe aux contrôles doit présenter un document d'autorisation; par exemple, un billet électronique ou une carte d'embarquement, un document qui autorise cette personne à s'introduire dans cette zone réglementée, pourvu qu'elle se soumette aux contrôles de sécurité.

Comme autres exemples, quelqu'un peut être en voyage d'affaires. Par exemple, si vous êtes en transit entre Halifax et Vancouver et que vous devez rencontrer le sénateur Meighen, il pourrait obtenir du transporteur aérien un laissez-passer de voyageur officiel. Ce document d'autorisation vous permet de pénétrer dans la zone pourvu que vous vous soumettiez aux contrôles. Ce laissez-passer spécial est approuvé par l'autorité aéroportuaire, qui est responsable du contrôle d'accès d'une zone réglementée.

Voilà un bref exemple de ce qui constitue le côté ville de l'aéroport, le secteur accessible au public, et le genre de situation où quelqu'un voudrait avoir accès à une zone réglementée.

Senator Meighen: As I understand it, the new Restricted Area Identification Card will not have any geo-fencing component. Provided my card is up to date and I am who I claim to be, is there anything stopping me from moving between restricted area A and restricted area B?

Mr. Grégoire: There is the possibility of access being denied by the airports, and this is something we took further than the original announcement.

When we announced the RAIC program back in 2002, control of the door was not part of the program. Now, all airports have adopted the same technology of controlling access to doors as well as the ID portion. That means the airport actually decides which doors you can and cannot access with your card. It is a bit like our passes for buildings: Some people are allowed access to every floor of the building while others are only allowed access to some floors at certain hours.

Senator Meighen: It is left to the discretion of the airport.

Senator Moore: Are airport Pass Control Offices only present at Class I airports, or are they also present at Class II airports?

Mr. Grégoire: There is something set up in all 29 airports across the country.

Senator Moore: Are there staff in that Pass Control Office looking at monitors that show information triggered by use of the restricted pass? For example, can they see that Mr. X is a food handler? If so, what is he doing in the baggage handling section? He should not be there? Will the new system you are putting in place in the control offices be able to ensure that — maybe this is what was referred to as the geo-fencing — a person is entitled to be in the area he or she is supposed to be in?

Mr. Barrette: That is the beauty of an electronic access control system. It allows the airport authority, who is responsible for access control, to determine which doors one can have access to. I will refer back to my example.

Senator Moore: For example, I am in transit and someone wants to see —

Mr. Barrette: No, we are talking about an employee. A passenger situation is quite different.

If I am an employee in the cargo area, I am supposed to be working at the other end of the field and I am not supposed to be on the terminal apron. In answer to your first question, if Jean Barrette has access control through the cargo building, the airport authority will know which doors I have access to or not.

Le sénateur Meighen : Si je comprends bien, il n'y a pas de barrière géographique assortie à la nouvelle carte d'identité pour les zones réglementées. Si ma carte est à jour et que je suis bien la personne que je prétends être, y a-t-il quelque chose qui m'empêche de passer de la zone réglementée A à la zone réglementée B?

M. Grégoire : Il est possible que les aéroports vous refusent l'accès, et c'est une mesure que nous avons prise après l'annonce originale.

Lorsque nous avons annoncé le programme CIZR en 2002, le contrôle des portes ne faisait pas partie du programme. Aujourd'hui, tous les aéroports ont adopté la même technologie de contrôle d'accès aux portes et d'identification. Cela signifie que l'aéroport décide quelles sont les portes que vous ne pouvez pas franchir avec votre carte. C'est un peu comme les laissez-passer des édifices : certaines personnes peuvent s'introduire sur tous les étages de l'édifice, tandis que d'autres n'ont accès qu'à certains étages, à certaines heures.

Le sénateur Meighen : Cette décision est laissée à la discrétion de l'aéroport.

Le sénateur Moore : Trouve-t-on des bureaux de contrôle des laissez-passer aux aéroports de catégorie I seulement, ou sont-ils présents aussi aux aéroports de catégorie II?

M. Grégoire : Il y a quelque chose en place dans les 29 aéroports du pays.

Le sénateur Moore : Y a-t-il du personnel dans ces bureaux qui surveille des écrans montrant l'information déclenchée par l'utilisation des laissez-passer de zones réglementées? Par exemple, peut-on voir que monsieur X est un préposé à la manutention des aliments? Dans ce cas, que fait-il dans la zone de manutention des bagages? Il ne devrait pas être à cet endroit. Le nouveau système que vous mettez en place dans les bureaux de contrôle permettra-t-il de garantir — et c'est peut-être ce qu'on voulait dire quand on parlait de barrières géographiques — qu'une personne est autorisée à se trouver dans la zone où elle se trouve?

M. Barrette : Voilà tout l'intérêt d'un système de contrôle d'accès électronique. Il permet à l'autorité aéroportuaire, qui est responsable du contrôle de l'accès, de déterminer quelles sont les portes qu'une personne peut franchir; comme je le disais dans l'exemple que j'ai donné.

Le sénateur Moore : Par exemple, je suis en transit et quelqu'un veut voir...

M. Barrette : Non, nous parlons d'un employé. La situation d'un passager est bien différente.

Si je suis un employé affecté à la zone de fret, je suis censé travailler à l'autre extrémité du terrain et je ne devrais pas me trouver dans l'aire de trafic du terminal aérien. Pour répondre à votre première question, si Jean Barrette peut se rendre jusqu'à l'aérogare de fret, l'autorité aéroportuaire saura quelles sont les portes auxquelles il a accès ou non.

Let us assume that Jean Barrette decides one day that he will test the system and abuse his privilege by trying to gain access through a pedestrian door in the air terminal building. First, if the card has not been programmed, I will not be able to go through that door. Second, the airport authority will in fact have an electronic record demonstrating that Card 002, owned by Jean Barrette, attempted to penetrate that pedestrian door at the air terminal building.

Senator Moore: If someone is at that cargo end on the ground, they could still travel on foot without going through a doorway to the tarmac side of the building; correct?

Mr. Barrette: There is always the possibility of someone moving within the restricted area between one zone and another. You are absolutely right. That is why additional mechanisms and requirements are in place for airport operators to exercise patrol. They must do patrols on their side, and there are visual checks. That is why we have provided, as requested by Senator Kenny, discretion for the airport authority to lift that pass, to lift that privilege if the individual may have abused them.

You can resolve a lot of issues using electronics and automated access control systems. That is the reason we have built those layers, to ensure that guidelines are supplemented by proper supervision and proper patrol. That is the reason we have provided the airport authority and their protective security people, who patrol our side, with the discretion of lifting that pass if the privileges have been abused by the employee.

The Chairman: That is one of the concerns we have as a committee, the technology you are going to and the reason you did not jump the "pass" generation through to true geo-fencing where someone, as Senator Moore was describing, is moving from one area to another. Passes currently exist that will alert a central authority when someone is moving from one area to another. You are familiar with those passes. They have the ability to communicate that information back to a control center. Why have you chosen not to go with that technology?

I ask you that question because we have received testimony from people who work on the air side, the apron or tarmac, as you have referred to it, and they say the airports do not check them regularly. They have the ability, right and maybe even the obligation to check, but in reality they do not. The ability to observe or the concept that other workers would report them does not, in fact, happen. They are able to move around a great deal.

Therefore, what you have been describing seems to be something that will be effective only if someone is actually going through a door that requires a card for it to open. However,

Supposons que Jean Barrette décide un bon jour de mettre le système à l'épreuve et d'abuser de ses privilèges en essayant d'accéder au terminal aérien par une porte piétonnière. Premièrement, si la carte n'a pas été programmée à cet effet, je ne pourrai pas franchir cette porte. Deuxièmement, l'autorité aéroportuaire aura un fichier électronique montrant que le détenteur de la carte 002, celle de Jean Barrette, a essayé de franchir cette porte piétonnière au terminal aérien.

Le sénateur Moore : Si quelqu'un se trouve dans l'aire de fret, il pourrait tout de même se rendre à pied jusqu'à l'aire de trafic, sans franchir de portes, n'est-ce pas?

M. Barrette : Il est toujours possible que quelqu'un passe d'un secteur à l'autre à l'intérieur de la zone réglementée. Vous avez absolument raison. C'est pourquoi d'autres mécanismes et exigences sont en place pour permettre aux exploitants des aéroports d'exercer une surveillance. De leur côté, ils doivent effectuer des rondes de surveillance, et il y a des contrôles visuels. C'est pourquoi, à la demande du sénateur Kenny, nous avons donné à l'autorité aéroportuaire le pouvoir discrétionnaire d'annuler le laissez-passer, de retirer le privilège dont la personne peut avoir abusé.

Vous pouvez régler bien des problèmes grâce à l'électronique et aux systèmes automatisés de contrôle d'accès. C'est la raison pour laquelle nous avons établi ces diverses mesures, pour que les lignes directrices soient complétées par une supervision et une surveillance adéquates. C'est la raison pour laquelle nous avons donné à l'autorité aéroportuaire et à son personnel de sécurité, qui effectue des rondes de surveillance de notre côté, le pouvoir discrétionnaire de retirer le laissez-passer si l'employé abuse des privilèges qu'il comporte.

Le président : C'est l'une des préoccupations du comité, la technologie que vous adoptez et la raison pour laquelle vous n'avez pas été plus loin que la génération des « laissez-passer » pour établir un véritable système de barrières géographiques, pour empêcher qu'une personne ne passe d'une zone à l'autre, comme le sénateur Moore l'a décrit. Il existe actuellement des laissez-passer qui permettent d'avertir une autorité centrale lorsqu'une personne se déplace d'une zone à l'autre. Vous connaissez ce système. Ces cartes permettent de communiquer l'information à un centre de contrôle. Pourquoi n'avez-vous pas choisi cette technologie?

Je vous pose cette question parce que nous avons entendu les témoignages de personnes qui travaillent dans l'aire de trafic, comme vous dites, et qui affirment que les aéroports ne font pas de vérification régulière. Ils ont la capacité, le droit et peut-être même l'obligation d'effectuer des contrôles, mais en réalité, ils ne le font pas. La capacité d'observer ou l'idée que d'autres travailleurs signaleraient la présence des intrus, cela ne fonctionne pas. Ils peuvent se déplacer beaucoup.

En conséquence, ce que vous avez décrit ne sera efficace que si une personne franchit une porte dont l'ouverture nécessite l'utilisation d'une carte. Toutefois, on ne sait pas si un individu

it does not show up if someone happens to walk through when the door is already open or if the person moves air side from one location to another when they are not entitled to go from one location to another.

Why have you not chosen to take that extra step in order to provide that level of security at our airports?

Mr. Grégoire: CATSA is managing this program. CATSA is the organization that chose the technology and is implementing it now. As any technology, it is evolving quickly, and your recommendation can be taken for a future enhancement of the program.

However, as you know and we know, we cannot depend on a single system. That is why we use a multi-layered approach. In this case, that is why we are screening non-passengers on a random basis.

The Chairman: I understand the need for multiple layers, but it is not right for you to offload this on CATSA. CATSA is your creature; they follow your policies and cannot deviate from them. Transport Canada is responsible for everything CATSA does. Do not come to this committee and say that is a CATSA problem because when we call CATSA in, they say, "We do what Transport Canada tells us to do."

Mr. Grégoire: As I said at the beginning, the concept of operations, which was provided to CATSA some years ago, was to have a central database controlling the person, the validity of the pass, validity of the clearance and put it all together. We have already gone further with the control of doors, and maybe we will go further in the future, but we do not have the geo-surveillance at this point in time.

The Chairman: We know you do not, but it has been around for a long period of time. It is old technology. It is available to you, and it appears that you have made the wrong choice.

Mr. Barrette: On your point about geo-technology, you are right. It is technology that has been around for a little while. I would challenge many of us to go around the world right now to find this kind of technology which has been used in an environment as complex as an airport. We have not ignored it. As a matter of fact, we tested a lot of biometric technology after 9/11, as you are well aware, ranging from hand scanners to facial geometry. I will not get into the long list of bells and whistles because that is what they are — bells and whistles. There is good reliable technology out there.

I am not a technology person, but what I know about this technology, senators, is that to apply it to an airport environment requires further analysis and further maturity of that technology to be able to put it in place. We have not ignored it. However, we will felt at the time, based on the maturity of the technology and the challenges we deal with, using technology in an airport

passes la porte lorsqu'elle est déjà ouverte ou s'il se déplace d'un secteur à l'autre, côté piste, alors qu'il n'est pas autorisé à le faire.

Pourquoi n'avez-vous pas pris cette mesure supplémentaire pour assurer ce niveau de sécurité dans nos aéroports?

M. Grégoire : L'ACSTA gère ce programme. C'est elle qui a choisi la technologie et qui la met en œuvre maintenant. Comme toute autre technologie, celle-ci évolue rapidement, et votre recommandation peut être prise en considération pour l'amélioration future du programme.

Toutefois, vous le savez comme nous, nous ne pouvons dépendre d'un seul système. C'est pourquoi nous utilisons une approche comportant de multiples mesures. C'est pour cette raison que nous contrôlons les non-passagers de façon aléatoire.

Le président : Je comprends la nécessité d'avoir plusieurs mesures, mais vous n'avez pas raison de vous décharger de ceci sur l'ACSTA. C'est votre créature; elle suit vos politiques et elle ne peut pas y déroger. Transports Canada est responsable de tout ce que fait l'ACSTA. Ne dites pas au comité que c'est le problème de l'ACSTA, parce que lorsque ses porte-parole comparaissent ici, ils nous disent « Nous faisons ce que Transports Canada nous dit de faire ».

M. Grégoire : Comme je l'ai dit au début, le concept des opérations, qui a été fourni à l'ACSTA il y a quelques années, consistait à avoir une base de données centrale pour contrôler la personne, la validité du laissez-passer, la validité de l'habilitation de sécurité et mettre toutes ces choses ensemble. Nous sommes déjà allés plus loin avec le contrôle des portes et nous irons peut-être encore plus loin dans l'avenir, mais nous n'avons pas la surveillance géographique pour l'instant.

Le président : Nous le savons, mais cette technologie existe depuis longtemps. C'est une vieille technologie. Elle est disponible, et il semble que vous avez fait le mauvais choix.

M. Barrette : Vous avez raison au sujet de la géotechnologie. Cette technologie existe depuis un certain temps. Je doute toutefois que nous puissions trouver, quelque part dans le monde, ce genre de technologie appliquée dans un environnement aussi complexe qu'un aéroport. Nous ne l'avons pas rejetée d'emblée. En fait, nous avons testé plusieurs technologies biométriques après le 11 septembre, comme vous le savez très bien, que ce soit le balayage de la main ou la géométrie faciale. Je ne vais pas vous énumérer toute la liste d'instruments, parce que c'est bien ce dont il s'agit — des instruments. Il existe une technologie qui est fiable.

Je ne suis pas technologue, mais ce que je sais au sujet de cette technologie, c'est que pour l'appliquer dans un aéroport, il faut une analyse plus approfondie et il faut que cette technologie soit plus perfectionnée pour pouvoir être mise en place. Nous ne l'avons pas négligée. Toutefois, nous avons jugé à ce moment-là, compte tenu de l'avancement de la technologie et des défis que

environment is not as easy as using technology in an office building where the peripheral interference and issues are much less than that of an airport environment.

Mr. Grégoire is absolutely right that this is a first step. Let me reassure you that Canada will be the first country to have an integrated system of Restricted Area Identification Cards at airports.

The Chairman: The technology you described to us is appropriate for an office building and not an airport. Your very example is one that works fine in an office building, but not in an airport. Could you provide the committee with the evaluation that you used to arrive at this judgment?

Mr. Barrette: Perhaps we can ask our colleagues from CATSA who are responsible for the operational implementation to provide you with these details. I do not have the analysis with me today.

The Chairman: We are really fixed with you folks going like this. CATSA works for you; it follows your policies and your direction. They are the implementers. You are the policymakers and they do what you say.

Senator Moore: With respect to the applicants for a security clearance, does that include pilots and flight attendants as well as conventional ground crew at airports?

Mr. Barrette: Yes, it does.

The Chairman: When you say it includes pilots, are you telling us that all pilots are included?

Mr. Grégoire: No, not all pilots. It includes all pilots who need to go through a secured door in the main terminal of the 29 airports.

The Chairman: When you say “need to go through a secured door,” how many do not have to go through the secured door?

Mr. Grégoire: The Canadian airline pilots who fly out of the 29 airports all have the security clearance and the card.

The Chairman: How many pilots go through an inspection process?

Mr. Grégoire: Today, it depends on the airport. Some airports force the pilot to go through the passenger screening point and others do not force them. Our regulations treat the pilots as non-passengers, and they can go through the access door of the airports. We allow that to happen because they have a security clearance and an ID card. However, some airports go further and want to provide for more security and force the pilots to go through the passenger screening points.

The Chairman: When you say “force,” it sounds as though that is pejorative. Is it something you do not agree with?

nous avons, que l'utilisation de cette technologie dans un aéroport n'est pas aussi facile que dans un édifice à bureaux où l'interférence périphérique et les difficultés sont bien moindres que dans un aéroport.

M. Grégoire a bien raison de dire qu'il s'agit d'une première étape. Je peux vous assurer que le Canada sera le premier pays à avoir un système intégré de cartes d'identité pour les zones réglementées dans les aéroports.

Le président : La technologie que vous avez décrite convient à un édifice à bureaux et non à un aéroport. L'exemple même que vous avez donné sied tout à fait à un édifice à bureaux, mais non à un aéroport. Pouvez-vous donner au comité l'évaluation que vous avez utilisée pour en arriver à cette conclusion?

M. Barrette : Vous pourriez peut-être demander ces précisions à nos collègues de l'ACSTA qui sont responsables de l'application opérationnelle. Je n'ai pas cette analyse ici.

Le président : Vous faites vraiment toujours la même chose. L'ACSTA travaille pour vous; elle suit vos politiques et vos directives. Elle est chargée de la mise en application. Vous décidez des politiques, et elle fait ce que vous dites de faire.

Le sénateur Moore : Concernant les demandeurs d'une habilitation de sécurité, est-ce que cela inclut les pilotes et les agents de bord et le personnel de piste des aéroports?

M. Barrette : Oui.

Le président : Voulez-vous dire que cela inclut tous les pilotes?

M. Grégoire : Non, pas tous. Ce sont tous les pilotes qui doivent franchir un point d'accès sécurisé au terminal principal des 29 aéroports.

Le président : Combien de pilotes n'ont pas à franchir de points d'accès sécurisés, comme vous dites?

M. Grégoire : Tous les pilotes de ligne canadiens qui travaillent dans les 29 aéroports ont une habilitation de sécurité et un laissez-passer.

Le président : Combien de pilotes sont soumis à un contrôle?

M. Grégoire : Tout dépend des aéroports. Certains aéroports obligent les pilotes à passer par les points de contrôle des passagers, et d'autres non. Notre règlement ne considère pas les pilotes comme des passagers, ce qui leur permet de franchir les points d'accès des aéroports. Cela leur est possible parce qu'ils ont déjà une habilitation de sécurité et une carte d'identité. Cependant, pour renforcer davantage la sécurité, certains aéroports forcent les pilotes à passer par les points de contrôle des passagers.

Le président : On dirait que vous n'êtes pas d'accord avec cela?

Mr. Grégoire: Not at all. We cannot disagree with more security, but our basic requirement is the background check and the random screening of non-passengers. That is the basic requirement. Some airports go further, and we will not prevent them from going further, of course.

The Chairman: When you say some pilots are screened and some are not, aside from Pearson airport, where else are pilots checked?

Mr. Barrette: I do not have a specific list, but it would be several smaller airports like Class II airports. Many do not have a bypass door; consequently, a lot of these pilots have to go through the screening points anyway.

The Chairman: Do you think that is a good idea?

Mr. Barrette: Do you mean going through a screening point?

The Chairman: Yes.

Mr. Grégoire: We do not discuss policy.

The Chairman: You do not discuss policy.

Mr. Grégoire: I can explain to you the actual policy. I just did. We do not impose screening of pilots if they have a security pass, which they obtain through a background check.

The Chairman: You are telling us the practice at some airports. I said Pearson and I asked if there were others. I simply asked if you thought this was good.

Mr. Grégoire: We have no opinion on what is good and what is not good.

The Chairman: Really? You set the policy, but you have no opinion.

Mr. Grégoire: The minister sets the policy.

The Chairman: Should we ask the minister whether he thinks it is good that Pearson screens pilots?

Mr. Grégoire: If you want to discuss policy, sir. The pilots have control of the aircraft. Once they are in the cockpit, they control the aircraft.

The Chairman: You have control over who gets screened and who does not.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Moore: I find that interesting. This summer, I was in the United States a few times on Banking Committee business. The pilots and flight attendants went through the same security check I did. That was in Philadelphia, Nashville and Boston. I am surprised at that.

Senator Atkins: Perceptions are important. When the public hears that there are criminals employed at airports, who determines whether a criminal is or is not a threat to national

M. Grégoire : Pas du tout. On ne peut pas être en désaccord avec une sécurité accrue, mais ce que nous exigeons à la base, c'est la vérification des antécédents et le contrôle au hasard des non-passagers. C'est la condition essentielle. Certains aéroports en font plus, et nous n'allons évidemment pas les en empêcher.

Le président : Quand vous dites que certains pilotes sont contrôlés et que d'autres ne le sont pas, pourriez-vous nous dire dans quel autre aéroport, à part l'aéroport Pearson, les pilotes sont contrôlés?

M. Barrette : Je n'ai pas la liste détaillée, mais dans plusieurs plus petits aéroports de catégorie II. Dans ces aéroports, les pilotes doivent passer par les points de contrôle de toute façon, parce qu'il n'y a pas d'autre voie d'accès.

Le président : Pensez-vous que c'est une bonne idée?

M. Barrette : De passer par le point de contrôle?

Le président : Oui.

M. Grégoire : Nous ne discutons pas de considérations politiques.

Le président : Vous ne discutez pas de considérations politiques.

M. Grégoire : Je peux vous expliquer la politique en vigueur. Je viens de le faire, d'ailleurs. Nous n'exigeons pas le contrôle des pilotes qui ont une habilitation de sécurité, qu'ils ont obtenue après vérification de leurs antécédents.

Le président : Vous nous indiquez ce qui se fait dans certains aéroports. Je vous ai parlé de l'aéroport Pearson et je vous ai demandé s'il y avait des contrôles ailleurs. Je vous ai simplement demandé si vous pensiez que c'était une bonne chose.

M. Grégoire : Nous n'avons pas d'opinion sur ce qui est bon et sur ce qui ne l'est pas.

Le président : Vraiment? Vous établissez la politique, mais vous n'avez pas d'opinion.

M. Grégoire : C'est le ministre qui établit la politique.

Le président : Devrions-nous demander au ministre s'il pense que c'est une bonne chose de contrôler les pilotes à l'aéroport Pearson?

M. Grégoire : Si vous voulez discuter de politique, monsieur. Les pilotes conduisent un avion. Quand ils sont dans le poste de pilotage, ce sont eux qui sont aux commandes.

Le président : Vous décidez qui est contrôlé et qui ne l'est pas.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Moore : Ce que vous dites est intéressant. Cet été, je suis allé quelques fois aux États-Unis pour le compte du comité des banques. Les pilotes et les agents de bord ont été soumis aux mêmes contrôles de sécurité que moi. C'était à Philadelphie, Nashville et Boston. Ce que vous dites me surprend.

Le sénateur Atkins : Les perceptions comptent. Quand le grand public entend dire qu'il y a des criminels qui travaillent dans les aéroports, on peut se demander qui détermine si un criminel est

security? Is it a psychologist? Who makes that determination? Social behaviour can determine a lot of threats, including those that might be important to national security at an airport.

Mr. Grégoire: If the person has a criminal record, that person will be assessed systematically by a committee. As a minimum, that committee is composed of our director of intelligence and screening, one original director of security, one lawyer from Justice Canada and the chief of security screening programs. Those people will look at the person's file with a view to determine whether or not the person represents a threat to transportation security.

There are large numbers of people with criminal records, as was pointed out by the Auditor General of Canada back in 2004. However, I would say that most of those involve criminal offences that do not represent a threat. For instance, the vast majority are drunk driving charges or charges that occurred 20 or 25 years ago for which people have not requested a pardon. The airports are the same as elsewhere in our society: People have a right to work, even though they have a criminal record. According to the last Statistics Canada census, close to 10 per cent of the population has a criminal record. While that figure is much lower at our airports because of the data background check that is done, 3 per cent to 5 per cent of people who work at airports have criminal records. This should not surprise you. It is not a threat to transportation security. We have to follow the law, and that is what the law says. The law does not say that people with a criminal record cannot work at airports. The law tells us that people who represent a threat to transportation security or national security cannot work at airports.

Senator Atkins: I am curious as to the guidelines. Are there guidelines for making that judgment?

Mr. Grégoire: Yes, there are guidelines. As I mentioned, it depends on the offence. It depends on when the offence occurred. We do not have a set of rigid guidelines under which people would be rejected systematically. If there is criminal record information, the committee that I mentioned before will make an assessment. This assessment is then sent to the minister or his delegate, the deputy minister, who then accepts or refuses the recommendation of the committee.

Senator Atkins: You can understand that when the public hears that there are criminals working at airports, without any definition, they could be quite shocked by that information.

Mr. Grégoire: Yes. They are small criminal offences. Often the people will have paid their dues to society but have not requested a pardon, so a criminal record pops up. In the vast majority of cases, the offence is driving while under the influence of alcohol.

The Chairman: We understand the point you make, that not all criminals should be precluded from working. However, when the Royal Canadian Mounted Police tell us that they know that there

ou n'est pas une menace à la sécurité nationale. Est-ce un psychologue? Qui le détermine? Le comportement en société permet de déceler beaucoup de menaces, y compris celles qui pourraient être jugées importantes à la sécurité nationale dans un aéroport.

M. Grégoire : Tous ceux qui ont un casier judiciaire sont systématiquement évalués par un comité. Ce comité est au moins composé du directeur du service de renseignement et de contrôle, d'un directeur de la sécurité, d'un avocat de Justice Canada et du chef des programmes d'enquêtes de sécurité. Les membres du comité vont examiner le dossier de cette personne pour déterminer si elle représente une menace à la sécurité dans les transports.

Il y a beaucoup de gens qui ont des casiers judiciaires, comme l'a fait remarquer la vérificatrice générale du Canada en 2004. Cependant, je dirais que la plupart des infractions commises ne constitue pas une menace. En effet, il s'agit dans la vaste majorité des cas d'accusations pour conduite avec facultés affaiblies ou d'accusations portées il y a 20 ou 25 ans pour des délits pour lesquels leurs auteurs n'ont pas demandé de pardon. Les aéroports fonctionnent comme le reste de la société. Les gens ont le droit d'y travailler, même s'ils ont un casier judiciaire. Selon le dernier recensement de Statistique Canada, près de 10 p. 100 des gens ont un casier judiciaire. En raison des vérifications qui sont faites dans les aéroports, ce pourcentage est moindre, mais il reste qu'il y a 3 à 5 p. 100 de ceux qui y travaillent qui ont un casier judiciaire. Cela ne devrait pas vous surprendre. Ce n'est pas une menace pour la sécurité dans les transports. Nous devons suivre la loi, et c'est ce que dit la loi. Elle n'interdit pas à ceux qui ont un casier judiciaire de travailler dans les aéroports. Elle stipule que ceux qui représentent une menace pour la sécurité dans les transports ou la sécurité nationale ne peuvent pas y travailler.

Le sénateur Atkins : Je suis curieux de savoir s'il y a des lignes directrices qui guident les décisions à ce sujet?

M. Grégoire : Oui, il y a des lignes directrices. Comme je l'ai dit, tout dépend du délit et du moment où il a été commis. Il n'y a pas de règles strictes en vertu desquelles les gens sont refusés systématiquement. Si une personne a un casier judiciaire, le comité dont j'ai parlé tout à l'heure va faire une évaluation. Son évaluation est ensuite envoyée au ministre ou à son délégué, le sous-ministre, qui approuve ou rejette les recommandations du comité.

Le sénateur Atkins : Vous pouvez comprendre que la population puisse être très consternée d'apprendre que des criminels, quelle que soit la nature des crimes, travaillent dans les aéroports.

M. Grégoire : Oui. Il y a de petits délits. Souvent, les gens ont remboursé leur dette envers la société sans demander de pardon, de sorte qu'ils ont toujours un casier judiciaire. Dans la vaste majorité des cas, il s'agit d'infractions pour conduite avec facultés affaiblies.

Le président : Nous comprenons qu'on ne peut pas empêcher tous les criminels de travailler. Cependant, quand la Gendarmerie royale du Canada nous dit savoir qu'il y a des réseaux de criminels

are a number of criminal gangs active airside, active on the tarmac, how can you justify not searching everybody who will work airside? The police are telling you that there are organized criminal groups currently working at those very airports.

Mr. Grégoire: As I mentioned in June, we did not say we would never screen all the non-passengers. We said that we were not doing that now. We are doing this on a random basis now. That being said, this is why we signed a memorandum of understanding with the Royal Canadian Mounted Police back in April 2004. If the RCMP has information on anyone they think should not work at the airport, they can give us the name and we will revoke or suspend the clearance. If the RCMP tells us — as they have in the past two years — that so-and-so is a member of a criminal gang and should not have a clearance, then we act; or if so-and-so is applying for a clearance, you should not give him one.

Senator Meighen: In the last two years, approximately how many passes would have been revoked?

Mr. Grégoire: I have the exact number: in 2004, 58 passes; in 2005, 107 passes; in 2006, to date, as of Friday, 34 passes have either been cancelled or refused. These numbers are based on criminal information or other types of information.

We also have the five years of information that resulted in a number of security clearances being refused. That is a different set of numbers. I believe that we refused or cancelled or did not give a security clearance to 434 applicants since March 2005.

The Chairman: If later this afternoon we ask the RCMP whether any criminal gangs or organized criminal gangs are active in Canadian airports, will their answer be no?

Mr. Grégoire: I do not know what their answer will be, sir. If they give us names with specific information, we will act upon that information. Of course, once you tell this to the applicant, he or she can use the existing appeal mechanism. A person can go to the Federal Court and challenge the fact that you have suspended or revoked his or her clearance.

Senator Moore: Mr. Grégoire, did you say that 434 applications were refused?

Mr. Grégoire: They were refused. That is based on five years of information. That is since March 2005.

Senator Moore: Does that include the 107 and the 34?

Mr. Grégoire: No, it does not. It is a separate number. In fact, I can give you the number since the beginning of the program. Back in 1986, we have either cancelled or refused 574 security clearances. Since we introduced the five years of information criteria, we have refused a further 434 clearances, for a total of 1,008.

Senator Moore: What is the difference between those ones and the 107 from 2005 and the 34 to date in 2006? Is this a function of the process?

actifs du côté des pistes, du tarmac, comment pouvez-vous justifier de ne pas fouiller tous ceux qui travaillent à cet endroit? Les forces de police vous disent qu'il y a des groupes criminels qui travaillent dans ces aéroports.

M. Grégoire : Comme je l'ai dit en juin, nous n'avons pas déclaré que nous ne contrôlerions jamais tous les non-passagers. Nous avons dit que nous ne le faisons pas dans le moment. Nous faisons des contrôles au hasard. Cela dit, c'est la raison pour laquelle nous avons signé un protocole d'entente avec la Gendarmerie royale du Canada en avril 2004. Si la GRC croit, d'après les renseignements qu'elle a obtenus, qu'une personne ne devrait pas travailler à l'aéroport, elle peut nous donner son nom et nous allons annuler ou suspendre son habilitation de sécurité. Si la GRC nous indique — comme elle le fait depuis deux ans — que telle personne qui fait partie d'un groupe criminalisé ne devrait pas avoir d'habilitation de sécurité, nous intervenons.

Le sénateur Meighen : Au cours des deux dernières années, à peu près combien de laissez-passer ont été annulés?

M. Grégoire : Je peux vous le dire de façon exacte : en 2004, il y a en eu 58, en 2005, 107, et en 2006, jusqu'à vendredi dernier, 34 laissez-passer avaient été soit annulés soit refusés. Ces décisions ont été prises sur la foi de renseignements criminels ou autres.

D'autres habilitations de sécurité ont été refusées sur la base des informations portant sur cinq ans. Je crois que nous avons refusé ou annulé 434 demandes depuis mars 2005.

Le président : Si, plus tard cet après-midi, nous demandons à la GRC si des réseaux de criminels ou des groupes du crime organisé sont actifs dans les aéroports canadiens, va-t-elle nous répondre non?

M. Grégoire : Je ne sais pas ce qu'elle va répondre, monsieur. Si elle nous transmet des noms et des renseignements précis, nous allons agir en conséquence. Bien sûr, ceux à qui l'habilitation de sécurité est refusée ont des recours. Ils peuvent s'adresser à la Cour fédérale et contester la décision.

Le sénateur Moore : Monsieur Grégoire, avez-vous dit que 434 demandes avaient été refusées?

M. Grégoire : Oui. Depuis mars 2005, à partir des renseignements portant sur cinq ans.

Le sénateur Moore : Est-ce que cela comprend les 107 habilitations de 2005 et les 34 de 2006?

M. Grégoire : Non. C'est différent. En fait, je peux vous donner les chiffres depuis le début du programme. Depuis 1986, nous avons soit annulé soit refusé 574 habilitations de sécurité. Depuis que nous recueillons des renseignements portant sur cinq ans, nous en avons rejeté 434 de plus, pour un total de 1 008.

Le sénateur Moore : Quelle est la différence entre celles-là, les 107 de 2005 et les 34 de 2006? Est-ce un élément du processus?

Mr. Grégoire: No. There is not enough information to assess the individuals. If the individual has been outside the country for four years, as an example, we will have only one year of information. CSIS and the RCMP cannot assess this individual with only one year of information. They need five years. CSIS does not have agreements with other countries to search for those kinds of security clearances. We need reliable information from the individual. In those cases, we could not obtain it.

Senator Moore: You could not get enough information to process the full application.

Mr. Grégoire: We process it, but if we check the additional information they give us on their whereabouts and it does not add up, we do not give them the clearance.

Senator Moore: I would like to follow up on one thing the chairman asked. You do random screening of non-passengers on the tarmac side now. I do not understand why everyone is not screened. It looks to me to be an opportunity for somebody driving a food delivery truck to be up to no good. It is an open book. Why are we not doing that?

Mr. Grégoire: It is a matter of risk management and management of public funds. Today, we believe that our security clearance program, the background check on which we spent so much time today, is good. It reduces the risk, but it is not perfect. That is why we have the non-passenger screening on a random basis. I understand that you favour 100 per cent, but it is a matter of cost. If you had a dollar where would you invest it?

Senator Moore: The fees we all pay when we travel back and forth to Ottawa, how much is collected under that program and is there a deficit or surplus situation?

Mr. Grégoire: This money goes to the central fund and CATSA and Transport Canada get their appropriations from the central fund. There are no direct linkages between those revenues and the expenditures incurred to deliver the program.

Senator Moore: Are those monies not set aside in one account to cover the costs of these things you are trying to do?

Mr. Grégoire: There are no direct linkages.

Senator Moore: Is that a yes or a no?

Mr. Grégoire: The government has said that over five years, on the revolving five years, that the revenues from the Air Travellers Security Charge and the expenditures of CATSA and Transport Canada, the portion that was allocated, would match. I understand from their last report that there is a surplus. If you look at five years there is a surplus, although I forget the exact number.

Senator Moore: Is this in the hundreds, the thousands, the millions? Do you have any idea what that is? Maybe you could find out and let us know.

M. Grégoire : Non. Les renseignements sont insuffisants pour faire les évaluations. Si la personne a passé quatre années à l'extérieur du pays, par exemple, nous aurons des informations pour seulement une année. Le SCRS et la GRC ne peuvent pas faire d'évaluation avec seulement une année d'information. Ils ont besoin d'informations portant sur cinq ans. Le SCRS n'a pas d'entente avec d'autres pays pour compléter ses enquêtes dans des situations semblables. Les gens doivent nous fournir des renseignements fiables. Dans ces cas, nous n'avons pas pu pas les obtenir.

Le sénateur Moore : Vous n'aviez pas tous les renseignements nécessaires pour traiter la demande.

M. Grégoire : Nous la traitons mais si, après vérification, les renseignements supplémentaires que les gens nous ont transmis ne concordent pas, nous ne leur accordons pas l'habilitation de sécurité.

Le sénateur Moore : J'aimerais revenir sur quelque chose dont le président a parlé. Vous contrôlez au hasard les non-passagers du côté piste. Je ne comprends pas pourquoi tout le monde n'est pas contrôlé. Il me semble que celui qui conduit un camion de livraison de nourriture peut très bien préparer un mauvais coup. Il a le champ libre. Pourquoi nous ne le faisons pas?

M. Grégoire : C'est une question de gestion du risque et de gestion des fonds publics. Nous avons le sentiment que notre programme d'habilitation de sécurité et de vérification des antécédents, sur lequel nous avons beaucoup travaillé, est valable. Il réduit les risques, mais il n'est pas parfait. Voilà pourquoi nous contrôlons les non-passagers au hasard. Je comprends que vous voudriez qu'il soit efficace à 100 pour cent, mais c'est une question de coût. Dans quoi investit-on l'argent qu'on a?

Le sénateur Moore : Quelle partie des frais payés par les voyageurs en provenance et à destination d'Ottawa est destinée à ce programme, et enregistre-t-on un déficit ou un excédent?

M. Grégoire : Cet argent est versé dans le Trésor public, et l'ACSTA et Transports Canada sont financés à partir du Trésor public. Il n'y a pas de lien direct entre ces revenus et les dépenses engagées pour l'application du programme.

Le sénateur Moore : Ces fonds ne sont pas versés dans un compte pour payer les mesures que vous essayez d'instaurer?

M. Grégoire : Il n'y a pas de lien direct.

Est-ce oui ou non?

M. Grégoire : Le gouvernement a indiqué que, sur cinq ans, les recettes provenant du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et les dépenses de l'ACSTA et de Transports Canada allaient s'équivaloir. Je crois comprendre, d'après le dernier rapport, qu'il y a un excédent. Sur cinq ans, il y a un excédent, mais je ne me rappelle plus de combien.

Le sénateur Moore : S'agit-il de centaines, de milliers ou de millions de dollars? Avez-vous une idée? Vous pourriez peut-être vérifier et nous fournir cette information.

The Chairman: The question seems to be that you have not asked for the funding to do it.

Mr. Grégoire: We have asked for lots of funding for different things.

The Chairman: Have you been turned down?

Mr. Grégoire: We get the funding that we get.

The Chairman: Have you asked for funding to screen all airside workers?

Mr. Grégoire: Not yet, sir.

The Chairman: Why not?

Mr. Grégoire: We did not think it was necessary yet because we have just implemented the non-passenger screening. We are following up on what other countries are doing. We are having discussions at the ICAO level on that subject and no one was moving when we made the decision. Now I understand some countries, such as the U.K., are moving to screen non-passengers at 100 per cent.

The Chairman: Why do you give us examples like ICAO? That is the lowest common denominator. That is where the standards sink down to the bottom level so that everyone agrees. Why would you want Canada to be there? Why would you not want us to be a leading country with the safest airports?

Mr. Grégoire: Is that a question?

The Chairman: Is that an answer?

That is clearly a question. Why do you go to the lowest common denominator instead of having us be a leading country with the safest airports?

Mr. Grégoire: We are now developing a transportation security action plan into which we will prioritize by risk the various things we should do in all of the modes. If we add \$100 million, where would we put it? Would it be in marine, in aviation or in surface transportation? We want to rank the actions that way.

The Chairman: Where does this rank?

Mr. Grégoire: This work is not completed yet, but it is underway.

The Chairman: It has been a long time since 9/11. This issue came up back in 2002 and we drew it to your attention then. It is now 2006. Four years is a long time for you to get through your ranking.

Mr. Grégoire: The first priority was to finish the deployment of the explosives detection system. That was completed last year. The next priority for airport security is to complete the deployment of the Restricted Area Identification Card. We are getting there.

The Chairman: You have an opportunity and you have the funds. You have a surplus in the funds. Canadian taxpayers have paid more into the funds than have been spent, and you are telling

Le président : Il semble que vous n'avez pas demandé le financement pour le faire.

M. Grégoire : Nous avons demandé beaucoup de financement pour différentes choses.

Le président : A-t-on refusé de vous le donner?

M. Grégoire : Nous avons le financement que nous avons.

Le président : Avez-vous demandé du financement pour contrôler tous les travailleurs du côté piste?

M. Grégoire : Pas encore, monsieur.

Le président : Pourquoi pas?

M. Grégoire : Nous n'avons pas jugé nécessaire de le faire encore parce que nous venons à peine d'implanter le contrôle des non-passagers. Nous suivons ce qui se fait dans d'autres pays. Nous avons des discussions avec l'OACI sur la question, et personne n'a réagi quand nous avons pris cette décision. Je pense que, maintenant, des pays, comme le Royaume-Uni, vont contrôler tous les non-passagers.

Le président : Pourquoi nous donnez-vous l'exemple de l'OACI? C'est le plus bas dénominateur commun. Les normes y sont au plus bas pour que tout le monde les accepte. Pourquoi voulez-vous que le Canada s'en tienne à cela? Pourquoi ne voudriez-vous pas que nos aéroports soient les plus sécuritaires du monde?

M. Grégoire : Est-ce une question?

Le président : Est-ce une réponse?

Évidemment, c'est une question. Pourquoi accepter le plus bas dénominateur commun au lieu d'être un chef de file en matière de sécurité dans les aéroports?

M. Grégoire : Nous sommes en train d'élaborer un plan d'action sur la sécurité dans les transports dans lequel nous allons établir des priorités en fonction des risques pour tous les modes de transport. Où seraient injectés les 100 millions de dollars de plus que nous aurions? Dans le transport maritime, aérien ou terrestre? Nous voulons ainsi classer nos initiatives.

Le président : Et où est-ce classé?

M. Grégoire : Le travail n'est pas encore terminé, mais il est en cours d'exécution.

Le président : Les attentats du 11 septembre ne datent pas d'hier. Nous avons attiré votre attention là-dessus déjà en 2002. Nous sommes maintenant en 2006. C'est long, quatre années, pour établir vos priorités.

M. Grégoire : Nous devons d'abord déployer le système de détection des explosifs, ce que nous avons terminé l'an dernier. La prochaine priorité pour la sécurité dans les aéroports est la nouvelle application de la carte d'identité pour les zones réglementées. C'est en voie de réalisation.

Le président : Vous avez la possibilité d'agir et vous disposez des fonds nécessaires. Vous avez un excédent. Les contribuables canadiens ont payé plus que ce qui a été dépensé, et vous nous

this committee that you have not yet asked for funding to inspect everyone going to work at airports, even though you inspect all of the passengers who go through the airport. Why is that?

Mr. Grégoire: We have not done that, sir.

The Chairman: The question is: Why have not you done that?

Mr. Grégoire: Because we are not there yet, Mr. Chairman.

The Chairman: Why not?

Mr. Grégoire: Because we have a good background check, a good security card to be put in place, so that is the basis of the security in layers. If you were to screen 100 per cent of the workers, would you continue with the security card and the background check, or would you see duplication between the two?

The Chairman: I thought you just finished giving us testimony that you would like to do things in layers, that you did not want to rely on one thing, that you had redundancies so one protected another. Is that not so?

Mr. Grégoire: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Would you not consider that to be doing things in layers?

Mr. Grégoire: I said at the beginning, as I said in June, that we were not doing it today, but that we were not saying that we would never do it. We are not doing it today and we are not funded to do it yet.

The Chairman: You have not asked for the funds to do it.

Mr. Grégoire: That is correct.

Senator Atkins: We talk about all this technology, such as the biometrics. Do you have a critical path that indicates any completion dates for everything that is taking place?

Mr. Grégoire: Yes. The airports are now enrolling their employees — not only employees but all the people working at the airports, from the airlines to the other people working there. Some airports have finished the enrolment and have finished the deployment of the system. For some other airports, it will go until the end of December. We are hopeful that by the end of December 2006 this system will be operational in all of the terminal doors.

Senator Atkins: Does that mean the technology, too?

Mr. Grégoire: The technology is working now. It has been tested. This is why we have seen such a delay. There were complications with the technology, but now the technical glitches have been fixed and the technology is working.

Senator Meighen: If I am an employee of a cleaning company that cleans the aircraft, or any of the other people who have regular access to the tarmac, airside, right now I am presumably in possession of a Restricted Area Pass or, soon, a Restricted Area Identification Card; correct?

Mr. Grégoire: Yes.

dites que vous n'avez pas encore demandé les fonds nécessaires pour contrôler tous les employés des aéroports alors que vous contrôlez tous les passagers. Pourquoi?

M. Grégoire : Nous ne l'avons pas encore fait, monsieur.

Le président : Je vous demande pourquoi vous ne l'avez pas encore fait.

M. Grégoire : Parce que nous n'en sommes pas encore là, monsieur le président.

Le président : Et pourquoi?

M. Grégoire : Parce que nous avons un bon système de vérification des antécédents et un bon système de laissez-passer à instaurer, et que c'est le début d'un système en expansion. Si on devait contrôler tous les travailleurs, poursuivrait-on ce qu'on a déjà entrepris pour la vérification des antécédents et les laissez-passer, ou y aurait-il des doubles emplois?

Le président : Je pensais que vous veniez de nous dire que vous vouliez que le système prenne de l'expansion, que vous ne vouliez pas compter sur une seule mesure et qu'il y avait des recoupements justement pour assurer une meilleure protection, non?

M. Grégoire : Oui, monsieur le président.

Le président : Ne serait-ce pas une façon de faire prendre de l'expansion au système?

M. Grégoire : J'ai indiqué au début, comme je l'avais déclaré en juin, que nous ne le faisons pas aujourd'hui, mais que cela ne voulait pas dire que nous ne le ferions jamais. Nous ne le faisons pas et nous n'avons pas encore le financement pour le faire.

Le président : Vous n'avez pas demandé les fonds voulus.

M. Grégoire : C'est exact.

Le sénateur Atkins : Au sujet des techniques de biométrie, avez-vous un échéancier qui indique à quelles dates toutes les mesures seront en place?

M. Grégoire : Oui. Les aéroports recrutent actuellement leurs employés — pas seulement leurs employés mais tous ceux qui travaillent dans les aéroports, que ce soit pour les compagnies aériennes ou pour d'autres services. Certains aéroports ont fini d'embaucher et ont déployé tout le système. Dans d'autres, ce sera terminé à la fin décembre. Nous espérons que, d'ici la fin de décembre 2006, le système fonctionnera dans toutes les aérogares.

Le sénateur Atkins : Cela s'applique aussi à la technologie?

M. Grégoire : La technologie fonctionne et elle a été testée. C'est la raison pour laquelle il y a eu autant de retards. Nous avons eu des complications avec la technologie, mais tous les pépins techniques ont été réglés et le système fonctionne.

Le sénateur Meighen : Si je travaille pour un service de nettoyage des avions ou une autre entreprise qui a régulièrement accès au tarmac, aux pistes, j'ai déjà un laissez-passer de zone réglementée et j'aurai bientôt une carte d'identité pour les zones réglementées, n'est-ce pas?

M. Grégoire : Oui.

Senator Meighen: As I heard you, you asked why you would do anything more if you have this. My question to you would be that if I were a member of the cleaning staff and I arrive airside with a great big gym bag, is anyone going to look in it, or if I have the right card, no problem, come on in?

Mr. Barrette: Random passenger screening has been in place for several months. What that employee does not know is that as he or she is going through the access controls, he or she may be subjected one day or another to a random screening. They do not know this, and that is why we call it random.

Senator Meighen: Is that an electronic screening of the contents?

Mr. Barrette: That would include a screening of the person and the contents of what they are bringing airside. That includes personal items. If the person is a cleaner, they may go through with a cart and a certain amount of goods for them to do their work, and that would be subjected to screening as well.

Senator Meighen: It seems astonishing to me that there are a great many more passengers than members of the cleaning staff, yet it seems to be heresy or an extraordinary idea to suggest they go through what I have to go through every time I board a plane.

Mr. Grégoire: Actually there are other issues. Non-passengers or workers will need a variety of tools to do their work that are not allowed on the aircraft for passengers. If you have them using the same screening points as the passengers, that would create a problem between the workers and the passengers. The workers have their own doors elsewhere.

Senator Meighen: Fine. Why not stick an electronic screening unit there for everyone who goes airside to go through?

Senator Moore: Is that not what they do?

Senator Meighen: No. They do random checks.

Mr. Grégoire: They do random checks.

The Chairman: What if they do not take their tools back out? If someone is bringing a knife in, do you not want to know that they bring a knife out?

Mr. Grégoire: The law, as it is written now, only enables us to check when you are coming in, not when you are coming out.

Senator Meighen: But we only do it on a random basis; right?

Mr. Grégoire: That is correct.

Senator Meighen: Take Toronto Island Airport as an example, where there is the possibility of greatly increased traffic. Can airports move from Class I to Class II or vice versa?

Le sénateur Meighen : Vous semblez avoir demandé pourquoi vous en feriez plus. Pour ma part j'aimerais savoir si un préposé au nettoyage qui possède le bon laissez-passer pourra circuler sans problème du côté piste même s'il se présente une journée avec un gros sac de sport, ou si son sac sera vérifié?

M. Barrette : Le contrôle au hasard des non-passagers se fait depuis plusieurs mois. Un jour ou l'autre, cet employé sera contrôlé quand il se présentera à un point d'accès. Il ne sait pas quand et c'est pourquoi nous disons qu'il s'agit de contrôles au hasard.

Le sénateur Meighen : Est-ce qu'on vérifie électroniquement le contenu du sac?

M. Barrette : On inspecte la personne et le contenu de ce qu'elle transporte du côté piste, y compris ses effets personnels. Si cet employé est un préposé au nettoyage, on peut inspecter son chariot et les articles dont il a besoin pour effectuer son travail.

Le sénateur Meighen : Ce que je trouve étonnant, c'est qu'il y a beaucoup plus de passagers que de préposés au nettoyage, et on dirait que c'est de l'hérésie ou de l'extravagance que de leur imposer les mêmes contrôles que ceux auxquels les passagers doivent se soumettre chaque fois qu'ils montent à bord d'un avion.

M. Grégoire : En fait, il y a d'autres problèmes. Les non-passagers ou les travailleurs circulent avec des outils qui sont interdits à bord des avions pour les passagers. Ce serait un problème s'ils utilisaient les mêmes points de contrôle que les passagers. Les travailleurs ont des points d'accès qui leur sont réservés.

Le sénateur Meighen : Bien. Pourquoi ne pas installer des appareils de contrôle électronique pour tous ceux qui se rendent du côté piste?

Le sénateur Moore : N'est-ce pas ce que l'on fait?

Le sénateur Meighen : Non. Il y a des contrôles au hasard.

M. Grégoire : Il y a des contrôles au hasard.

Le président : Ne pourraient-ils pas laisser leurs outils dans la zone réglementée? Vous voulez savoir si quelqu'un entre avec un couteau, mais ne voulez-vous pas aussi savoir si quelqu'un en sort un?

M. Grégoire : Actuellement, la loi nous autorise seulement à contrôler les gens à leur arrivée, et non à la sortie.

Le sénateur Meighen : Mais c'est fait seulement de façon aléatoire, n'est-ce pas?

M. Grégoire : C'est exact.

Le sénateur Meighen : Prenons l'exemple de l'aéroport de l'île de Toronto où le trafic pourrait augmenter considérablement. Un aéroport peut-il passer de la catégorie I à la catégorie II ou l'inverse?

Mr. Grégoire: No, the airports were classified back in 1996 through the National Airports Policy. Only one airport has changed classification since then; it is Hamilton, I believe.

Senator Meighen: What is the answer? You can change or you cannot change?

Mr. Grégoire: Well, one airport did change.

Senator Meighen: So it is possible.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: Is Toronto Island Airport Class I or Class II?

Mr. Barrette: When Toronto Island Airport had commercial operations, it was a Class II airport.

Senator Meighen: Is the class based essentially on volume?

Mr. Barrette: No, it is a number of items. It is based on volume and the nature of the operation. What I mean by “nature of operation” is destination, whether it is going to the United States or a number of international flights. Not only that, but the classification of airports requires an annual ongoing evaluation of threat and risk. That is done by Transport Canada on a year-to-year basis, looking not only at statistics and destination, but also at environmental factors around that airport, to help determine in what category this airport should be classified. There are a number of factors.

Senator Meighen: You are providing us with that list, as I understand.

Can you tell us what Transport Canada has done in relation to the recent allegations of ongoing security breaches at Trudeau airport?

Mr. Grégoire: We conducted a full investigation, which means that we sent inspectors to the airport to run a full investigation on all the allegations reported by the journalists. The investigation portion is finished, I believe, and now it is in the analysis stage. Mr. Barrette and colleagues from our legal affairs department are discussing the next steps.

Senator Meighen: Does the next step incorporate any type of public communiqué?

Mr. Grégoire: We do not know yet. We do issue a number of monetary fines in the security environment at all of the airports, either to airports, to airlines or to people who rent lands, but we never publish those for obvious security reasons. On the safety side, we publish all of the aviation safety enforcement actions that we take, but we have never published the security fines that we issue. However, the Aeronautics Act the security regulations provide us with a number of monetary penalties and other regulatory tools to enforce the law.

Senator Meighen: Do you indicate whether there have been fines levied or do you say nothing?

M. Grégoire : Non, les aéroports ont été classés en 1996 en vertu de la Politique nationale des aéroports. Il n’y a qu’un aéroport dont la classification a changé depuis, et c’est celui de Hamilton, je crois.

Le sénateur Meighen : Quelle est votre réponse? La catégorie peut-elle changer ou non?

M. Grégoire : Bien. Celle d’un aéroport a changé.

Le sénateur Meighen : C’est donc possible.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : L’aéroport de l’île de Toronto est-il un aéroport de catégorie I ou de catégorie II?

M. Barrette : Quand il y avait des activités commerciales à cet aéroport, c’en était un de catégorie II.

Le sénateur Meighen : La catégorie dépend essentiellement du volume?

M. Barrette : Non, d’un certain nombre de critères. Cela dépend du volume et de la nature des activités. Par là, je veux dire la destination des avions, à savoir les États-Unis ou d’autres pays. De plus, la classification des aéroports exige une évaluation annuelle des menaces et des risques. Cette évaluation est faite chaque année par Transports Canada, qui tient compte des chiffres sur la destination mais aussi des facteurs environnementaux pour déterminer la catégorie de l’aéroport. Il y a un certain nombre de facteurs à prendre en considération.

Le sénateur Meighen : Vous nous distribuez cette liste, si je comprends bien.

Pouvez-vous nous dire ce que Transports Canada a fait au sujet des récentes allégations concernant des problèmes de sécurité à l’aéroport Trudeau?

M. Grégoire : Nous avons effectué une enquête exhaustive, c’est-à-dire que des inspecteurs se sont rendus à l’aéroport pour vérifier les allégations faites par les journalistes. Je crois que l’enquête est finie et que nous en sommes maintenant à l’analyse. M. Barrette et nos collègues du service juridique discutent des prochaines mesures à prendre.

Le sénateur Meighen : Dans ces mesures, prévoit-on publier un communiqué?

M. Grégoire : Nous ne le savons pas encore. Nous imposons des amendes si la sécurité a été enfreinte, que ce soit aux aéroports, aux compagnies aériennes ou à ceux qui louent des terrains, mais nous ne publions jamais ces renseignements pour des raisons de sécurité évidentes. Par ailleurs, nous annonçons toutes les mesures de sécurité aérienne que nous prenons, mais nous ne rendons jamais publiques les amendes imposées. Cependant, le règlement de la Loi sur l’aéronautique nous permet d’imposer des amendes et de prendre d’autres mesures pour faire respecter la loi.

Le sénateur Meighen : Indiquez-vous que des amendes ont été perçues ou si vous n’en parlez pas?

Mr. Grégoire: That would be the decision of the minister because it was never done before.

The Chairman: What are the “obvious security reasons” that you would not indicate that fines had been levied?

Senator Moore: It would show the weak spots in the airport.

The Chairman: Please let the witness answer the question.

Mr. Grégoire: We have yet to have a discussion with the minister on the results of that because it is not completed yet. All I am saying is that we have never published the list of security fines.

The Chairman: What are the “obvious security reasons?”

Mr. Grégoire: If you were to publish a security fine to an airline, it would indicate a security gap at that place.

The Chairman: Correct. What is the problem with you making it public a period of time after that happens? In other words, the problem took place; then, six months later when they have had a chance to fix the problem, let the public know that there was a problem, that you imposed a fine and the problem was fixed. Why would there be a security problem with that?

Mr. Grégoire: There may or may not be a security problem, but our policy now is not to publish those at all.

The Chairman: Do you not believe that the public would have greater confidence in the system if they knew you were catching problems and correcting them? Then, after time has gone by and the problem has been corrected, the public knows you are on the job and the problems are being fixed.

Mr. Grégoire: It is possible. We have 137 or 140 inspectors across the country doing that kind of work throughout the various airports. We check if the airports, the airlines and others are following the regulations. We do enforce, give fines or suspensions on a regular basis, but we do not publish them.

Senator Meighen: Why do not you start by publishing the fact that you do levy fines with X number of fines having been levied against Y number of offenders? For example, I am sure that sort of information about eating establishments is available from city hall in most cities in Canada.

Mr. Grégoire: It is possible, yes.

Senator Meighen: Otherwise, how does the public know you are doing anything? That is the problem. I am trying to help you.

Mr. Grégoire: You are trying to help us?

Senator Meighen: Yes, it is important to let the public know that Transport Canada is on the job.

Mr. Grégoire: We are on the job and it is part of our communications. Whenever our communication people talk about what we do, they mention that, but never go into specifics.

M. Grégoire : C’est au ministre de décider parce qu’on ne l’a jamais fait avant.

Le président : Quelles sont les « raisons de sécurité évidentes » pour lesquelles vous ne voulez pas indiquer que des amendes ont été perçues?

Le sénateur Moore : On révélerait les failles dans la sécurité de l’aéroport?

Le président : Laissez le témoin répondre à la question.

M. Grégoire : Il faut discuter de la question avec le ministre parce que l’analyse n’est pas encore terminée. Je dis simplement que nous n’avons jamais publié la liste des amendes en matière de sécurité.

Le président : Quelles sont les « raisons de sécurité évidentes »?

M. Grégoire : Si on annonce qu’une compagnie aérienne a reçu une amende pour des raisons de sécurité, on signale où il y a des lacunes à ce sujet.

Le président : Bien. Y a-t-il un problème à rendre ces renseignements publics après un certain temps? Autrement dit, si c’est annoncé six mois plus tard, une fois la situation rétablie, le public pourrait savoir que vous avez décelé des lacunes, imposé une amende et fait corriger les choses. Cela causerait-il des problèmes de sécurité?

M. Grégoire : Peut-être que oui et peut-être que non, mais nous avons pour principe de ne pas publier ces renseignements.

Le président : Ne pensez-vous pas que la population ferait plus confiance au système si elle savait que vous décelez les problèmes et que vous les corrigez? En apprenant plus tard que les anomalies ont été réglées, la population saurait que vous êtes vigilants et que vous améliorez les choses.

M. Grégoire : C’est possible. Nous avons 137 ou 140 inspecteurs dans l’ensemble du pays qui effectuent ce travail dans les différents aéroports. Nous vérifions si les aéroports, les compagnies aériennes et d’autres suivent le règlement. Nous l’appliquons, nous imposons des amendes ou des suspensions régulièrement, mais nous ne publions pas ces informations.

Le sénateur Meighen : Pourquoi ne commencez-vous pas par annoncer que vous avez imposé tel nombre d’amendes à tel nombre de délinquants? Par exemple, je suis sûr que les hôtels de ville de la plupart des villes canadiennes fournissent des renseignements sur les établissements de restauration qui ont fait l’objet d’amendes.

M. Grégoire : C’est possible, oui.

Le sénateur Meighen : Autrement, comment la population peut savoir ce que vous faites? C’est le problème. J’essaie de vous aider.

M. Grégoire : Vous essayez de nous aider?

Le sénateur Meighen : Oui, c’est important de faire savoir à la population que Transport Canada fait son travail.

M. Grégoire : Nous faisons notre travail et nous en faisons état. Notre service des communications explique ce que nous faisons sans toutefois entrer dans les détails.

Senator Meighen: I did not say that; that is just what I did not say. I suggested that you give generalities; that X number of fines were levied against Y number of offenders. That is not specific.

Mr. Grégoire: We can certainly consider that suggestion for the future.

Senator Meighen: I cannot ask for anything more today, I guess.

The Chairman: Would you advise us when you have completed that consideration? Would you put that on your list of information to bring back to us?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: Has Transport Canada conducted a cost benefit analysis or other kind of analysis to determine whether your present policy of CATSA employees being employees of private contractors rather than public servants is the right one?

Mr. Grégoire: No, sir, we have not.

Senator Meighen: Am I not correct that in other jurisdictions, the United States for one, I think, that those people are public servants?

Mr. Grégoire: You are correct. The TSA in the U.S. employs, I believe, 43,000 screeners. The CATSA legislation provided for CATSA to hire their own screeners, contract to airports or use service providers. CATSA has chosen to use service providers and the CATSA legislation is presently under review. We will see if the panel makes any recommendations to the minister in that regard, but we, in Transport Canada, have not done that analysis.

Senator Meighen: It will require a decision by the minister to carry it out, as I understand.

Mr. Grégoire: CATSA is a Crown corporation and can choose the mechanism it wants under the act as it is today. It would require something to force them, if I get your question right.

Senator Meighen: If we decided that was the right way to go.

Mr. Grégoire: If you decided that was the right way to go, that would either have to be a decision of CATSA or a change in legislation imposed by Parliament.

Senator Moore: How many CATSA screeners are there?

Mr. Grégoire: I believe there are 4,200, approximately, while there were about 2,800 before September 2001.

Senator Meighen: Mr. Grégoire, did I hear you correctly to say that it takes generally two to three weeks to get the Restricted Area Pass card, assuming there are no problems?

Mr. Grégoire: If everything is clean, yes.

Le sénateur Meighen : Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je vous ai proposé de donner des renseignements généraux, d'indiquer le nombre d'amendes perçues auprès de tel nombre de délinquants. Ce n'est pas détaillé.

M. Grégoire : Nous pouvons sûrement examiner votre proposition pour plus tard.

Le sénateur Meighen : J'imagine que je ne peux pas en demander plus aujourd'hui.

Le président : Allez-vous nous le dire quand vous l'aurez fait? Pourriez-vous inscrire cela sur la liste des renseignements à nous fournir?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : Transports Canada a-t-il effectué une analyse coût-avantage ou un autre genre d'analyse pour déterminer si le recours par l'ACSTA à des entrepreneurs privés plutôt qu'à des fonctionnaires était une bonne chose?

M. Grégoire : Non monsieur, nous ne l'avons pas fait.

Le sénateur Meighen : Est-ce que ce ne sont pas des fonctionnaires qui font ce travail dans d'autres pays, comme les États-Unis?

M. Grégoire : Oui. Aux États-Unis, la TSA emploie 43 000 contrôleurs, je crois. La loi de l'ACSTA autorise l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien à recruter ses propres contrôleurs ou encore à signer des contrats avec les aéroports ou à faire appel à des fournisseurs de services. L'ACSTA a choisi de recourir à des fournisseurs de services et la loi qui la régit est présentement à l'étude. Nous verrons si le comité d'examen formulera des recommandations au ministre à ce sujet mais nous, à Transports Canada, nous n'avons pas fait d'analyse là-dessus.

Le sénateur Meighen : La décision devra être prise par le ministre, si je comprends bien.

M. Grégoire : L'ACSTA est une société d'État qui peut choisir le mécanisme qu'elle veut en vertu de la loi actuellement en vigueur. Il faudrait une mesure pour l'obliger à agir, si j'ai bien compris votre question.

Le sénateur Meighen : Et si nous décidions que c'était la chose à faire.

M. Grégoire : Si vous le décidez, il faudrait que l'ACSTA choisisse d'agir ainsi ou que la loi soit modifiée par le Parlement.

Le sénateur Moore : Combien y a-t-il de contrôleurs de l'ACSTA?

M. Grégoire : Je crois qu'il y en a à peu près 4 200, alors qu'il y en avait environ 2 800 avant septembre 2001.

Le sénateur Meighen : Monsieur Grégoire, avez-vous bien dit qu'il faut compter en général deux à trois semaines pour obtenir un laissez-passer de zone réglementée, quand il n'y a pas de problème?

M. Grégoire : Si tout est en règle, oui.

Senator Meighen: I am very encouraged to hear that because the anecdotal evidence I have received is not to that effect. If fact, the human resources director of an airline in Canada has had an application in, I am told, since February, and nothing has happened. Either there is a problem or in some instances it takes longer.

Mr. Grégoire: I will not discuss specific cases in public for sure.

Senator Meighen: I did not give you a specific case, so it would be hard for you to discuss it, right?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: Why do you say that? I did not give you any specifics?

Mr. Grégoire: If there is a red flag it will take much longer.

Senator Meighen: I understand that.

If I were to apply for a pass today, would I be under the Restricted Area Pass card system or under the new Restricted Area Identification Card which comes into effect December 31?

Mr. Grégoire: It depends on the airport. Some already have the new system in place and functioning; others have not completed the installation of the electronic door access. With respect to the background check of Transport Canada, it does not change anything, whether you apply now or in the future, but at some airports you may be given the old pass and asked to renew your old pass immediately. If you go to Pearson airport, for instance, it is doing the enrolment now with a number of enrolment stations.

Can the new pass be used? As soon as the new pass is issued, the old pass is cancelled?

Mr. Barrette: That is correct.

[Translation]

Senator Meighen: The old card will automatically be cancelled then. There is no timed delay. Correct?

[English]

Mr. Barrette: It is in with the new one and out with the old one, and that is recuperated by the airport authority.

Mr. Grégoire: The new one may not activate the doors yet at some airports.

Senator Meighen: “Yet” meaning today or “yet” meaning December 31.

Mr. Grégoire: “Yet” meaning today.

Senator Meighen: But it will activate the doors December 31.

Mr. Grégoire: That is the plan.

Le sénateur Meighen : Je suis très heureux de vous l’entendre dire parce qu’on m’a signalé un cas où les choses ne se sont pas passées de cette façon. En fait, le directeur des ressources humaines d’une compagnie aérienne au Canada a présenté une demande en février et n’a pas reçu de réponse. Soit qu’il y a un problème, soit que c’est plus long dans certains cas.

M. Grégoire : Je ne vais sûrement pas discuter de cas particuliers en public.

Le sénateur Meighen : Je ne vous ai pas donné de renseignements précis et il vous serait donc difficile d’en discuter, n’est-ce pas?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : Pourquoi dites-vous cela? Je ne vous ai pas donné de détails?

M. Grégoire : S’il y a un problème, ce sera beaucoup plus long.

Le sénateur Meighen : Je comprends.

Si je devais présenter une demande d’accès aujourd’hui, est-ce que ce serait en vertu du système de cartes d’accès de zone réglementée ou du système de carte d’identité pour les zones réglementées qui va entrer en vigueur le 31 décembre?

M. Grégoire : Tout dépend de l’aéroport. Certains appliquent déjà le nouveau système tandis que d’autres n’ont pas fini d’installer les points d’accès électroniques. Pour ce qui est de la vérification des antécédents par Transports Canada, cela ne change rien, que vous présentiez votre demande maintenant ou plus tard mais, dans certains aéroports, on pourra vous fournir l’ancien laissez-passer et vous demander de le renouveler tout de suite. À l’aéroport Pearson, par exemple, il y a différents bureaux d’inscription.

Peut-on utiliser le nouveau laissez-passer? Dès qu’il est délivré, l’ancien est annulé?

M. Barrette : C’est exact.

[Français]

Le sénateur Meighen : Alors, c’est automatique, il n’y a pas de délai entre les deux?

[Traduction]

M. Barrette : La nouvelle carte entre en vigueur et l’ancienne ne peut plus être utilisée et est récupérée par l’administration de l’aéroport.

M. Grégoire : Il se peut que la nouvelle carte ne permette pas l’accès dans certains aéroports.

Le sénateur Meighen : Voulez-vous dire aujourd’hui ou le 31 décembre?

M. Grégoire : Aujourd’hui.

Le sénateur Meighen : Mais elle va le permettre le 31 décembre.

M. Grégoire : C’est ce qui est prévu.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank both of you very much for appearing before us. We look forward to having you back again. I anticipate we will be asking you to come back in the coming months. This is an ongoing matter of interest to the committee and it is a subject that we intend to pursue further.

Senators, our next panel of witnesses are representatives of the RCMP. We have before us today Assistant Commissioner Raf Souccar, who is responsible for Federal and International Operations of the Royal Canadian Mounted Police. The subject of our hearings today relates principally to Integrated Border Enforcement Teams, commonly known as IBETs.

Assistant Commissioner Souccar joined the RCMP in 1977 and began his career in drug enforcement. He was promoted to his current rank in 2005 and was given responsibility for the RCMP's Federal and International Operations. In this capacity, he is responsible for financial crime, border integrity, drugs and organized crime and international policing programs, as well as federal strategic services.

Mr. Souccar is accompanied by Superintendent Joe Oliver, Director of Customs and Excise with the RCMP.

Welcome to you both.

Raf Souccar, Assistant Commissioner, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police: Mr. Chairman and senators, I am pleased to be here before you today, along with my colleague Joe Oliver.

The strategic priorities for the RCMP's Federal and International Operations Directorate, or FIO, include effective support of international operations, reducing the threat and impact of organized crime, and effectively delivering our federal programs.

Border integrity falls under federal international operations and encompasses branches with expertise in investigating cross-border criminality and identifying threats to Canada's national security along the shared land border and at major air and marine points.

The Integrated Border Enforcement Teams — or IBETs, as I will refer to them — are an important component of the border integrity strategy and, in my view, are a best practice in border security management for the 21st century.

Following September 11, and as a result of the Smart Border Declaration and action plans, 15 IBET regions were created with teams in 23 different locations along the shared border of Canada and the United States. There are five participating IBET core agencies: the Royal Canadian Mounted Police, Canada Border Services Agency, U.S. Customs and Border Protection, U.S. Immigration and Custom Enforcement, and the U.S. Coast Guard.

Le président : Au nom du comité, j'aimerais vous remercier tous les deux d'être venus nous rencontrer. D'ailleurs, nous comptons vous revoir. Je pense que nous vous inviterons dans les mois à venir. C'est une question qui nous intéresse et que nous comptons examiner de nouveau.

Sénateurs, nous allons maintenant accueillir des représentants de la GRC. Nous recevons aujourd'hui le commissaire adjoint Raf Souccar, qui s'occupe des Opérations fédérales et internationales à la Gendarmerie royale du Canada. Nous allons discuter aujourd'hui principalement des Équipes intégrées de la police des frontières, les EIPF.

Le commissaire adjoint Souccar est entré à la GRC en 1977 pour travailler dans le service de lutte anti drogue. Il a été promu commissaire adjoint en 2005 et alors chargé des Opérations fédérales et internationales de la GRC. À ce titre, il est responsable de la criminalité financière, de l'intégrité des frontières, des drogues et du crime organisé ainsi que de la police internationale et des services stratégiques fédéraux.

M. Souccar est accompagné par le surintendant Joe Oliver, qui est directeur du service Douanes et accise de la GRC.

Bienvenue à vous deux.

Raf Souccar, commissaire adjoint, Opérations fédérales et internationales, Gendarmerie royale du Canada : Monsieur le président et distingués sénateurs, je suis heureux de témoigner devant vous aujourd'hui avec mon collègue Joe Oliver.

Les priorités stratégiques des Opérations fédérales et internationales, ou OFI, de la GRC sont les suivantes : fournir un soutien efficace aux opérations internationales, réduire la menace et l'impact du crime organisé et assurer la prestation efficace des programmes fédéraux.

L'intégrité des frontières relève des opérations fédérales et internationales qui regroupent des directions dont la spécialité est de faire enquête sur la criminalité transfrontalière et de cerner les menaces à la sécurité nationale du Canada le long de la frontière commune et dans les principaux points d'entrée aériens et maritimes.

Les Équipes intégrées de la police des frontières, ou EIPF, constituent un volet important de la stratégie de protection de l'intégrité des frontières et constituent, à mon avis, un modèle à suivre en matière de gestion de la sécurité frontalière au XXI^e siècle.

Après le 11 septembre 2001 et la signature de la déclaration et du plan d'action sur la frontière intelligente, on a créé des EIPF dans quinze régions et déployé du personnel dans 23 emplacements le long de la frontière commune entre le Canada et les États-Unis. Les cinq principaux organismes partenaires des EIPF sont : la Gendarmerie royale du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, la Patrouille frontalière américaine, Immigration et douanes américaines et la Garde côtière américaine.

The IBET concept is based on intelligence-led policing, coordinated information sharing, and identifying, investigating and interdicting persons and organizations that pose a threat to national security or that are engaged in other organized crime activity. This model also emphasizes a harmonized approach to targeting cross-border criminal activity, not only east to west but also north to south.

I would like to spend a few minutes explaining why the IBET model is crucial to border security, and I would also like to talk about its benefits.

Law enforcement today is faced with a multitude of complex challenges: globalization, innovative criminal organizations, rapidly advancing technology and a threat of terrorism, to name a few. We have seen on a number of occasions the innovation and flexibility of criminal organizations rapidly responding to enhanced enforcement by displacement, building tunnels or even smuggling.

In my opinion, the Canada-U.S. border is quite unique. Among the challenges we face is how best to increase security without impeding the legitimate movement of people and commerce. The border is much more than a line in the sand; it is a continuum.

Several years ago, the RCMP patrolled specific parts the country but, over time, our experience showed that criminal organizations knew exactly how to get around those patrols and their effectiveness became questionable. The situation remains today, as evidenced by the increase in home-grown terrorism. A border patrol would not have prevented their crossing and would not have made the links that intelligence-led policing was able to accomplish, which led to their arrest.

I am not suggesting that we do not need tight border controls, but I do believe the best way to protect our citizens and target the real threat is through a balanced approach. By a balanced or multi-faceted approach, I mean that in addition to border enforcers, we need law enforcements agencies on both sides of the border, partnering and working closely together on the same goals — disrupting criminal activity and working smarter instead of harder.

IBET brings to bear the resources and authorities of a bi-national multi-disciplinary team with a full range of police, customs, immigration and regulatory powers to support public safety and national security. It does this through an intelligence-led method of operation. The IBET initiative goes beyond physical barriers by sharing information with law enforcement partners who have an interest in border security, by leveraging domestic resources and assets with other domestic

Le concept d'EIPF repose sur la répression criminelle axée sur les renseignements et la coordination de l'échange d'information et permet de repérer les personnes et les organisations qui menacent la sécurité nationale ou qui sont impliquées dans le crime organisé, ainsi que de faire enquête sur elles et de les neutraliser. Ce modèle privilégie aussi l'harmonisation des initiatives de lutte contre les activités criminelles transfrontalières non seulement de la côte est à la côte ouest, mais aussi du nord au sud.

J'aimerais prendre quelques minutes pour expliquer pourquoi le modèle des EIPF est primordial à la sécurité de notre frontière et vous indiquer quels en sont les avantages.

Les responsables de l'application de la loi sont aujourd'hui aux prises avec une multitude de problèmes complexes comme la mondialisation, l'ingéniosité des groupes du crime organisé, les progrès rapides de la technologie et la menace terroriste, pour n'en nommer que quelques-uns. Nous avons eu l'occasion de constater à quelques reprises toute l'ingéniosité et la souplesse dont le crime organisé est capable en s'adaptant rapidement aux progrès dans la répression criminelle, notamment en changeant de lieu, en construisant des tunnels ou même en faisant de la contrebande par la voie des airs.

À mon avis, la frontière canado-américaine est unique en son genre. Une des tâches qui nous attend est de réussir à augmenter la sécurité sans nuire au commerce. La frontière, c'est bien plus qu'une simple ligne tracée dans le sable; c'est un tout homogène.

Il y a plusieurs années, la GRC patrouillait certaines parties du pays, mais nous avons appris à la lumière de nos expériences que les organisations criminelles savaient exactement comment contourner ce problème et l'efficacité des patrouilles a alors été remise en cause. Cette situation persiste encore aujourd'hui, comme le démontre la croissance du terrorisme au pays. Une patrouille frontalière n'aurait pas pu empêcher les individus arrêtés récemment à Toronto de passer et n'aurait pas fait les liens que les services de police axés sur les renseignements sont parvenus à établir, ce qui a mené à leur arrestation.

Je ne suis pas en train d'insinuer que les contrôles serrés à la frontière sont inutiles. Je crois en fait que la meilleure façon d'assurer la protection de nos concitoyens et de s'attaquer aux menaces réelles consiste à adopter une approche équilibrée. Quand je parle d'approche équilibrée ou polyvalente, je veux dire qu'en plus de la police des frontières, nous devons faire appel à des organismes d'application de la loi des deux côtés de la frontière, qui formeront des partenariats et qui travailleront en étroite collaboration à la réalisation du même objectif, qui est de contrer les activités criminelles.

Les EIPF peuvent utiliser les ressources et exercer l'autorité d'une équipe multidisciplinaire binationale disposant de tous les pouvoirs nécessaires en matière de police, de douanes, d'immigration et de réglementation pour assurer la sécurité publique et nationale, en faisant appel au renseignement. La tâche des EIPF est loin de se limiter aux frontières physiques. Elle consiste notamment à échanger de l'information sur l'application de la loi avec des partenaires qui cherchent aussi à assurer la

and international partners to accomplish the overall objective, by using economies of scale to divide the costs and multiply the benefits, and by developing shared priorities and long-term plans so that our resources can be committed to achieving common goals.

Although front line law enforcement officers have worked together on joint operations and cooperated for decades, there was no formal ongoing structure as exists in the IBET and is endorsed by both Canada and the United States. The core IBET agencies are dedicated to building strong relationships, sharing information and best practices, as well as conducting joint threat assessments. In my view, they have opened up the lines of communication between the law enforcement agencies of our two countries. This close cooperation has come about as a result of monthly meetings held with local IBET representatives, from the five core agencies, to resolve issues, share information and best practices and prioritize investigations that have come to light through intelligence analysis.

At the national level, senior representatives meet quarterly as a steering committee known as the International Joint Management Team. Given that organized crime is not static at the border, conspiracies occur inland and between major Canadian and U.S. cities. Effective border enforcement requires dialogue and coordination with inland enforcement teams, which takes place through the IBET Joint Management Teams, or JMTs.

Another very important component of the IBET model involves the co-location of intelligence resources in the field to facilitate the exchange of law enforcement information on criminal activities observed or interdicted at the shared border. These co-located intelligence teams jointly develop intelligence that sets the stage for a focused enforcement effort on the criminal organizations, taking advantage of the gaps in security of the border between the points of entry.

The IBET program has also created a National Coordination Team composed of representatives from the five core agencies, co-located in Ottawa. These dedicated resources work in the same office to expedite processes, develop joint directions and ensure policy development is not done in a vacuum.

Since their inception, IBET units have identified national security cases, disrupted smuggling rings, confiscated drugs, weapons, tobacco, and intercepted criminal networks attempting to smuggle illegal migrants. A number of long-term investigations have come to fruition in 2006. For example, Project Frozen Timber was a major, two-year project between British

sécurité frontalière; à tirer parti de nos ressources et de nos atouts à l'intérieur du pays et avec d'autres partenaires nationaux et internationaux pour mieux atteindre notre objectif global; à faire des économies d'échelle afin de répartir les coûts et de multiplier les avantages; et à établir les mêmes priorités et des plans à long terme pour que nos ressources s'engagent à réaliser des objectifs communs.

Même si les responsables de première ligne de l'application de la loi ont travaillé ensemble dans des opérations conjointes et collaboré pendant des dizaines d'années, il n'y avait pas de structure officielle comme celle des EIPF, approuvée à la fois par le Canada et les États-Unis. Les principaux organismes partenaires des EIPF cherchent à établir des relations beaucoup plus solides, à s'échanger de l'information, à partager leurs meilleures pratiques et à s'échanger leurs évaluations de la menace. À mon avis, ils ont ouvert des lignes de communication entre les organismes d'application de la loi de nos deux pays. Il y a une étroite collaboration puisque, chaque mois, les représentants locaux des cinq principaux organismes partenaires des EIPF se réunissent pour régler des questions, échanger de l'information et leurs meilleures pratiques et fixer les priorités relativement aux enquêtes que les analyses du renseignement ont fait ressortir.

À l'échelle nationale, des hauts représentants se réunissent tous les trimestres au sein d'une équipe intégrée de gestion qui est en fait le comité directeur de l'ensemble de l'initiative. Comme le crime organisé ne se limite pas à la frontière, puisque des conspirations se trament aussi à l'intérieur du pays et entre les grandes villes canadiennes et américaines, une application efficace de la loi à la frontière nécessite un dialogue et une bonne coordination avec les organismes d'application de la loi à l'intérieur du pays. Ce dialogue se fait par l'entremise des équipes de gestion des EIPF.

Un autre aspect très important du modèle des EIPF est le regroupement des ressources liées aux renseignements dans le domaine, afin de faciliter l'échange d'information sur l'application de la loi ayant trait aux activités criminelles observées ou interdites à la frontière commune. Les équipes chargées du renseignement ainsi regroupées produisent conjointement les renseignements qui sont si importants à l'adoption de mesures de répression visant les organisations criminelles qui tirent avantage des failles dans la sécurité frontalière entre les points d'entrées.

Le programme des EIPF a également mis sur pied une équipe de coordination nationale formée de représentants des cinq principaux organismes partenaires, qui sont regroupés à Ottawa. Ces personnes-ressources dévouées travaillent dans le même bureau afin d'accélérer les processus, d'établir une orientation commune et de s'assurer que l'élaboration des politiques ne se fait pas en vain.

Depuis leur création, les EIPF ont détecté des affaires de sécurité nationale, ont réussi à démanteler des réseaux de contrebande, ont effectué des saisies de drogues illicites, d'armes et de tabac, et ont intercepté des réseaux de criminels qui tentaient de faire passer la frontière clandestinement à des immigrants illégaux. Un certain nombre d'enquêtes à long terme ont porté

Columbia and Washington State where IBET targeted a network of smuggling organizations that were using aircraft to ferry tons of drugs across the border, including marijuana to the U.S. and cocaine to Canada. That investigation involved every Canadian and American agency operating in that area, working together under the umbrella of IBET. It should be made clear that IBETs do not work alone but work closely with local and provincial law enforcement agencies, as required in any given investigation.

In closing, I would like to make the following points. The IBET initiative has been internationally recognized as a best practice because it is consistent with government-wide and RCMP departmental priorities, while continuing to serve the public interest. In fact, U.S. Immigration and Customs Enforcement, under the Department of Homeland Security, is leading a new southern border initiative called Border Enforcement Security Team, or BEST, which is modelled after the IBET initiative.

Over the past several years, the Government of Canada has iterated its commitment to ensuring the safety and security of Canadians and to working with the United States to protect the safety and integrity of our shared border. This commitment has been declared in successive Speeches from the Throne and in international policy statements.

The IBET initiative has made remarkable progress in strengthening our bi-national relationships and partnerships. We have seen significant improvements in our ability to share information, coordinate investigations and enforce the law in support of our shared mandate to enhance border security.

The IBET partners are all keenly aware that we must improve on this foundation to ensure the sustainability of this important bilateral initiative. We continue to examine opportunities, such as advancing and investing in interoperable border technology; increasing the number of IBET partners and resources on both sides of the line to improve border integrity; and increasing law enforcement resources in Canada's North to exert Canadian sovereignty and respond to increasing international travel.

I thank the committee for allowing me to make these opening comments. My colleague and I will be pleased to answer questions.

Senator Atkins: Mr. Souccar, you have a major responsibility in your work and the description of what you do is most impressive. What is the difference between an IBET group and a SWAT team?

Mr. Souccar: A SWAT team is referred to as an emergency response team in the RCMP. They are called into action in high risk situations that require a tactical unit that has the proper skill

fruits en 2006. C'est le cas notamment de l'opération Frozen Timber. Dans le cadre de cette opération majeure d'une durée de deux ans, menée en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington, les EIPF ont ciblé un réseau d'organisations criminelles qui utilisaient des aéronefs pour transporter des tonnes de drogues des deux côtés de la frontière, soit de la marijuana aux États-Unis et de la cocaïne au Canada. Cette enquête a mobilisé pratiquement tous les organismes canadiens et américains actifs dans la région, qui ont travaillé ensemble sous l'égide des EIPF. Je tiens ici à préciser que les EIPF ne travaillent pas seules. Elles collaborent étroitement avec les organismes d'application de la loi locaux et provinciaux, comme les enquêtes l'exigent.

J'aimerais, en terminant, souligner les points suivants. L'initiative des EIPF est reconnue partout dans le monde comme une pratique exemplaire, parce qu'elle est conforme aux priorités du gouvernement et de la GRC et continue de servir les intérêts du public. En fait, l'Immigration et douanes américaines, qui relève du département américain de la sécurité intérieure, a lancé une nouvelle initiative pour sa frontière sud appelée Border Enforcement Security Team, ou BEST, qui s'inspire de l'initiative des EIPF.

Ces dernières années, le gouvernement du Canada a réitéré sa volonté d'assurer la sécurité et la protection des Canadiens et de collaborer avec les États-Unis au maintien de la sécurité et de l'intégrité de notre frontière commune. Cet engagement a été repris dans les différents discours du Trône ainsi que dans les énoncés de politique internationale.

L'initiative des EIPF nous a permis de faire des progrès remarquables dans la consolidation de nos partenariats binationaux. Nous avons constaté une nette amélioration de notre capacité à échanger de l'information, à coordonner les enquêtes et à faire respecter les lois conformément à notre mandat commun qui est d'améliorer la sécurité frontalière.

Les partenaires des EIPF sont tous pleinement conscients que nous devons faire encore mieux pour assurer la viabilité de cette initiative bilatérale importante. Pour y parvenir, nous poursuivons notre examen de questions comme la promotion et le financement d'une technologie interoperable à la frontière; l'augmentation du nombre de partenaires des EIPF et des ressources des deux côtés de la frontière qui travaillent de concert pour renforcer l'intégrité de la frontière et l'augmentation des ressources en application de la loi dans le Nord canadien afin de permettre au Canada d'exercer sa souveraineté et de répondre à l'augmentation des voyages internationaux.

Je remercie le comité de m'avoir permis de faire cette déclaration d'ouverture. Mes collègues et moi nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Atkins : Monsieur Souccar, vous avez une très grande responsabilité dans votre travail, et la description de ce que vous faites est extrêmement impressionnante. Quelle est la différence entre une EIPF et une équipe d'intervention spéciale?

M. Souccar : Les équipes d'intervention spéciale s'appellent groupes tactiques d'intervention à la GRC. Ils entrent en scène dans les situations présentant un risque élevé qui nécessitent une

sets to deal with that risk level, using specific weaponry and training, et cetera. An IBET is an integrated unit whose focus is the border. It is critical that an IBET maintain that focus on the border and not chase rabbits, if you will. Although they interact with inland teams, their focus remains the border. They work jointly at all times with the five core agencies, which I referred to in my opening comments, to identify threats and to react accordingly by getting ahead of the curve as opposed to behind it. To that extent go my comments about working smarter instead of harder.

Senator Atkins: An IBET unit performs an investigative role primarily.

Mr. Souccar: Yes, that is correct.

Senator Atkins: Where are the IBETs physically located?

Mr. Souccar: We have 23 IBETs in 15 regions across the country with a total of approximately 147 full-time employees.

Senator Atkins: How does an IBET unit differ from local RCMP detachments?

Mr. Souccar: Again, the difference between an IBET team and an inland team at a local detachment is this: For example, a criminal organization exploits the border, either through importing or exporting drugs, smuggling human beings or weapons, whatever it may be. The criminal organization does not operate at the border as such; it operates inland. They utilize facilitators at the border as a means to an end. An IBET team would then focus on the border, while the inland team would focus on the organization itself, through either Part IV, wiretap investigation, the undercover technique, use of human sources, to try to disrupt the criminal organization inland. IBET would focus on the border as a way of interdicting shipments or people being smuggled, as well as working jointly with our U.S. partners who are part of that same team in order to be as effective as possible in dismantling the criminal organization and its facilitating network.

Superintendent Joe Oliver, Director, Customs & Excise, RCMP: Recently, we conducted a joint operation with 26 agencies in British Columbia called Operation Outlook. IBET is the hub through which communication and dialogue takes place. In that operation, the IBET team was under the umbrella of IBET. The local detachment was involved in this joint cross-border operation by strategically deploying roadblocks to help with the displacement and movement of criminal activity. It was a comprehensive IBET operation bringing together all of the partners, including other RCMP entities such as highway patrol, and leveraging those. IBET is the entity through which dialogue takes place, priorities are set and joint action is taken.

unité tactique ayant les compétences qu'il faut pour composer avec ce risque élevé, utiliser des armes et des techniques particulières, et cetera. Une EIPF est une unité intégrée dont la préoccupation est la frontière. Il est primordial que l'EIPF demeure toujours concentrée sur la frontière et ne chasse pas les lapins, si l'on veut. Bien que les membres de ces équipes interagissent avec les équipes intérieures, leur préoccupation première demeure la frontière. Ils travaillent constamment avec les cinq principaux organismes que j'ai nommés dans ma déclaration, afin de repérer les menaces et de réagir en conséquence avant les événements plutôt qu'après. C'est ce que je veux dire par un travail plus intelligent que dur.

Le sénateur Atkins : Une EIPF a donc principalement un rôle d'enquête.

M. Souccar : Exactement.

Le sénateur Atkins : Où les EIPF travaillent-elles géographiquement?

M. Souccar : Nous avons 23 EIPF dans 15 régions du pays, ainsi qu'un total d'environ 147 employés à temps plein.

Le sénateur Atkins : En quoi une EIPF diffère-t-elle d'un détachement local de la GRC?

M. Souccar : Encore une fois, la différence entre une EIPF et une équipe intérieure faisant partie d'un détachement local est la suivante : supposons qu'une organisation criminelle exploite la frontière, soit pour l'importation ou l'exportation de drogues, soit pour le passage clandestin de personnes ou d'armes. L'organisation criminelle ne gère pas ses activités à la frontière en tant que telle, mais dans le pays. Elle utilise des complices à la frontière pour parvenir à ses fins. Les membres de l'EIPF se concentreraient sur la frontière, alors que les membres de l'équipe nationale se concentreraient sur l'organisation en tant que telle, par application de la Partie IV, par écoute électronique, par des agents d'infiltration, par l'utilisation de sources humaines, afin d'essayer de désorganiser l'organisation criminelle au pays. Les membres de l'EIPF se concentreraient sur la frontière et interdiraient des envois ou le passage clandestin de personnes et travailleraient conjointement avec nos partenaires de la même équipe aux États-Unis afin de réussir le mieux possible à démanteler l'organisation criminelle et son réseau d'aide.

Surintendant Joe Oliver, directeur, Douanes et accise, GRC : Récemment, nous avons mené une opération conjointe avec 26 organismes de la Colombie-Britannique dans le cadre de l'Opération Outlook. L'EIPF est le véhicule de communication et de dialogue. Dans cette opération, l'EIPF travaillait sous la gouverne des EIPF. Le détachement local a participé à cette opération conjointe transfrontalière en déployant stratégiquement des barrages routiers pour contrer les déplacements et mouvements d'activités criminelles. Il s'agissait d'une grande opération des EIPF qui rassemblait tous les partenaires, y compris d'autres groupes de la GRC, dont la patrouille routière, et en combinait les forces. Dans ce type d'opération, l'EIPF est l'équipe qui oriente le dialogue, établit les priorités et coordonne les actions conjointes.

Senator Atkins: How many people are involved in IBET at the moment?

Mr. Souccar: Currently, with the 23 teams that we have, there are a total of 147 full-time employees, which includes analysts, civilian members, as well as police officers.

Senator Atkins: Let us take a hypothetical consideration. If you had another 1,000 members of IBET, how would you deploy them?

Mr. Souccar: If we had another 1,000 members, I take it you are asking how would we deploy them to secure our borders? Are you referring simply to land or are you referring to all of our borders: land, marine and air?

Senator Atkins: I am referring to all of the borders.

Mr. Souccar: Another 1,000 members would be a good start. We would enhance the number of IBET teams. One hundred and forty-seven is very thin, as you can imagine, given the length of our border. IBET teams would be strategically located across the country to fill in the gaps that we have. The numbers per team would increase to allow for a greater period of coverage, so we would go from an 8- or 12-hour shift to perhaps 20- to 24-hour coverage. We would possibly also include a uniform presence on land.

When I speak about a uniform presence, I am not a big supporter of the border patrol concept of having marked cars and uniformed people burning gas back and forth across the border for perhaps little purpose. I am referring more to a uniform presence to show the police presence there, but an intelligence-led presence to the extent that officers would be patrolling where required to perhaps squeeze criminality to where we want it to go, where IBETs are located. Border patrol would be one purpose of the uniform presence.

Second, there would be an outreach component, where officers would educate and create awareness among our citizens along the border to recognize criminality as it travels back and forth across the border. We would perhaps have a uniform police presence attend the border points of entry on a rotational basis. Again, I am not in favour of static guard duty because that only leads to trouble in the long run. We would have members of IBET or members of the uniformed unit present at the border on a rotational basis to deal with people who crash through the border, to be able to pursue them. That, in and of itself, probably requires infrastructure changes to deal with these border crashers, such as the maze barriers that are put in place.

The Chairman: Commissioner, when you refer to something like a maze barrier, there are many people watching us on television who have never heard of that. Could you describe it, please?

Le sénateur Atkins : Combien y a-t-il de personnes au sein des EIPF en ce moment?

M. Souccar : En ce moment, dans nos 23 équipes, il y a 147 employés à temps plein en tout, ce qui comprend des analystes, des civils et des policiers.

Le sénateur Atkins : Supposons un instant vous ayez 1 000 personnes de plus dans les EIPF, comment les déploieriez-vous?

M. Souccar : Si nous avons 1 000 personnes de plus... Je suppose que vous me demandez comment nous les déploierions pour assurer la sécurité de nos frontières? Pensez-vous seulement aux frontières terrestres ou à toutes nos frontières : terrestres, marines et aériennes?

Le sénateur Atkins : Je pense à toutes les frontières.

M. Souccar : Mille membres de plus seraient un bon départ. Nous augmenterions le nombre d'équipes intégrées de la police des frontières. À 147, nous sommes très peu, comme vous pouvez l'imaginer, compte tenu de la longueur de notre frontière. Les EIPF seraient placés stratégiquement dans le pays pour combler nos lacunes. Le nombre de personnes par équipe augmenterait aussi, pour permettre une plus grande période d'activités, ce qui nous permettrait de passer d'une surveillance de 8 à 12 heures à une surveillance de peut-être 20 à 24 heures par jour. Nous pourrions peut-être aussi assurer une présence terrestre uniforme.

Je parle de présence uniforme, mais je ne suis pas un grand partisan du concept de la patrouille frontalière faite par des personnes en uniforme conduisant dans des voitures identifiées qui consomment de l'essence en aller-retour à la frontière pour peut-être peu de résultats. Je pense plutôt à une présence uniforme afin d'afficher la présence policière, mais surtout à une présence axée sur le renseignement dans la mesure où les agents feraient leur patrouille dans les endroits requis pour essayer coincer les criminels là où nous voulons qu'ils aillent, là où sont situées les EIPF. La patrouille frontalière serait un objectif de la présence uniforme.

Ensuite, il y aurait un volet sensibilisation grâce auquel les agents feraient de l'éducation et sensibiliseraient nos citoyens qui vivent près de la frontière afin de les aider à reconnaître la criminalité dans ses déplacements transfrontaliers. Nous pourrions peut-être assurer une présence policière en uniforme en alternance aux points frontaliers. Encore une fois, je ne suis pas en faveur d'une garde statique, parce que cela ne fait que créer des problèmes à long terme. Il y aurait des membres des EIPF ou des policiers en uniforme présents à la frontière en alternance pour arrêter les personnes qui essaient de traverser la frontière illégalement, pour les poursuivre. Pour cela, il faudrait probablement modifier notre infrastructure afin d'arrêter les personnes qui essaient de traverser la frontière illégalement grâce à des demi-barrières disposées en chicane, par exemple.

Le président : Monsieur le commissaire, une grande partie de nos téléspectateurs n'ont jamais entendu parler de demi-barrières disposées en chicane. Pouvez-vous nous expliquer de quoi il s'agit, s'il vous plaît?

Mr. Souccar: They are concrete blocks that would be put past the border, just as one goes through the gate. It is like an obstacle course, if you will, which changes all the time. If someone wants to practise in order to get through the maze or be ready for it, tomorrow it may not be the same maze.

Senator Atkins: Why are maze barriers not used at Fort Erie or St. Stephen?

Senator Meighen: More importantly, why do they not use what companies who rent cars use? I am referring to the spikes that come up if you are going the wrong way. If spikes were in the road, they could be raised up when required.

Mr. Souccar: Those are all infrastructure options that are available, as well as added police presence on a rotational basis.

In addition to people, of course, technological support is required, including increased sensors and air support for interdiction. We are not strong enough in that area on this side of the border. We do not have available the air assets.

The Chairman: Could you be more specific? How many aircraft do you have available to you?

Mr. Souccar: Three helicopters are dedicated to the IBETs.

The Chairman: Over how many kilometres?

Mr. Souccar: Over the length of our border.

The Chairman: Could each team utilize a helicopter profitably?

Mr. Souccar: Depending on the distance between IBETs, potentially, yes.

The Chairman: When you say "potentially," it sounds like it is not something you are studying or actively pursuing.

Senator Moore: In a perfect world?

Mr. Souccar: In a perfect world, yes, we would have the air assets and the technology available right now. We would have people monitoring the sensors, with the ability to deploy someone immediately once a sensor goes off.

The Chairman: What are we missing without those assets?

Mr. Souccar: Without those assets, regardless of how intelligence-led we are, gaps are created. With those gaps, we do not know what we do not know, in that we do not know what is getting through. We know that most interdictions are done at the ports of entry, but perhaps more is coming through between the ports of entry than we are aware of.

The Chairman: Is it hard for people to figure out where those gaps are?

M. Souccar : Ce sont des blocs de béton qu'on place juste après la frontière, après le poste de douane. C'est comme une course à obstacles qui change tout le temps, si l'on veut. Si une personne veut se pratiquer à traverser la demi-barrière ou se préparer à le faire demain, la demi-barrière ne sera peut-être pas la même demain.

Le sénateur Atkins : Pourquoi n'utilise-t-on pas de demi-barrières disposées en chicane à Fort Erie ou à St. Stephen?

Le sénateur Meighen : Surtout, pourquoi n'utilisent-ils pas ce que les entreprises de location de voitures utilisent? Je pense aux pointes qui sortent si l'on part du mauvais côté. S'il y avait des pointes dans la route, on pourrait les faire sortir au besoin.

M. Souccar : Ce sont toutes des options d'infrastructure possibles. On pourrait aussi accroître la présence policière en alternance.

En plus du personnel, bien sûr, nous avons besoin d'outils techniques, comme des détecteurs supplémentaires, et d'assistance aérienne pour interdire l'accès. Nous ne sommes pas assez forts à cet égard de ce côté-ci de la frontière. Nous n'avons pas les ressources aériennes nécessaires.

Le président : Pourriez-vous être plus précis? De combien d'aéronefs disposez-vous?

M. Souccar : Il y a trois hélicoptères qui sont consacrés aux EIPF.

Le président : Pour couvrir combien de kilomètres?

M. Souccar : Toute la frontière.

Le président : Est-ce que chaque équipe peut utiliser un hélicoptère avantageusement?

M. Souccar : Tout dépend de la distance entre les EIPF, mais oui, c'est possible.

Le président : Vous dites que c'est « possible ». On dirait que vous n'avez pas étudié la question ou que ce n'est pas l'un de vos objectifs immédiats.

Le sénateur Moore : Dans un monde idéal?

M. Souccar : Dans un monde idéal, oui, nous aurions des ressources aériennes et des ressources technologiques. Nous aurions des personnes qui surveilleraient les détecteurs et qui pourraient déployer quelqu'un immédiatement lorsqu'un détecteur capte quelque chose.

Le président : Quels sont nos écueils sans ces ressources?

M. Souccar : Sans ces ressources, bien que nos équipes soient axées sur le renseignement, il y a des lacunes qui se créent. En raison de ces lacunes, nous ne savons pas ce que nous ne savons pas, parce que nous ne savons pas qu'est-ce qui réussit à passer. Nous savons que la plupart des interdictions se font aux points d'entrée, mais peut-être y a-t-il plus de criminels que nous le croyons qui passent entre les points d'entrée.

Le président : Est-il difficile de comprendre quelles sont les lacunes?

Mr. Souccar: No, I do not think it is difficult to figure out where the gaps are. We move our teams around as much as we possibly can to anticipate the movement of criminality.

For example, if you secure the land and they dig underneath, now you have a tunnel. As you know, we have one between British Columbia and Washington State. If you secure the ground, they may come by air. Criminality is always adapting and going to where we are not. Those are the gaps I am talking about that we need to seal in order to be able to be more effective.

Another important thing is resources. You talked about an addition of 1,000 members. It is important to ensure that we have a seamless integration with our marine units, our airports and our marine ports so that if we beef up an area with security and it squeezes criminality elsewhere, we better be ready to deal with the displacement that occurs. Hence, if we tighten up land and they go marine or come through the ports or the airports, we need to be there in order to deal with the displacement we have created.

The Chairman: Describe “seamless” to us. Is it a question of interoperability of radios? Is it a question of them not being aware of plans you have going forward? What causes you not to be seamless?

Mr. Souccar: There are a couple of things. For example, if you were to create a new agency to deal with the border patrol, that may cause a bit of fragmentation or duplication. It may create the desire to have quick successes. It may create territorialism, something that I see on the U.S. side with duplicated mandates between border patrol, immigration and customs enforcement, the DEA. These agencies often step on each other because they have separate mandates but they overlap. Some times they do not talk to each other.

The Chairman: No one is suggesting a new agency here, except for the customs.

Mr. Souccar: Those are things that have cropped up in the past. I am simply providing you one way where seamlessness would not happen. You asked me how seamlessness would occur. It would occur if you had one agency able to set priorities and go with that priority as one, as opposed to having two or three different organizations setting different priorities.

The Chairman: I am sorry; perhaps I was not clear. You seem to be describing to the committee how the principal function of IBET was coordinating a number of different organizations so they were all reading from the same page, generally speaking. You then talked about how, in a perfect world, you would try to have a more seamless operation with the different aspects of the RCMP. I was asking you to describe where it was not seamless or how you would improve that to ensure better coordination and interoperability.

Mr. Souccar: One of the ways that we can certainly increase that seamlessness within the current IBETs and the five core agencies that exist would be something you mentioned earlier,

M. Souccar : Non, je ne crois pas qu’il soit difficile de cerner les lacunes. Nos équipes se déplacent le plus possible pour anticiper les mouvements de criminalité.

Par exemple, si l’on assure la sécurité terrestre et qu’ils creusent pour passer sous la terre, on se retrouve avec un tunnel. Comme vous le savez, il y en a un entre la Colombie-Britannique et l’État de Washington. Si l’on assure la sécurité souterraine, ils peuvent traverser par les airs. Les criminels s’adaptent toujours et vont là où nous ne sommes pas. Ce sont les lacunes dont je parlais et que nous devons combler pour être plus efficaces.

L’autre aspect important, c’est les ressources. Vous avez parlé d’un ajout de 1 000 personnes à ces équipes. Il est important que nos équipes soient intégrées harmonieusement avec nos unités marines, nos aéroports et nos points d’entrée marins, de sorte que si nous intensifions la sécurité dans un endroit et que les criminels se pressent ailleurs, nous soyons prêts à réagir à ce déplacement. Ainsi, si nous resserrons la sécurité terrestre et qu’ils se dirigent vers les points d’entrée marins, les ports ou les aéroports, nous devons être là pour réagir au déplacement que nous avons créé.

Le président : Dites-nous ce que vous entendez par « harmonieusement ». S’agit-il d’interopérabilité radio? S’agit-il de communications sur vos plans? Qu’est-ce qui fait que votre intégration n’est pas « harmonieuse »?

M. Souccar : Il y a quelques éléments. Par exemple, si l’on crée un nouvel organisme chargé de la patrouille frontalière, on risque de causer une fragmentation ou un chevauchement. On risque de voir naître un désir de réussite rapide. On risque de voir naître du territorialisme, comme j’en vois du côté des États-Unis, où les mandats de la patrouille frontalière, de l’immigration, de l’application des mesures douanières et du DEA se chevauchent. Ces organismes se pilent souvent sur les pieds parce qu’ils ont des mandats séparés qui se chevauchent. Parfois, ils ne se parlent pas.

Le président : Personne ici ne propose la création d’un nouvel organisme, sauf pour les douanes.

M. Souccar : L’idée a déjà été soulevée. Je vous donne seulement un exemple où l’intégration ne serait pas harmonieuse. Vous m’avez demandé comment faire pour que l’intégration soit harmonieuse. Elle le sera s’il y a un organisme qui établit les priorités puis que tout le monde a la même priorité, plutôt qu’il y ait deux ou trois organismes différents qui se fixent des priorités différentes.

Le président : Je m’excuse, je n’ai peut-être pas été clair. Vous semblez dire au comité que la principale fonction des EIPF est de coordonner un certain nombre d’organismes différents pour qu’ils soient tous au diapason, en gros. Vous avez ensuite dit que dans un monde idéal, vous essaieriez de favoriser une intégration harmonieuse des activités des différentes unités de la GRC. Je vous ai demandé de me dire là où l’intégration n’était pas harmonieuse et comment vous pourriez améliorer les choses pour assurer une meilleure coordination et une meilleure interopérabilité.

M. Souccar : L’une des façons dont nous pourrions certainement rendre l’intégration entre les EIPF et les cinq principaux organismes plus harmonieuse serait, comme vous

which is radio interoperability. That is essential in order to have communication between all the agencies — Canada and U.S. especially.

We also have the cross-border carriage of firearms.

The Chairman: Let us stick with one issue at a time. Tell the committee about the problem with radios. Are you talking on the telephone or giving hand signals or what?

Mr. Souccar: Communication via radio; that is, to be able to communicate back and forth, working on different radio systems.

Senator Moore: You are talking about IBET teams.

The Chairman: Members of the team can not talk one to another.

Mr. Souccar: We have a pilot project in Windsor. A working group called the Cross-Border Crime Forum is working on being able to put in place a radio interoperability system that can work across the country.

The Chairman: What will it take? Do you have to clear out frequencies? What problems do you have to work out so that you can simply talk to each other?

Mr. Oliver: To clarify, the IBET concept leverages existing resources. It may not be someone who is necessarily part of the IBET team, but it may be that we are leveraging the 150 border patrol agents in one sector. Although they have only one to two people dedicated to IBET, we are leveraging all of their resources. To be as comprehensive and responsive as possible would mean that everyone would be able to communicate with each other, whether core members of IBET or affiliated members. In day-to-day operations, we have recognized that public safety and officer safety is put at risk when we cannot talk to each other.

Currently, there are about four or five different “work-arounds.” In some cases, when there are surplus portable radios, we pass those over to our partners on the U.S. side during a joint operation so that we can talk on one radio. However, that creates a problem where they are sometimes carrying two radios.

In other situations, we have employed an interim solution, namely, the AC-1000. We plug in radios from each of the agencies. If we have five secure radios and one open radio, it all goes to lowest common denominator so that we lose our encrypted status. That is one of the challenges.

Ultimately, we are trying to get to a “trunked” radio system with talk channels using digital technology so we are able to talk securely and rapidly to each other. A number of projects are under way. We had a project in Windsor-Detroit that was being led by the RCMP with the support of our U.S. partners. We ran into a number of technical issues with that project. Although a number of lessons were learned, we had to prematurely terminate that project due to officer safety concerns.

l’avez déjà mentionné, l’interopérabilité radio. Ce doit être une caractéristique essentielle de la communication entre tous les organismes du Canada et des États-Unis, en particulier.

Il y a aussi le transport transfrontalier d’armes à feu.

Le président : Prenons les questions une à la fois. Commencez par décrire au comité le problème des radios. Vous parlez-vous par téléphone, par signaux manuels ou quoi?

M. Souccar : Une bonne communication radio doit permettre la communication dans les deux sens et l’utilisation de différents systèmes radio.

Le sénateur Moore : Vous parlez des EIPF.

Le président : Les membres de l’équipe ne peuvent pas se parler.

M. Souccar : Nous avons un projet pilote à Windsor. Un groupe de travail appelé Forum sur la criminalité transfrontalière essaie de mettre en place un système d’interopérabilité radio pouvant fonctionner dans tout le pays.

Le président : Que faudra-t-il? Faut-il libérer des fréquences? Quels sont les problèmes que vous devez régler pour pouvoir vous parler tout simplement?

M. Oliver : J’aimerais préciser que les EIPF mettent à profit les ressources existantes. Il ne s’agit pas nécessairement d’une personne qui fait partie d’une EIPF, nous pouvons collaborer avec 150 patrouilleurs frontaliers dans un secteur. Même s’il n’y a qu’un ou deux de ces patrouilleurs qui sont affectés à l’EIPF, nous mettons à profit toutes leurs ressources. Pour augmenter le plus possible notre capacité d’intervention, nous devons veiller à ce que tout le monde puisse communiquer avec les autres, qu’il s’agisse des principaux membres de l’EIPF ou de membres associés. Au quotidien, nous devons reconnaître que la sécurité du public et des agents est en péril lorsque nous ne nous parlons pas.

Actuellement, nous avons environ quatre ou cinq solutions de rechange. Dans certains cas, lorsqu’il y a des radios portables en surplus, nous les prêtons à nos partenaires des États-Unis pendant une opération conjointe pour pouvoir nous parler par radio. Cependant, cela crée un problème parce que les gens ont parfois deux radios.

Dans d’autres situations, nous utilisons une solution temporaire, soit l’AC-1000. Nous relient les radios de chacun des organismes. Si nous avons cinq radios sécurisées et une radio ouverte, c’est le dénominateur commun le plus bas qui l’emporte, et nous perdons notre statut d’encodage. C’est l’une des difficultés.

Ultimement, nous essayons d’obtenir un système radio à commutation automatique de canaux de communication à technologie numérique pour pouvoir nous parler en toute sécurité et rapidement. Il y a différents projets en cours. Nous avons un projet à Windsor-Detroit, sous la direction de la GRC avec la collaboration de nos partenaires des États-Unis. Nous avons eu quelques problèmes techniques. Bien que nous en ayons tiré des leçons, nous avons dû mettre un terme au projet prématurément parce que la sécurité des agents était compromise.

Under the Cross-Border Crime Forum, we are working with PSEPC on a number of strategies to enhance that radio interoperability across the border. In some cases, we are dealing with technology that is decades old and with new digital technology. We are dealing in situations where on the Canadian side there is one level of frequencies for law enforcement, and on the U.S. side there is a separate level of frequencies. It is a complex, regulated area that will require significant dialogue, not only internally in Canada but Canada-U.S. as well.

The Chairman: When do you get to the end of the tunnel?

Mr. Oliver: I think it will require a huge investment because it will require significant infrastructure changes. Hopefully, we will be able to work through it piece by piece.

The Chairman: When we go to Washington, which we do on a regular basis, our friends raise this as issue number one. Every time we go to Washington, the issue that is occupies most of the committee's time is border security — how safe the border is and all of the dire consequences that will occur if the border is not safe. What type of investment are we talking about? We are looking at the Americans building a virtual fence and contracting it out to Boeing. What kind of investment, just on the communications side, is required so that we can talk back and forth? It would be very useful for this committee to have an understanding of the investments both countries will have to make if we are to have a cooperative system that leverages the resources that exist on both sides of the border.

Mr. Oliver: We are attempting to leverage the infrastructure that does exist. With respect to radio communications, that infrastructure can also be used for sensing technology. It is piggybacking on the existing infrastructure. Whether it is a sensor, a hit that is communicated, or voice communications or data, we can build on the same infrastructure.

How much will it cost? I am not sure that a comprehensive study has been done because it also includes the needs for interoperability not only north and south but also east and west. It could be a very complex project. We are trying to engage our U.S. partners in the Department of Homeland Security through the Secure Border Initiative.

The Chairman: For more than a year now we have been asking the RCMP for manpower estimates just for the Great Lakes, and they have not been coming forward. When you say you that have a problem with communications and with radios, is no one doing a study that outlines how much it is likely to cost and what it will take so that you can, in fact, communicate?

This committee spoke to your predecessors two and three years ago about the problems of interoperability. People indicated that the way they were communicating was by telephone. It sounds as though you are still communicating by telephone.

Dans le cadre du Forum sur la criminalité transfrontalière, nous travaillons avec SPPCC à diverses stratégies visant à accroître l'interopérabilité radio des deux côtés de la frontière. Dans certains cas, la technologie utilisée a plusieurs décennies et doit se conjuguer à de nouvelles technologies numériques. Il y a des cas où du côté canadien, il y a un niveau de fréquences pour l'application de la loi et aux États-Unis, il y a un autre niveau de fréquences. C'est un domaine complexe, réglementé, qui nécessitera beaucoup de dialogue, non seulement ici au Canada, mais aussi avec les États-Unis.

Le président : Quand verrez-vous la lumière au bout du tunnel?

M. Oliver : Je pense qu'il faudra un très grand investissement, parce qu'il faudra beaucoup modifier l'infrastructure. J'espère que nous pourrions procéder une étape à la fois.

Le président : Lorsque nous allons à Washington, et nous y allons souvent, nos amis nous parlent de ce problème comme du principal problème. Chaque fois que nous nous rendons à Washington, cette question occupe la plus grande partie du temps du comité sur la sécurité à la frontière : quel est le degré de sécurité à la frontière et quelles sont les conséquences graves d'une absence de sécurité à la frontière. Quelle serait l'ampleur de l'investissement nécessaire? Nous voyons les Américains construire une barrière virtuelle et donner le contrat à Boeing. Quel serait l'investissement nécessaire sur le plan des communications pour que nous puissions nous parler? Il serait très utile que notre comité comprenne les investissements que les deux pays devront faire pour se doter d'un système compatible qui mettra à profit les ressources existant des deux côtés de la frontière.

Le sénateur Oliver : Nous essayons de tirer parti de l'infrastructure existante. Concernant les communications radio, cette infrastructure peut également servir à la technologie de détection. Elle se superpose à l'infrastructure existante. Qu'il s'agisse de détection, de la communication d'une information, d'une communication vocale ou d'une communication de données, nous pouvons utiliser la même infrastructure.

Combien cela coûtera-t-il? Je ne suis pas certain qu'on a réalisé une étude détaillée sur le sujet parce qu'il faut tenir compte des besoins d'interopérabilité non seulement dans l'axe nord-sud, mais aussi dans l'axe est-ouest. Ce pourrait être un projet très complexe. Nous essayons de convaincre nos partenaires des États-Unis et du Département de la Sécurité intérieure de participer par l'initiative sur la frontière sûre.

Le président : Depuis plus d'un an, nous demandons à la GRC une estimation de la main-d'œuvre requise seulement pour la région des Grands Lacs, et nous n'avons rien reçu. Lorsque vous dites avoir un problème concernant la communication et les radios, n'y a-t-il personne qui étudie combien cela devrait coûter et ce qu'il faudrait pour que vous puissiez communiquer?

Notre comité s'est entretenu avec vos prédécesseurs il y a deux ou trois ans sur les problèmes d'interopérabilité. Ils ont affirmé qu'ils communiquaient par téléphone. Il semble que vous communiquiez toujours par téléphone.

How do we as a committee find out how much the different components of a process to secure the borders will cost? Not only could we be helpful, but we would like to have a constructive dialogue with our colleagues in Congress and say, "Look, here is your share." Maybe it is 10 times ours, I do not know, but it may be a 50/50 split. However, we find it difficult to have this type of conversation when we are not getting information back with respect to your needs.

You have described a problem to us, and I think everyone on the committee understands the problem. You do not have to give us a number today.

Perhaps I should direct this question to the assistant commissioner: We would like a commitment to get that number. We would like to know what it takes so you can have these communications. We will not wait a year to invite you back. We will invite you back sooner, and at that time we will be asking you about helicopters, boats, ships, trains and so on. However, if we cannot get our minds around the cost of radio interoperability and the benefits derived from it so that we can have an understanding of where the gaps and vulnerabilities are, it is very hard to make a case for it. Intuitively, I think the committee feels there is a case for it, but we are not getting the ammunition and the arguments to put the case.

Mr. Souccar: Your question is timely. First, I do not have the figures you are requesting. I am not sure if they exist, but the working group responsible for radio interoperability is meeting at the Cross-Border Crime Forum in November, I believe.

I will undertake after this meeting to ensure this is a question that is put to them. If the numbers exist, I will report them to you. If they do not, then I will task them to ensure that is done.

The Chairman: Thank you.

Senator Moore: You mentioned the Department of Homeland Security and the tender to Boeing Corporation with regard to a virtual fence. Is that something you would discuss with your counterparts in the U.S. with regard to our participation?

The percentage of sharing is something that can be worked out. If they will do it, there is no sense in us doing it. It is a common border. Why do we not participate together? It would make good business sense and show the coordination and cooperation between both countries. The information is needed by the authorities on each side of the border. Do you intend to have that discussion?

Mr. Oliver: There are benefits to having the national coordination team in Ottawa. We have two representatives from the Office of Border Patrol co-located with us. I had a conversation with them today after the announcement. They are looking at bringing someone to Ottawa to brief senior government officials on where they are planning to go and to create a dialogue with Canada on SBI-Net.

Comment notre comité peut-il déterminer combien coûteront les différentes composantes d'un système de sécurité à la frontière? Non seulement pourrions-nous vous aider, mais nous aimerions avoir un dialogue constructif avec nos collègues du Congrès et leur dire quelle part est la leur. Peut-être doivent-ils en faire dix fois plus que nous, je ne le sais pas, mais ce pourrait aussi être un partage à 50/50. Nous trouvons difficile d'avoir ce type de conversation parce que nous ne recevons pas d'information sur vos besoins.

Vous nous avez décrit un problème, et je pense que tous les membres du comité le comprennent. Vous n'avez pas besoin de nous donner un chiffre aujourd'hui.

Peut-être devrais-je adresser cette question au commissaire adjoint. Nous aimerions que vous vous engagiez à nous donner un chiffre. Nous voudrions savoir ce qu'il vous faut pour vous doter de ces outils de communication. Nous n'attendrons pas un an pour vous réinviter. Nous allons vous réinviter avant et à ce moment-là, nous allons vous interroger sur les hélicoptères, les bateaux, les trains et le reste. Cependant, si nous ne pouvons pas nous faire une idée sur le coût de l'interopérabilité radio et les avantages qui en découlent pour comprendre les failles et les vulnérabilités, il nous sera très difficile de défendre votre besoin. Intuitivement, je pense que le comité a l'impression que ce pourrait valoir la peine, mais n'avons pas les munitions et les arguments nécessaires pour vous défendre.

M. Souccar : Votre question vient à point. Pour commencer, je n'ai pas les chiffres que vous demandez. Je ne suis pas certain qu'ils existent, mais le groupe de travail responsable de l'interopérabilité radio se rencontrera au Forum sur la criminalité transfrontalière en novembre, si je ne me trompe pas.

Je vais veiller, après cette réunion, à ce que la question leur soit posée. Si ce chiffre existe, je vais vous en faire part. S'il n'y en a pas, je vais leur confier la tâche d'en évaluer la valeur.

Le président : Merci.

Le sénateur Moore : Vous avez mentionné le Département de la Sécurité intérieure et l'offre qui a été faite à Boeing Corporation concernant la barrière virtuelle. Est-ce un sujet dont vous discutez avec vos homologues des États-Unis pour ce qui est de notre participation?

Le pourcentage du partage peut être négocié. S'ils font le travail, il n'y a aucune raison pour que nous le fassions. C'est une frontière commune. Pourquoi ne collaborons-nous pas? Ce serait faire preuve d'un bon sens des affaires, ainsi que de coordination et de coopération entre les deux pays. Les autorités des deux côtés de la frontière ont besoin de l'information. Avez-vous l'intention d'en discuter?

M. Oliver : Il y a des avantages à ce que l'équipe de coordination nationale soit à Ottawa. Nous avons deux représentants du Office of Border Patrol dans nos bureaux. J'ai eu une conversation avec eux aujourd'hui après l'annonce. Ils comptent faire venir quelqu'un à Ottawa pour informer les hauts fonctionnaires du gouvernement de leur planification et créer un dialogue avec le Canada sur SBI-Net.

Obviously, that is something in consideration. We have been and are currently doing that today. We already have interoperable sensor technology in Eastern Canada and in Quebec. We have tapped in with RCMP sensors and U.S. Border Patrol sensors. The sensors are tapped into their system as well as ours, so we get a common picture.

Senator Moore: You are sharing information and producing a common picture?

Mr. Oliver: Yes, from sensing technology. Therefore, we are already leveraging existing technology to the extent possible.

Senator Moore: The culture of cooperating and sharing in this type of technology for the common good of law enforcement is there. I hope you bring it up at your meeting and push for it.

Maybe you should let the chairman know in your letter to him about what the estimates of the cost of this would be. Again, if we do not have this data to use in discussions and offer recommendations, we are flying on our own here. You have to give us hard numbers and the benefits.

Senator Atkins: How many ports of entry do you estimate are unmanned in this country?

Mr. Oliver: The methods of crossing between ports of entry are virtually limitless. We have seen displacement from smuggling through ports of entry to between ports of entry, to tunnelling, to air smuggling.

The Chairman: It depends on how you define it. I think Senator Atkins was talking about airports, for example, that do not have customs people there; yet, people will land, use a phone and report into customs remotely.

Mr. Souccar: There are ports of entry that close after a certain time of day.

Senator Atkins: Second, in what areas of the country are there more apt to be violations that challenge IBET?

Mr. Oliver: Most of the criminality we are experiencing occurs in areas with a large population base. There is a significant amount of traffic in Central Canada. We are also seeing that in the Lower Mainland of British Columbia.

As soon as we enhance our enforcement capacity there, we have recently seen displacement such that the criminality has moved into the Prairies. We enhanced our enforcement posture as a result of the recent air smuggling case, and we have received intelligence of displacement.

Évidemment, cela entre en ligne de compte. Nous le faisons déjà. Nous avons déjà de la technologie de détection interopérable dans l'Est du Canada et au Québec. Nous avons accès aux détecteurs de la GRC et aux détecteurs de la patrouille frontalière des États-Unis. Ces détecteurs sont intégrés à leur système de même qu'au nôtre, pour que nous ayons une idée commune de la situation.

Le sénateur Moore : Vous partagez de l'information et produisez un rapport commun?

M. Oliver : Oui, grâce à la technologie de détection. Par conséquent, nous profitons déjà le plus possible de la technologie existante.

Le sénateur Moore : La culture de coopération et de partage de ce type de technologie pour le bien commun de l'application de la loi est là. J'espère que vous allez le souligner à votre réunion et exercer des pressions en ce sens.

Peut-être devriez-vous dire au président dans votre lettre à combien vous estimez les coûts de tout cela. Encore une fois, sans cette information dans nos discussions et pour formuler des recommandations, nous faisons cavalier seul. Vous devez nous donner des chiffres concrets et nous décrire les avantages.

Le sénateur Atkins : Combien y a-t-il de points d'entrée au Canada, où la main d'œuvre n'est pas suffisante à votre avis?

M. Oliver : Les façons de traverser entre les points d'entrée sont pratiquement illimitées. Nous avons vu le passage d'immigrants clandestins se déplacer des points d'entrée aux zones entre les points d'entrée, dans des tunnels, dans les airs.

Le président : Tout dépend de la définition qu'on adopte. Je pense que le sénateur Atkins parlait des aéroports, par exemple, où il n'y a pas de douaniers, mais où il y a des gens qui atterrissent, qui utilisent un téléphone et qui se déclarent aux douanes à distance.

M. Souccar : Il y a des points d'entrée qui ferment après une certaine heure.

Le sénateur Atkins : Dans quelles régions du pays est-il le plus susceptible d'y avoir des infractions difficiles à empêcher pour les EIPF?

M. Oliver : En grande partie, la criminalité se fait là où la population est nombreuse. Il y a beaucoup de circulation dans le centre du Canada. Nous constatons la même chose aussi dans les basses-terres continentales de la Colombie-Britannique.

Dès que nous augmentons notre capacité d'application de la loi là-bas, comme nous l'avons fait récemment, nous constatons un déplacement de la criminalité vers les Prairies. Nous avons augmenté notre capacité d'application de la loi après le passage récent d'immigrants clandestins par voie aérienne et nous avons reçu des renseignements selon lesquels il y avait eu un déplacement.

Senator Atkins: If you had a priority list, what would be the key components you require to manage your job in IBET? You have mentioned three components. That hardly seems enough for a border as long as ours. What other instruments are required that you do not have now?

Mr. Souccar: In terms of the land component, again, we need increased IBET units strategically located, increased technology and air support, a uniformed presence for outreach and visibility and having that presence also at the ports of entry themselves.

Of course, our Marine Security Enforcement Teams would require enhancement. Our marine ports would require what we refer to as National Port Enforcement Teams. These are covert units that work within the ports to detect criminality. Airports require the same thing. These units would work on identifying the facilitators who work within these areas, be it marine ports or airports, and who facilitate the smuggling for those criminal organizations residing in the larger centres.

Senator Atkins: Does IBET have a training centre? What is your program for training people who serve in your division?

Mr. Souccar: There is a multi-level training component for the IBETs, and I will let Mr. Oliver expand on them. We have level 1 and level 2 training of the IBETs for people just entering into them. The training is meant to ensure that they understand cross-border criminality and what is involved in it, the various laws they will be enforcing, their interaction with the core agencies, the need to leverage their resources by hooking into the inland teams and to know their focus is the border and not inland.

Senator Atkins: If I were a recruit who had graduated from Regina, could I be assigned to IBET?

Mr. Souccar: No, you could not. As you come out of Regina, you would be posted to one of our contract provinces, which would not include Ontario or Quebec, where you would begin by working general duty to learn how to become a police officer first. Three to five years after learning how to become a police officer, then you get the opportunity to move to a team like an IBET or drug squad or national security enforcement team and so on.

Mr. Oliver: The IBET training we are offering is in addition to what the core agencies offer in their training programs. Phase 1 was essentially an orientation package for people coming to IBETs from all the agencies. They would be supposed to the orientation package. Phase 2 involved scenario-based problem solving. Partners from all the agencies would sit around the table and would undergo scenario-based training on how to manage certain operations.

Le sénateur Atkins : Si vous aviez une liste de priorités, quels seraient vos principaux besoins pour administrer le travail des EIPF? Vous en avez mentionné trois. Cela semble bien peu pour une frontière aussi longue que la nôtre. De quels outils de plus qu'aujourd'hui auriez-vous besoin?

M. Souccar : Pour ce qui est de la surveillance terrestre, nous avons besoin d'un plus grand nombre d'EIPF placées stratégiquement, de plus d'outils technologiques et d'assistance aérienne, d'une présence en uniforme pour sensibiliser le public et accroître notre visibilité, de même que d'une présence aux points d'entrée eux-mêmes.

Bien sûr, il faudrait renforcer nos équipes de la sûreté maritime. Nos ports maritimes auraient besoin de ce que nous appelons des équipes intégrées de la police des ports. Ce sont des unités secrètes qui travaillent dans les ports pour repérer la criminalité. Nous avons besoin de la même chose dans les aéroports. Ces unités travaillent à repérer les facilitateurs qui travaillent sur les lieux, dans les ports ou les aéroports, et qui facilitent le passage d'immigrants clandestins pour les organisations criminelles établies dans les grands centres.

Le sénateur Atkins : L'EIPF a-t-elle un centre de formation? Quel est votre programme de formation des personnes qui travaillent dans votre division?

M. Souccar : Il y a un programme de formation à plusieurs niveaux pour les EIPF, mais je vais laisser M. Oliver vous en parler davantage. Nous avons des formations de niveaux 1 et 2 pour les recrues des EIPF. La formation vise à ce qu'elles comprennent la criminalité transfrontalière et ce qu'elle implique, les différentes lois à faire respecter, leurs interactions avec les principaux organismes, la nécessité de profiter au maximum des ressources disponibles en mettant à profit les équipes intérieures et leur mandat, qui vise la frontière et non l'intérieur du pays.

Le sénateur Atkins : Un nouveau diplômé de Regina pourrait-il être affecté à une EIPF?

M. Souccar : Non. Une recrue de Regina serait affectée à l'une de nos provinces contractantes, ce qui exclut l'Ontario et le Québec, où elle commencerait par travailler aux services généraux pour apprendre le métier de policier. Au bout de trois à cinq ans d'apprentissage sur le métier de policier, on peut être affecté à une équipe comme une EIPF, une escouade antidrogue ou à une équipe intégrée de la sécurité nationale, entre autres.

M. Oliver : La formation sur les EIPF que nous offrons s'ajoute à la formation de base que les principaux organismes offrent dans leur programme de formation. La première session est essentiellement une session d'orientation qui s'adresse aux personnes venant de tous les organismes qui s'apprentent à intégrer une EIPF. Les recrues doivent la suivre. La deuxième formation porte sur la résolution de problèmes en fonction de différents scénarios. Des partenaires de tous les organismes se rassemblent et offrent une formation sur la façon de gérer certaines activités dans différentes situations.

We are currently undertaking a needs analysis for additional training requirements for the IBETS. We are going out to all partners — not just the RCMP, but also CBSA, U.S. Customs, U.S. Border Patrol and U.S. Coast Guard — asking what they view as the needs for our IBET partners and what they need. Do they need surveillance training or other types of training? We have also had IBET personnel sit on the RCMP's national security enforcement course. In some areas, such as the West Coast, IBET developed a law enforcement mountain operations course given the terrain in which they operate. We do not want officers to be put at risk by being abandoned or left out in harsh conditions, so there is that training as well.

Senator Moore: If there is an incident at a border crossing with a manned border station, who responds? Is it the regular RCMP or is it IBET? How does that work? What is the protocol with respect to the chain of communicating between the border personnel, the nearest detachment of the RCMP or the nearest IBET team?

Mr. Souccar: Typically the first response to a call from the point of entry would be the police force of jurisdiction.

Senator Moore: Could it be a municipal? Could it be yourselves if you are contracted to look after that area?

Mr. Souccar: That is correct, that is what it would be. In some instances IBET would respond, but typically it would be the police force of jurisdiction. They have their marked cars and are usually the closest to be able to respond.

Senator Moore: Is there an ongoing communication? For example, in a regular workday, does the IBET team talk to the nearest RCMP or the border personnel, or is it only in the event of an incident that you talk to each other?

Mr. Souccar: Communications with the points of entry are very much encouraged.

Senator Moore: "Encouraged" is nice, but does it happen?

Mr. Souccar: Absolutely, it does happen, and it is encouraged to happen as often as possible. As you know, CBSA is part of the Integrated Border Enforcement Teams and the personnel at the points of entry are CBSA personnel, so to that extent there is that interagency coordination.

Senator Moore: They are familiar with it and they know the back up, the support and the need for communicating.

Mr. Souccar: Absolutely. It is important for the personnel at the point of entry to understand what the IBETs do and the benefit that the IBETs can extend to them.

Senator Moore: When you hold the different problem-solving workshops, do you go across the border and ask how quickly you can respond to a situation at that border crossing? Do you

Nous sommes en train d'analyser les autres besoins de formation pour les EIPF. Nous consultons tous nos partenaires, non seulement la GRC, mais aussi l'ASFC, ainsi que les douanes, la patrouille frontalière et la Garde côtière des États-Unis, pour leur demander leur point de vue sur les besoins des partenaires de nos EIPF. Ont-ils besoin de formation sur la surveillance ou autre chose? Il y a également des membres des EIPF qui suivent la formation de la GRC sur la sécurité nationale. Dans certaines régions, comme sur la côte Ouest, les EIPF ont mis sur pied un cours sur les activités d'application de la loi en montagne, compte tenu du terrain sur lequel ces équipes évoluent. Nous ne voulons pas que la sécurité de nos agents soit compromise parce qu'ils ont été abandonnés ou laissés dans des conditions difficiles, c'est pourquoi nous offrons de la formation en ce sens aussi.

Le sénateur Moore : S'il arrive un incident à un poste frontalier où il y a une gare frontière gardée, qui intervient? Est-ce que ce sont les forces régulières de la GRC ou une EIPF? Comment est-ce que cela fonctionne? Quelle est la règle concernant la chaîne de communication entre les différents membres du personnel à la frontière, le détachement de la GRC le plus proche ou l'EIPF la plus proche?

M. Souccar : En règle générale, c'est le service de police local qui intervient le premier à un point d'entrée.

Le sénateur Moore : Est-ce que ce peut être la police municipale? Est-ce que ce pourrait être vous si vous êtes mandaté de surveiller cette région?

M. Souccar : Vous avez raison, c'est exactement cela. Dans certains cas, c'est l'EIPF qui intervient, mais en règle générale, c'est la force policière locale. Ces policiers ont des voitures identifiées et sont habituellement les plus près des lieux pour réagir.

Le sénateur Moore : Y a-t-il une communication constante? Par exemple, un jour de travail typique, les membres de l'EIPF parlent-ils avec les agents de la GRC les plus près ou le personnel de la frontière ou communiquent-ils seulement en cas d'incident?

M. Souccar : Nous favorisons beaucoup la communication avec le personnel des points d'entrée.

Le sénateur Moore : C'est très bien de la favoriser, mais y en a-t-il?

M. Souccar : Absolument, il y en a, et nous incitons les agents à communiquer le plus souvent possible. Comme vous le savez, l'ASFC fait partie des équipes intégrées de la police des frontières, et le personnel qui travaille aux points d'entrée relève de l'ASFC, il y a donc là une coordination interinstitutions.

Le sénateur Moore : Les membres du personnel connaissent bien la façon de faire, les solutions de rechange, les outils et les besoins en communication.

M. Souccar : Absolument. Il est important que le personnel du point d'entrée comprenne le travail des EIPF et les avantages des EIPF pour eux.

Le sénateur Moore : Lorsque vous tenez des ateliers sur la résolution de problèmes, traversez-vous la frontière et vous demandez-vous en combien de temps vous pouvez réagir à une

analyze it and break it down in terms of how quickly you can get to a place, or decide that you cannot get there quickly enough and have to call upon the municipal force or the RCMP? Obviously, response time to a situation is critical. Is that examined, or do you wait until an event happens and then pick the force that is closest? Do you look at it in advance, figure it out and make it part of your overall operational strategy?

Mr. Souccar: We are conscious more than ever of the need to be able to respond quickly as a result of events over the last year. In fact, we have examined the average response time to attend a call at a point of entry in British Columbia.

Typically the police force of the jurisdiction in question nearest the point of entry will be called, be it the OPP or the Niagara Regional Police. It could be the RCMP. It also depends on other calls for service as they occur and what cars are free to attend.

When I was asked about the addition of 1,000 resources, one of the options is to have an armed police presence from the jurisdiction to immediately be on site at the point of entry.

Senator Meighen: Permanently?

Mr. Souccar: Yes, permanently, with a rotation so as not to have one person whose full-time job is to do that. If that person is a member of the IBET team, which is potentially the case, of course, because of their relationship, that could be solidified. If that person were to be on site, they would not have to stand at attention, watching every car that goes through, because that is the role of the Canada Border Services Agency. However, they could be there catching up on their IBET duties at the point of entry, present in uniform, with a marked car.

The Chairman: Are you saying that this would be for every port of entry? If so, by what date would that be?

Mr. Souccar: No, this is not something that we are putting into place. I was allowed to “pipe dream” a little bit.

The Chairman: We are back in the perfect world. I am sorry. I like the perfect world part. Stay there.

Senator Moore: Is that 24 hours a day?

Mr. Souccar: Absolutely.

Senator Moore: I think earlier you mentioned eight hours or something.

Mr. Souccar: We were not in the perfect world then.

Senator Moore: I forget what it was.

The Chairman: In the real world right now, do IBETs function eight hours a day?

situation à ce poste frontière? Analysez-vous la situation dans ses moindres détails pour déterminer à quelle vitesse vous pouvez vous rendre sur les lieux ou décider que vous ne pouvez pas vous y rendre assez vite et que vous devez appeler la force municipale ou la GRC? Évidemment, le temps de réaction à une situation est fondamental. Faites-vous des analyses ou attendez-vous qu'un événement ne survienne pour choisir la force la plus proche? Prévoyez-vous des scénarios à l'avance, essayez-vous de vous organiser et d'inclure des mesures à votre stratégie générale de fonctionnement?

M. Souccar : Depuis les événements de l'an dernier, nous sommes plus conscients que jamais que nous devons être en mesure de réagir rapidement. En fait, nous avons étudié notre temps de réaction moyen pour répondre à un appel d'un point d'entrée en Colombie-Britannique.

Le plus souvent, la force policière locale la plus proche du point d'entrée est celle qui est appelée à intervenir, qu'il s'agisse de l'OPP ou de la Police régionale du Niagara. Ce pourrait être la GRC. Tout dépend aussi des autres demandes de services qui entrent et des voitures disponibles.

Lorsqu'on m'a posé la question sur l'ajout potentiel de 1 000 agents, j'ai répondu que l'une des options serait d'assurer une présence policière armée locale pour qu'il y ait une présence immédiate sur les lieux du point d'entrée.

Le sénateur Meighen : En tout temps?

M. Souccar : Oui, en tout temps, en alternance, pour qu'il n'y ait pas seulement une personne qui fasse ce travail à temps plein. Si cette personne faisait partie d'une EIPF, ce qui pourrait être le cas, bien sûr, compte tenu de la relation, ce pourrait être consolidé. Si cette personne était sur les lieux, elle n'aurait pas besoin de demeurer constamment attentive, de surveiller toutes les voitures qui passent, parce que c'est le rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada. Cependant, elle pourrait s'acquitter de ses tâches de l'EIPF au point d'entrée et y être présente en uniforme, avec une voiture identifiée.

Le président : Est-ce que ce serait à tous les points d'entrée? Dans l'affirmative, à partir de quelle date?

M. Souccar : Non, il ne s'agit pas d'une mesure que nous sommes en train de mettre en place. Vous m'avez permis de rêver un peu.

Le président : Nous étions revenus dans le monde idéal. Je suis désolé. J'aime bien le monde idéal. Restons-y.

Le sénateur Moore : Y a-t-il de la surveillance 24 heures par jour?

M. Souccar : Absolument.

Le sénateur Moore : Je pensais que vous aviez parlé de huit heures par jour.

M. Souccar : Nous n'étions pas dans le monde idéal, alors.

Le sénateur Moore : J'avais oublié.

Le président : Dans le vrai monde, est-ce que l'EIPF est active 8 heures par jour?

Mr. Souccar: Again, it depends on their location and the size of their team; typically, there is one shift.

Senator Moore: The criminal element can squeeze you on that.

Mr. Souccar: Again, we do not set our shifts to our members. We set our shifts to the criminality.

Mr. Oliver: And the intelligence.

Mr. Souccar: Where we go and the shifts we work is based on our intelligence. We go to the hot spots at the times we feel are most critical for us to be there.

Mr. Oliver: That is so we can maintain our tactical advantage. We may not have enough personnel to cover the entire border, but we can assure you that they are out there and you may not know where they are, which keeps you on edge.

Senator Moore: Earlier, we were discussing things that we would really like to have, such as radio operability. Right now, is the CBSA staff able to communicate securely with IBET personnel, or is that something you would like to see as well?

Mr. Oliver: Full, secure communications is a challenge even within the RCMP, so to have secure communications will require investments, not only internally but also to be interoperable. One of the objectives is to ensure that we are interoperable with the CBSA.

Senator Moore: The timeliness of obtaining the best and most current information is critical in your line of work.

Mr. Oliver: One objective of the Windsor pilot project included interoperability with the CBSA. It was a \$5.3 million project, but we ran into officer safety issues. The objective was that once we completed the pilot, it would set the stage for developing a long-term strategy. We would see what worked, what did not, what kind of investment we needed and what kind of interfaces we needed with the U.S. agencies.

A number of recommendations resulted from that project, but now we have to bring it to the next stage to see where we go from here.

The Chairman: Are those recommendations confidential for some reason?

Mr. Oliver: The report is being finalized and will be presented at the Cross-Border Crime Forum. It has not been approved yet. We are still drafting the report.

The Chairman: Once it is approved, can you make a copy available to the committee, please?

Mr. Oliver: I believe that will not be a problem, sir.

M. Souccar : Encore une fois, tout dépend de l'endroit où elle se trouve et de la taille de l'équipe. En général, il y a un quart de travail.

Le sénateur Moore : Les criminels peuvent vous déjouer de ce côté-là.

M. Souccar : Encore une fois, nous n'établissons pas nos quarts de travail en fonction de nos membres. Nous les établissons en fonction de la criminalité.

M. Oliver : Et du renseignement.

M. Souccar : L'endroit où nous travaillons et notre horaire de travail dépend de nos renseignements. Nous nous rendons dans les zones sensibles au moment où il nous semble le plus important d'y être.

M. Oliver : C'est ainsi que nous gardons notre avantage tactique. Nous n'avons peut-être pas assez de personnel pour surveiller toute la frontière, mais nous pouvons vous garantir que notre personnel est là et qu'on ne sait peut-être pas toujours où il se trouve, ce qui garde les criminels sur leurs gardes.

Le sénateur Moore : Un peu plus tôt, nous avons discuté de ce que nous aimerions vraiment avoir, comme l'opérabilité radio. En ce moment, le personnel de l'ASFC peut-il communiquer en toute sécurité avec le personnel des EIPF ou est-ce l'un de vos souhaits aussi?

M. Oliver : La sécurité parfaite des communications est un grand défi, même à la GRC, donc pour sécuriser les communications, il faut non seulement investir à l'interne, mais aussi garantir notre interopérabilité. L'un de nos objectifs est d'être interopérables avec l'ASFC.

Le sénateur Moore : La rapidité avec laquelle vous pouvez obtenir l'information la plus exacte et la plus actuelle est fondamentale dans votre travail.

M. Oliver : L'interopérabilité avec l'ASFC était l'un des objectifs du projet pilote Windsor. C'était un projet de 5,3 millions de dollars, mais la sécurité de nos agents était devenue problématique. L'objectif était qu'une fois le projet pilote terminé, on élabore une stratégie à long terme en conséquence. Nous aurions pu voir ce qui fonctionnait, ce qui ne fonctionnait pas, quel investissement était nécessaire et quelles interfaces étaient requises pour communiquer avec les organismes des États-Unis.

Diverses recommandations sont ressorties de ce projet, mais nous devons maintenant passer à la prochaine étape et déterminer ce que nous allons faire ensuite.

Le président : Ces recommandations sont-elles confidentielles, pour une raison ou une autre?

M. Oliver : Nous sommes en train de mettre la touche finale au rapport, et il sera présenté au Forum sur la criminalité transfrontalière. Il n'a pas encore été approuvé. Nous sommes encore en train de le préparer.

Le président : Lorsqu'il sera approuvé, pourriez-vous en faire parvenir une copie au comité, s'il-vous-plaît?

M. Oliver : Ce ne devrait pas être un problème, monsieur.

Senator Meighen: You referred to officer safety. What is new? I mean, you people are engaged in a dangerous occupation. You said that you ran into officer safety issues with respect to this \$5.3 billion project with the CBSA. Can you be more specific, not necessarily about the type of danger, but why did that put an end to the project?

Mr. Oliver: New technology was being introduced and we had system failures. It was a small area being tested, plus the legacy system was also in use.

Senator Meighen: Was it a small area geographically?

Mr. Oliver: Yes, it was in the Windsor area. We were not yet interoperable with CBSA, but the project plan was to do that. However, we were in the process of conducting operations and there were critical failures of the system on a couple of occasions.

Senator Meighen: Did that endanger officers?

Mr. Oliver: Yes. We were doing surveillance and so forth. There were situations where our members on the ground had lost confidence in the system and wanted to go back to what they trusted and relied upon.

Senator Meighen: Without putting too fine a point on it, did \$5.3 million go down the drain?

Mr. Oliver: Not necessarily, as we still have the infrastructure in place, and there is the possibility of adapting a new standard, which is P-25. The service provider has that capability as well. These are things we are working on currently. This was terminated during the summer, so we are still working through those kinks.

Senator Meighen: As you know, this committee has recommended — and whether there was any connection or not is up for anybody to guess — and the government, as I understand it, has indicated that it will proceed with the arming of the border guards in Canada. They have also indicated this will take place over a considerable period of time; I think 10 years was the time frame.

How do you see the RCMP's role in the meantime? As I am sure you are aware, if you read our report, one of the reasons we reluctantly came to the conclusion that border guards should be armed was because, no doubt due to your lack of resources, it was frequently impossible for the RCMP to respond in what was considered to be a timely manner to alerts at the border.

Since we will be dealing with a 10-year time frame, what policies will you be following between now and the point when border guards are armed?

Mr. Souccar: Arming the border guards will clearly enhance their own safety and security — not necessarily border security, but personal security.

Le sénateur Meighen : Vous avez parlé de la sécurité des agents. Quelle est la nouveauté? Je veux dire que vous avez un métier dangereux. Vous affirmez que la sécurité des agents était compromise dans le cadre de ce projet de 5,3 milliards de dollars avec l'ASFC. Pouvez-vous être plus précis, pas nécessairement sur le type de danger, mais sur les raisons pour lesquelles le projet a été arrêté?

M. Oliver : Nous avons fait l'essai d'une nouvelle technologie, mais le système a connu des ratés. Nous avons fait l'essai à petite échelle, pendant que nous continuions d'utiliser l'ancien système.

Le sénateur Meighen : Était-ce à petite échelle géographiquement?

M. Oliver : Oui, il s'agissait de la région de Windsor. Nous n'étions pas encore interopérables avec l'ASFC, mais c'était le plan. Cependant, pendant nos activités, le système a connu des ratés importants à plusieurs reprises.

Le sénateur Meighen : Est-ce que cela mettait des agents en danger?

M. Oliver : Oui. Nous effectuons de la surveillance, entre autres. Il est arrivé que notre personnel sur le terrain perde toute confiance envers le système et veuille revenir au système qu'il jugeait fiable.

Le sénateur Meighen : Sans trop vouloir insister sur ce point, est-ce que nous avons jeté 5,3 millions de dollars par les fenêtres?

M. Oliver : Pas nécessairement, puisque nous avons toujours l'infrastructure qui a été mise en place et qu'il serait possible de l'adapter à une nouvelle norme, la P-25. Le fournisseur de services le peut aussi. Nous sommes en train d'y travailler. Le projet s'est terminé pendant l'été, donc nous sommes encore en train de démêler tout cela.

Le sénateur Meighen : Comme vous le savez, notre comité a recommandé... Je vais laisser le soin à chacun de juger du lien entre ces deux choses, mais si j'ai bien compris, le gouvernement a indiqué qu'il allait armer les gardes-frontières du Canada. Il a également indiqué qu'il le ferait sur une période de temps assez longue, dix ans, je crois.

Comment voyez-vous le rôle de la GRC entre-temps? Comme vous le savez sans doute, si vous avez lu notre rapport, l'une des raisons pour lesquelles nous en sommes venus à la triste conclusion que les gardes-frontière devaient être armés, c'est que faute de ressources, il est fréquemment impossible pour les agents de la GRC d'intervenir de façon considérée assez rapide aux alertes à la frontière.

Comme ce changement s'opérera pendant dix ans, quelles politiques allez-vous appliquer d'ici à ce que les gardes-frontières soient armés?

M. Souccar : L'armement des gardes-frontières va clairement améliorer notre propre sécurité, je ne parle pas nécessairement de la sécurité frontalière, mais de notre sécurité personnelle.

In terms of how we manage our resources, until such time as the border guards are fully armed, and even when fully armed, unless their mandate changes, they will not be able to pursue border crashers inland.

Senator Meighen: If we had those cement blocks one of you talked about earlier, or if we had the spikes of the rent-a-car agencies that I talked about, would something like that not significantly cut down on the need to pursue? Perhaps there would be individuals on foot, but you would not have to pursue automobiles.

Mr. Souccar: It should, absolutely.

In terms of our role, we will continue to be called upon. The police of jurisdiction will continue to be called upon for any pursuits that have to be undertaken inland. The presence of a uniformed person full time at the point of entry with a marked car would, in the perfect world scenario, give you the instantaneous response, if you will.

Senator Meighen: We do not have the perfect world. I cannot see it. I doubt it will be upon us in our lifetime. We have to make do with the current situation and try to improvise.

I am wondering about the Great Lakes. You have limited resources there, do you not?

Mr. Souccar: They are limited, yes, but we have a presence in the Great Lakes.

The Chairman: It would be non-existent almost. If I took off my shoes, I could count the number, could I not?

Mr. Oliver: Our current capacity consists of two MSET patrols, the Marine Security Enforcement Team. As well, and this is where we talked about leveraging, when you have Integrated Border Enforcement Teams that can bring partners together and resources to bear, we try to leverage what we can by using the Coast Guard.

The Chairman: This committee calls the Great Lakes “the great black hole.” We do not see any resources on the St. Lawrence River, the St. Lawrence Seaway or the Great Lakes that are anywhere near commensurate to the problems that exist there. The count we had was something in the area of 28 or 30, was it not?

Senator Moore: Three vessels, 26 staff.

The Chairman: Are we correct in saying three vessels and 26 staff?

Mr. Oliver: Yes.

The Chairman: How many Great Lakes are there? “Thin” is not even the right word for it, is it?

Mr. Souccar: That is correct.

We are looking at emergency response teams as well to come on line. That is not enough, but it is a start. We are hoping that there is a will. The current government seems to be

Pour ce qui est de la façon dont nous gérons nos ressources, jusqu'à ce que les gardes-frontières soient tous armés et même lorsqu'ils le seront, à moins que leur mandat ne change, ils n'auront pas le pouvoir de poursuivre dans le pays les personnes qui traversent illégalement la frontière.

Le sénateur Meighen : Si vous aviez des blocs de ciment comme ceux dont vous avez parlé un peu plus tôt ou s'il y avait des pointes comme celles des entreprises de location de voitures, comme je l'ai dit, n'y aurait-il pas beaucoup moins de poursuites nécessaires? Peut-être y aurait-il des personnes à pied, mais vous n'auriez pas à poursuivre des automobiles.

M. Souccar : C'est vrai.

Pour ce qui est de notre rôle, nous continuerons d'être appelés à intervenir. Les services de police locaux continueront de nous appeler pour les poursuites qui doivent être faites au pays. La présence d'une personne en uniforme à temps plein aux points d'entrée, avec une voiture identifiée, nous permettrait d'intervenir instantanément, si l'on veut, dans un monde idéal.

Le sénateur Meighen : Nous ne vivons pas dans un monde idéal. Je ne peux pas le voir. Je ne crois pas que cela arrivera de notre vivant. Nous devons accepter la situation actuelle et essayer d'improviser.

Je me pose des questions sur les Grands Lacs. Vous avez des ressources limitées là-bas, n'est-ce pas?

M. Souccar : Elles sont limitées, oui, mais nous sommes présents dans les Grands Lacs.

Le président : Elles sont pratiquement inexistantes. Je n'arriverais pas à les compter même en essayant vraiment, n'est-ce pas?

M. Oliver : Nous avons actuellement deux patrouilles de police de la sûreté maritime. Aussi, et c'est là que nous parlions de tirer parti, avec des équipes intégrées de la police des frontières qui peuvent rassembler des partenaires et utiliser des ressources, nous essayons de tirer parti de ce que nous avons en utilisant la garde côtière.

Le président : Le comité appelle les Grands Lacs « le grand trou noir. » Nous ne voyons pas de ressources sur leur fleuve Saint-Laurent, la voie maritime du Saint-Laurent où les Grands Lacs qui puissent affronter les problèmes qui existent là-bas. Nous avons compté 28 ou 30, n'est-ce pas?

Le sénateur Moore : Trois navires, 26 membres du personnel.

Le président : Trois navires et 26 membres du personnel, est-ce exact?

M. Oliver : Oui.

Le président : Quel est le nombre aux Grands Lacs? « Mince » n'est même pas le bon mot pour cela, n'est-ce pas?

M. Souccar : C'est exact.

Nous envisageons aussi des groupes tactiques d'intervention. Ce n'est pas suffisant, mais c'est un début. Nous espérons qu'il y aura une volonté. Le gouvernement actuel semble être en faveur

pro-enforcement in terms of reducing criminality. We have seen positive responses over the last while, and I am hopeful there will be responses in that area as well.

The Chairman: The responses we have seen over the last little while are 600 uniforms and 400 civilians.

Mr. Souccar: There are about 1,000 full-time employees for the federal program. We have seen some peacekeeping resources. We have seen some potential resources to combat human trafficking.

The Chairman: The 600 uniformed resources were backfilling existing vacancies; they fell under “authority to hire” as opposed to creating new positions.

Mr. Souccar: That is correct; it was to restore the integrity of policing as a result of added costs.

The Chairman: I do not want to take words out of Senator Meighen’s mouth. He said it better than I can.

Senator Meighen: We are running hard to stay in exactly the same place.

Mr. Souccar: As with everything else, there has been an added cost in policing as a result of legal costs such as disclosure, cost of wiretaps, et cetera. Some costs are imposed as result of court decisions. Some are simply inflationary costs, if you will. The cost of putting a police officer on the street today is much higher than it was 10 years ago. Over the years, our resources have eroded. As the chairman said, it is a replenishing of the erosion that has taken place.

Senator Meighen: We are asked questions when we go to Washington, and we, as you do, I am sure, detect impressions they have about the strictness of our border enforcement or lack thereof. What do you come across mostly in cross-border exchanges with your counterparts that seem to impress our American friends with our diligence in patrolling the border? Do you find that they are quite convinced that the degree of diligence we have is minimal?

Senator Moore: That is aside from the political rhetoric.

Mr. Souccar: We have had some very successful operations with our U.S. colleagues.

Senator Meighen: Is that since 9/11?

Mr. Souccar: Yes. The number of extremely successful operations that we have had with them is endless. The work is being done and is being done very effectively. The question is, do we have enough to do more and if we had enough would we have more successes? The answer is, absolutely yes.

I have never been met with criticism personally. Clearly, when you see the numbers and the assets they have on their side versus ours, I am not sure what happens behind closed doors.

de l’application de la loi pour réduire la criminalité. Nous avons constaté des réponses positives récemment et j’espère qu’il y aura aussi des réponses dans ce domaine.

Le président : Les réponses que nous avons vues dernièrement portaient sur 600 uniformes et 400 civils.

M. Souccar : Il y a environ 1000 employés à temps plein pour le programme fédéral. Nous avons vu quelques ressources de maintien de la paix. Nous avons vu quelques ressources potentielles pour lutter contre le trafic des personnes.

Le président : Les 600 uniformes remplissaient des postes vacants existants; ils relevaient du « pouvoir de recrutement » au lieu de la création de nouveaux postes.

M. Souccar : C’est exact? Il s’agissait de restaurer l’intégrité de la police suite aux coûts supplémentaires.

Le président : Je ne vais pas parler à la place du sénateur Meighen. Il l’a dit mieux que je ne le pourrais.

Le sénateur Meighen : Nous nous débattons beaucoup pour rester exactement la même place.

M. Souccar : Comme pour tout le reste, il y a eu un coût supplémentaire pour effectuer les opérations de police suite à des dépens tels que la divulgation, les coûts liés aux écoutes, et cetera. Certains coûts sont imposés suite des décisions judiciaires. D’autres sont simplement des coûts dus à l’inflation. Le prix à payer pour avoir un policier dans la rue aujourd’hui est beaucoup plus élevé qu’il ne l’était il y a dix ans. Nos ressources se sont dégradées avec le temps. Comme le disait le président, c’est une reconstitution de la dégradation qu’il y a eu.

Le sénateur Meighen : Nous avons posé des questions quand nous sommes allés à Washington et nous, comme vous, j’en suis sûr, nous sommes rendus compte de ce qu’ils pensaient de notre application de la loi aux frontières ou de l’absence d’application de la loi. Qu’est-ce qui semble impressionner le plus nos amis américains lorsque vous leur parlez de notre assiduité à patrouiller la frontière? Pensez-vous qu’ils sont persuadés que notre assiduité est au plus bas?

Le sénateur Moore : Cela est en dehors du discours politique.

M. Souccar : Nous avons mené des opérations très réussies avec le concours de nos collègues américains.

Le sénateur Meighen : Depuis le 11 septembre?

M. Souccar : Oui. Le nombre d’opérations extrêmement réussies que nous avons eues avec leur concours est infini. Le travail est fait et il est fait très efficacement. La question est de savoir si nous avons suffisamment d’effectifs pour faire plus et si nous en avons, notre taux de réussite serait-il plus grand? La réponse est absolument oui.

Personnellement, je n’ai jamais été l’objet de critiques. Il est évident que lorsqu’on compare leurs ressources aux nôtres, je ne suis pas sûr de ce qui se passe en coulisses.

Senator Meighen: Let me ask you one final question in that general vein. Since I notice the U.S. Coast Guard is one of the IBET core agencies, were you aware of live firing exercises about to take place in the Great Lakes before I was when I read it in the paper?

Mr. Oliver: Just what I read in the paper as well.

Senator Meighen: Well, so much for the Rush-Bagot Treaty and the international exchange of information.

The Chairman: The Rush-Bagot Treaty refers to the number of pounds of cannonball you can fire at any given time.

Senator Meighen: It is still lead, Mr. Chair, and lead is bad for the environment.

Senator Banks: I want to revert to the radio question. You will have sensed a certain frustration on the part of members of this committee about how quickly things move, which is a great surprise to anyone who is a student of government. If this question of interoperability and secure, quick and reliable communications was one that affected General Motors or Inco, it would be solved in a trice. I suspect that the impediment is not entirely money. Where is the bottleneck?

We think that the fault is not sitting in this room; it is with a lack of will or determination. Is this file sitting on somebody's in-box on their desk and not getting out because of intransigence? What is the holdup? If there were a clear and present danger, to use that old phrase, this problem would be solved in an afternoon.

Mr. Oliver: I can tell you from the front line officers on the ground involved in cross-border operations this is one of the most pressing issues that they would like to see resolved.

Senator Banks: Why is it not being resolved?

Mr. Oliver: I think it is because of the dialogue that is required. For instance, in the Windsor-Detroit area, not only are you dealing with the need to talk with federal U.S. law enforcement agencies, but there are also the state and local police. We want an integrated, holistic comprehensive border response to instant management, or some sort of issue. We want to be able to talk to all our partners who sit around the IBET table. It is the difference in the radio systems that each of those agencies use, the infrastructure itself, as well as the regulators on both sides of the borders and the need for a comprehensive Canada-U.S. agreement to say that we are committed to overcoming those barriers.

The Chairman: When we raised this question with you, you gave us the impression there was not even a study in place that described the magnitude of the problem and the potential cost of the problem. Remember when I was asking you what are the bucks involved in doing this? The impression we have right now — and I would be happy if you were to correct it — is that

Le sénateur Meighen : Permettez-moi de vous poser une dernière question dans ce sens. Puisque j'ai remarqué que la garde-côtière américaine fait partie des cinq principaux organismes des EIPF, saviez-vous avant moi, je l'ai appris par les journaux, que des exercices de tirs réels vont avoir lieu aux Grands Lacs?

M. Oliver : Seulement ce que j'ai lu moi aussi dans les journaux.

Le sénateur Meighen : Si c'est là l'Accord Rush-Bagot et l'échange de renseignements entre les divers corps policiers internationaux.

Le président : L'Accord Rush-Bagot concerne le poids en livres des boulets de canon qui peuvent être tirés.

Le sénateur Meighen : C'est quand même en plomb, monsieur le président, et le plomb est mauvais pour l'environnement.

Le sénateur Banks : Je veux revenir à la question des radiocommunications. Vous avez senti une certaine frustration chez les membres du comité au sujet de la rapidité avec lesquelles les choses changent, ce qui est très surprenant pour quiconque étudie le fonctionnement du gouvernement. Si ce problème d'interopérabilité et de communications protégées, rapides et fiables se posait à Général Motors ou à Inco, il serait résolu en un clin d'œil. Je ne crois pas que ce soit dû seulement à l'argent. Qu'est-ce qui retarde les choses?

Nous ne pensons pas que le problème provienne d'ici, il s'agit d'un manque de volonté ou de détermination. Ce dossier se trouve-t-il dans la corbeille arrivée du bureau de quelqu'un et y reste à cause d'une intransigence? Qu'est-ce qui fait traîner les choses? S'il y avait un danger évident et immédiat, pour reprendre une vieille expression, ce problème serait résolu en un après-midi.

M. Oliver : Je peux vous affirmer que les officiers qui participent aux opérations transfrontalières considèrent que ce problème est des plus urgents et ils souhaitent qu'il soit résolu.

Le sénateur Banks : Pourquoi ne l'est-il pas?

M. Oliver : Je pense que c'est à cause des pourparlers en cause. Par exemple, dans la région de Windsor-Détroit, il faut non seulement parler avec les organismes d'application de la loi du gouvernement fédéral américain, mais aussi avec les représentants de l'État et la police locale. Nous voulons une réponse intégrée, globale et exhaustive à la gestion immédiate ou quelque autre solution. Nous voulons pouvoir parler à tous nos partenaires des EIPF. C'est la différence entre les systèmes de radiocommunications utilisés par chacun de ces organismes, l'infrastructure elle-même, et les autorités de réglementation des deux côtés de la frontière et la nécessité d'un accord canado-américain global pour pouvoir dire que nous sommes déterminés à résoudre ces problèmes.

Le président : Lorsque nous en avons parlé avec vous, vous nous avez donné l'impression que l'étendue du problème et son coût potentiel ne faisaient même pas l'objet d'une étude. Vous souvenez-vous lorsque je vous ai demandé quels étaient les coûts pour réaliser cela? L'impression que nous avons maintenant — et je serais heureux si vous pouviez me corriger —, c'est que le

everyone has identified the problem, but no one is doing anything about it. If someone is doing something about it, Senator Banks and the committee are asking: What is the plan?

Mr. Oliver: In terms of knowing what infrastructure we require, how much it will cost, no, we do not have that plan. I am not aware of it anyway and I can certainly check.

The Chairman: Who is charged with it? This is your bailiwick, commissioner. Who is your guy or gal working on the plan?

Mr. Souccar: Again, Mr. Chairman, this matter was left with the Cross-Border Crime Forum working group that is reporting to the Cross-Border Crime Forum, and I will know the latest and greatest next month when they report. That is why I undertook to get back to you in terms of the latest developments. Also, I will inquire as to whether there has been a cost attached to it.

The Chairman: The reason we are nervous is that we asked over a year ago about how many police it would take to properly police the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway and the St. Lawrence River, and we are still waiting.

Mr. Souccar: You have asked me once and that is all you will have to ask me. I will undertake to get back to you with that answer.

Senator Moore: With regard to Senator Banks' question and Mr. Oliver's response concerning the frustration that you are expressing and experiencing with the inability to communicate via radio, when you have your meetings with your cross-border teams, is the same frustration expressed from the U.S. side?

Mr. Oliver: Yes.

Senator Moore: They want this fixed too, I would think, for their own good as well as your good.

Mr. Oliver: This issue is identified continuously by the local joint management teams of IBETs. It has also been identified as a common recurring problem by Project Northstar, which is feeding cross-border security.

Two groups are looking at radio interoperability. One is the interoperability subgroup of the Cross-Border Crime Forum, which is dealing with the Department of Homeland Security. The other is a border enforcement group composed of representatives of the international joint management team. I sit on that group as well. We are trying to find not only interim solutions but longer-term solutions.

Our focus had been on the Windsor-Detroit project, to evaluate it and take it forward. Now that it has terminated prematurely, we are now looking for a way to advance it to the next stage. I dialogue with my counterparts in the U.S. every day. This is an issue we want resolved, and we are looking for the best way to get it resolved.

problème a été identifié par tout le monde, mais personne ne s'en occupe. Si quelqu'un s'en occupait, le sénateur Banks et le comité voudraient connaître le plan de cette personne.

M. Oliver : En ce qui concerne le type d'infrastructure nécessaire et ce qu'elle coûtera, non, nous n'avons pas de plan à ce sujet. En tout cas pas à ma connaissance, mais je peux certainement vérifier.

Le président : Qui est le responsable? Cela est de votre ressort, monsieur le commissaire. Lequel de vos employés élabore ce plan?

M. Souccar : Encore une fois, monsieur le président, c'est le groupe qui relève du Forum sur la criminalité transfrontalière qui s'occupe de cette question et je connaîtrai les tenants et les aboutissants le mois prochain quand ce groupe déposera son rapport. C'est la raison pour laquelle je me suis engagé à vous informer des derniers développements. Je me renseignerai aussi pour savoir si les coûts associés ont été calculés.

Le président : Nous sommes inquiets car nous vous avons demandé il y a plus d'un an quel est le nombre de policiers nécessaires pour patrouiller les Grands Lacs, la voie maritime du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent et nous attendons toujours.

M. Souccar : Vous m'avez demandé une fois et une fois suffit. Je m'engage à vous donner cette réponse.

Le sénateur Moore : Au sujet de la question du sénateur Banks et la réponse de monsieur Oliver portant sur la frustration que vous avez exprimée et que vous ressentez en raison de l'incapacité à communiquer par radio lors de réunions avec vos équipes de police des frontières, est-ce que les Américains ont les mêmes frustrations?

M. Oliver : Oui.

Le sénateur Moore : Ils veulent aussi une solution à ce problème, aussi bien pour eux que pour nous.

M. Oliver : Ce problème est constamment soulevé par les équipes de cogestion locale des EIPF. Il aussi été identifié comme étant un problème commun et récurrent par le projet Northstar qui alimente la sécurité transfrontalière.

Deux groupes examinent l'interopérabilité des radiocommunications. L'un est le sous-groupe d'interopérabilité du Forum de la criminalité transfrontalière qui a affaire avec le département de la Sécurité intérieure. L'autre est un groupe de la police des frontières composé de représentants de l'équipe de cogestion internationale. Je fais aussi partie de ce groupe. Nous n'essayons pas seulement de trouver des solutions provisoires, mais des solutions à long terme.

Nous nous sommes penchés en particulier sur le projet Windsor-Détroit afin de l'évaluer et de le faire avancer. Maintenant qu'il est terminé prématurément, nous essayons de le faire passer à la phase suivante. Je communique tous les jours avec mes homologues américains. C'est une question que nous voulons résoudre et nous cherchons la meilleure façon de la résoudre.

Senator Moore: Like the virtual fence project, is the radio operability issue something we can sit down and say that the two teams on each side of the border should be working this out together and not each doing a separate project? Let's cooperate and move forward in economic and intelligence gathering ways. Is that the spirit of how your meetings go?

Mr. Oliver: Yes.

Senator Moore: Even though they did not tell you about the live firing on the Great Lakes? I know it was in their waters, but still, poison moves.

Mr. Oliver: We must also be mindful of the role state governments play. For instance, Michigan has implemented a public safety network. They are looking for others to be interoperable with them. We are trying to work with those agencies as well. This issue is very complex and requires a huge amount of coordination through all levels of government.

Senator Moore: The goal is common.

Mr. Oliver: The goal is common.

Senator Moore: They want to fix it as much as we do.

Supt. Oliver: We all want to talk to each other, yes.

Senator Banks: Here is the problem that I think we have: There are two places in which there can be a bottleneck to solving this problem. One is at the operational level where the agencies that are on the ground and dealing with this issue have to agree among themselves what they need to do. The second place would be when those people have to go back to their superiors who hold the purse strings and say here is what we need to do and how much it will cost, and those people say, "We cannot do that." There are two places this could be messed up.

Do I understand that there is no impediment among the agencies involved and that plans are moving forward apace and as quickly as they could without impediment? Does someone need to come from some place up above on both sides of the border, bring down the hammer and say, "Get this done, cut this spaghetti bowl of red tape and take care of this problem?"

The issue of border security is at the top of the minds on both sides of the border for very good reason. There is simply no logical reason that a solution cannot be moved forward quickly. I am trying to find out exactly where it is so we can apply some pressure where it is, and I do not think that it is with you.

Mr. Oliver: There is still a need for the law enforcement community to define user requirements.

I am referring to standard operating procedures. In some circumstances, we will want to have interoperable communications with all agencies in the U.S. Other times, they do not want to hear our local chat. We still have to work out those requirements in terms of when do we switch to a common talk group and when do we not; who is encrypted and who is not?

Le sénateur Moore : À l'instar du projet de clôture virtuelle, est-ce que la question de l'interopérabilité des radiocommunications peut être réglée si les deux équipes de chaque côté de la frontière collaboraient au lieu de travailler séparément? Coopérer et progresser en utilisant des méthodes économiques et de collecte de renseignements. Est-ce dans cet esprit que se tiennent vos réunions?

M. Oliver : Oui.

Le sénateur Moore : Même s'ils ne vous ont pas informé des tirs réels aux Grands Lacs, je sais bien que c'était dans leurs eaux, toutefois la pollution se déplace.

M. Oliver : Nous devons aussi tenir compte du rôle des gouvernements des États. Par exemple, le Michigan a mis en place un réseau de sécurité publique et recherche des autres parties pour établir une interopérabilité. Nous essayons de collaborer aussi avec ces organismes. La question est très complexe et exige énormément de coordination à tous les paliers de gouvernement.

Le sénateur Moore : L'objectif est le même.

M. Oliver : L'objectif est le même.

Le sénateur Moore : Ils veulent régler le problème autant que nous.

M. Oliver : Nous voulons tous nous parler, oui.

Le sénateur Banks : Voici selon moi ce qu'est le problème. Il y a deux endroits où ce problème risque de traîner. L'un est au niveau des opérations, les organismes qui travaillent sur le terrain et qui s'occupent de cette question doivent s'entendre sur ce qu'elles doivent le faire. Le deuxième, c'est quand ces personnes devront rencontrer leurs supérieurs, qui tiennent les cordons de la bourse, pour leur communiquer leur projet et les coûts de ce projet, les supérieurs répondront : Nous ne pouvons pas faire cela. Voilà ce qui peut empêcher de résoudre le problème.

Dois-je comprendre qu'il n'y a pas d'obstacle chez les organismes concernés et que les plans progressent rapidement et aussi vite que possible sans aucun problème? Faut-il que des cadres supérieurs des deux côtés de la frontière interviennent et demandent à ce que des mesures soient prises pour réduire les tracasseries administratives et régler ce problème?

La question de la sécurité à la frontière vient au premier rang des préoccupations des deux côtés de la frontière pour de bonnes raisons. Il est tout simplement illogique qu'une solution ne soit pas proposée rapidement. J'essaie de découvrir où se situe le problème afin que nous puissions exercer quelque pression, et je ne pense pas que ce soit à votre niveau.

M. Oliver : Les organismes d'application de la loi se doivent encore de définir les besoins des usagers.

Je fais référence aux instructions permanentes d'opération. Dans certains cas, nous aimerions avoir des radiocommunications interoperables avec tous les organismes américains. Dans d'autres cas, ils ne sont pas intéressés à écouter nos conversations locales. Nous avons encore du travail à faire sur ces besoins pour savoir quand il faut établir une radiocommunication générale et quand il ne le faut pas; qui fait des appels chiffrés et qui ne les fait pas?

Radio interoperability as well as cross-border carriage of firearms will be two of the key issues highlighted at the upcoming Cross-Border Crime Forum for the Attorney General, Secretary of Homeland Security, the Minister of Public Safety and the Minister of Justice. A couple of presentations will be highlighting and showing, operationally, the challenges that we need to collectively resolve. We do have it flagged in the security and prosperity partnership as one of the deliverables.

Mr. Souccar: There are a number of issues when you talk about impediments for border security. We have talked about radio interoperability. There is also the land pre-clearance issue. There is the cross-border carriage of firearms. There are geographical inhibitors. A few issues are sometimes stymied, if you will, by either legal impediments or sovereignty issues. The discussions to resolve them become difficult and slow. It is sometimes like going through mud. We all know it needs to be done, but just how much is each country willing to give and how do we deal with sovereignty issues? Sometimes we get stuck in a way such that we are not able to go forward to address something we know needs to be addressed quickly.

Senator Banks: I presume members of IBET train together and work together as a team. What happens to the side arms, for example, of American border patrol officers when it requires that that team move across the border to our side? Do they carry their guns, or do they put them in a box in a swamp someplace?

Mr. Oliver: The border is like a barrier to law enforcement and the carriage of firearms.

Senator Banks: Except for the bad guys.

Mr. Oliver: Exactly.

Mr. Souccar: We have had some joint projects, like in Windsor for this past Super Bowl where we participated in armed joint patrols. Exemptions are given for a specific period of time. We have dealt with police officers who have to attend their post but, in order to get from point A in the United States to their post, the shortest route is through Canada. We call those geographical inhibitors. We have put systems in place where they have to lock their side arm in the trunk of their vehicle in a lock box until they get to their post on the U.S. side, but to get there they have to go through Canada. We have dealt with some of these issues.

Some of the ones you have mentioned, Senator Banks, are issues that are still not resolved.

Senator Banks: Officers of the Canada Border Services Agency will become armed, and there will be 150 by 2007. It is not like all of a sudden, boom, they will all be armed; it will be an incremental process. I presume that some of the CBSA people on IBETs will be armed. Does that present problems under the nature of their contract, or do you know about that yet?

Let me come at that question differently.

L'interopérabilité des radiocommunications et le port d'armes à feu à la frontière sont deux des questions essentielles qui seront soulevées au prochain Forum de la criminalité transfrontalière pour le procureur général, le secrétaire de la Sécurité intérieure, le ministre de la Sécurité publique et le ministre de la Justice. Deux ou trois exposés souligneront les problèmes que nous devons résoudre ensemble. Nous les avons signalés comme faisant partie des résultats attendus dans le partenariat pour la sécurité et la prospérité.

M. Souccar : Il y a un certain nombre de questions liées aux obstacles à la sécurité des frontières. Nous avons parlé de l'interopérabilité des radiocommunications. Il y a aussi la question du prédédouanement à la frontière terrestre. Il y a le port d'armes à feu à la frontière. Il y a des obstacles géographiques. Des questions sont quelquefois contrecarrées par des obstacles juridiques ou des questions de souveraineté. Les discussions visant à les résoudre sont difficiles et lentes. Parfois, c'est comme si l'on patageait dans la boue. Nous savons tous qu'il faut que ça se fasse, mais qu'est-ce que les deux pays sont prêts à donner et comment aborder les questions de souveraineté? Il arrive que les discussions soient bloquées à tel point que nous ne pouvons plus avancer pour aborder un problème qui nous ne savons nécessite une solution rapide.

Le sénateur Banks : Je suppose que les membres des EIPF s'entraînent et travaillent en équipe. Qu'en est-il des armes courtes, par exemple, des garde-frontières américains lorsqu'ils doivent traverser la frontière pour entrer chez nous? Transportent-ils ces armes ou les cachent-ils dans une boîte dans un marais quelque part?

M. Oliver : La frontière est comme une barrière pour l'application de la loi et le port des armes à feu.

Le sénateur Banks : Pas pour les criminels.

M. Oliver : C'est tout à fait vrai.

M. Souccar : Nous avons collaboré dans quelques projets, comme à Windsor lors du dernier Super Bowl où nous étions dans des patrouilles mixtes armées. Des exemptions sont accordées pour des périodes spécifiques. Il y a eu des cas où des agents de police devaient se présenter à leur poste mais, pour aller d'un endroit aux États-Unis à leur poste, le trajet le plus court passait par le Canada. C'est ce que nous appelons des obstacles géographiques. Nous avons des systèmes qui leur permettent de mettre leur armes courtes dans le coffre de leur véhicule dans une boîte verrouillée jusqu'à leur arrivée à leur poste du côté américain, mais pour y arriver ils doivent passer par le Canada. Nous avons connu de telles situations.

Certaines des questions que vous avez mentionnées, monsieur le sénateur Banks, ne sont pas encore résolues.

Le sénateur Banks : Des agents de l'Agence des services frontaliers du Canada seront armés, ils seront 150 en 2007. Cela ne se fera pas d'un seul coup, le processus se fera étape par étape. Je suppose que certains employés de l'ASFC qui font partie des EIPF seront armés. Cela pose-t-il des problèmes par rapport leur contrat?

Permettez-moi de poser cette question différemment.

The Chairman: We can put that to CBSA.

Senator Banks: We will.

When Senator Atkins asked you about the list of things that you would like to have in the perfect world, you mentioned an RCMP presence at every border crossing, enforcement by sight and the mere fact that your officers are there.

Our committee's view is that in respect of providing armed security at border crossings, it should first be done by the RCMP, but if the government could or would not do it, then we endorse the necessity of CBSA officers being armed. You are now saying that you have a plan in mind. Is there a blue-sky plan that there will be armed RCMP officers at every border crossing?

Mr. Souccar: When the issue of arming the border guards was on the table for discussion, we were asked to present options. If the border guards were not to be armed, what are the options on the table to deal with this issue of safety at the border?

One of the options within the RCMP, in addition to enhanced IBET teams and patrols, was a uniformed presence at points of entry. Static guard duties within the RCMP is not something we endorse. For this purpose, it was something we were willing to do as long as it was rotational and we did not have one police officer stuck at a point of entry on a regular basis, not able to enhance their development.

Senator Banks: A few weeks ago CBSA officers, having been informed that a suspected armed person was on their way to a border crossing in British Columbia, left their posts and shut the border down for several hours. They are entitled to do that, and I would do it too if I did not have a gun and had to face a potential treat.

Do IBETs have anything to do with security at border crossings? In that case, do you know whether CBSA or someone else called the RCMP and said, "We have a guy with a gun heading toward the border from the United States?" The reason I ask the question is because the border was closed for hours and there was a line-up for a long time. Was there a response? Was there a request for a response? If not, can you imagine why not?

Mr. Souccar: There usually is a request for response. I am not aware, in this instance, whether one was made, how quickly it was made or whether it was prior to them walking off. Our responsibility, senator, is between the points of entry and not at the point of entry. The point of entry is CBSA's responsibility.

Senator Banks: That is a very nice rule.

When you talk about shifts, most of us imagine that when police officers are in pursuit of someone, they probably do not pay too much attention to taking coffee breaks or going home because their shift is over. Are IBETs impeded in that respect at

Le président : Nous pouvons la poser à l'ASFC.

Le sénateur Banks : Nous le ferons.

Quand le sénateur Atkins vous a demandé une liste des choses que vous aimeriez voir dans un monde idéal, vous avez mentionné la présence de la GRC dans tous les postes frontaliers, l'application de la loi par la visibilité et le simple fait que vos agents sont là.

Le comité pense que la sécurité armée aux postes frontaliers devrait être assurée premièrement par la GRC, et si le gouvernement ne pourrait pas ou ne voudrait pas le faire, alors nous serions d'accord à ce que les agents de l'ASFC soient armés. Vous dites maintenant que vous avez un plan en tête. Y a-t-il un plan d'ensemble qui prévoit des agents de la GRC dans tous les postes frontaliers?

M. Souccar : Lorsque la question prévoyant d'armer et les garde-frontières faisaient l'objet d'une discussion, on nous a demandé de présenter des options. Si les garde-frontières ne devaient pas être armés, quelles sont les options présentées pour régler cette question de sécurité à la frontière?

L'une des options, en plus du renforcement des EIPF et des patrouilles, consistait en la présence d'agents de la GRC aux points d'entrée. Nous ne souscrivons pas à la présence d'agents de la GRC stationnaires. C'était quelque chose que nous étions prêts à faire s'il s'agissait d'une affectation par roulement et qu'un agent de police ne se trouverait pas affecté régulièrement à un point d'entrée, car cela l'empêche de se perfectionner.

Le sénateur Banks : Il y a quelques semaines, des agents de l'ASFC ont été informés qu'une personne soupçonnée de porter une arme se dirigeait vers un poste frontalier en Colombie-Britannique. Les agents ont quitté leur poste et fermé la frontière pendant plusieurs heures. Ils ont le droit de le faire, et je le ferai aussi si je n'étais pas armé et si je devais faire face à une menace potentielle.

Est-ce que les EIPF sont impliquées dans la sécurité des postes frontaliers? Dans ce cas, savez-vous si l'ASFC ou quelqu'un d'autre a téléphoné à la GRC pour lui signaler qu'un individu armé venant des États-Unis se dirigeait vers la frontière? Je pose cette question parce que la frontière était fermée pendant des heures et qu'il y avait une chaîne pendant longtemps. Y a-t-il eu une intervention? Y a-t-il eu une demande d'intervention? Sinon, pourquoi pas à votre avis?

M. Souccar : Habituellement, une demande d'intervention est faite. Dans ce cas, je ne sais pas si une demande a été faite, avec quelle rapidité elle a été faite et si elle a été faite avant que les agents quittent leur poste. Notre responsabilité, monsieur le sénateur, couvre la zone entre les points d'entrée, pas le point d'entrée. Le point d'entrée est de la responsabilité de l'ASFC.

Le sénateur Banks : Voilà un très bon règlement.

Quand nous parlons de quart, la plupart d'entre nous imagine que lorsque les agents de police poursuivent quelqu'un, ils ne pensent probablement pas à prendre une pause café ou à rentrer chez eux parce qu'ils ont terminé leur quart. Est-ce que les

all by existing labour agreements either within the RCMP or the other agencies? Is there a literal concept that my eight hours are up and I am going home now; does that happen within IBET?

Mr. Souccar: It is no different than any other unit in the RCMP. They have a shift and work their shift. However, like all other units, if they are in the middle of an operation they continue working. They have shown a lot of flexibility, as I explained earlier, in working to their target as opposed to working their shift. They modify their shift and the hours they work based on the intelligence they have been provided.

Senator Moore: With regard to CBSA, someone mentioned they could not travel inland in pursuit. How far can they go? Is there a rule regarding a staked-out area 100 feet or 100 yards around the post? What is their jurisdiction?

Mr. Oliver: The CBSA has jurisdiction for enforcement of the Customs Act. The division of responsibility between the ports of entry is by ministerial directive. We are talking about the international boundary.

CBSA also has a mandate to investigate Customs Act infractions inland as well. A commercial entity could be involved in committing fraud under the Customs Act. They have a mandate to investigate those instances as well.

Senator Moore: I meant a pursuit situation at the border. I think Mr. Souccar said that you could not go inland. Can you go at all? How far can you go? Is it just the building he works in and that is it?

Mr. Souccar: It is based on what they enforce. Typically, it would be a Criminal Code offence of some sort, and that is where they lose jurisdiction in terms of their mandate.

Senator Moore: Then it goes to the local police unit or to IBET or to the RCMP.

Mr. Souccar: It would go to the police force that has the jurisdiction.

Senator Banks: Crashing a car through a border without stopping is a Criminal Code offence and therefore the police force of jurisdiction has to look after it. It is not a CBSA offence, not a customs offence?

Mr. Oliver: It is a customs violation. There is a failure to report inward, so CBSA would have jurisdiction. However, it becomes an issue such that the CBSA currently does not have pursuit-type patrol vehicles.

People who do run through the ports of entry and fail to report could still be issued penalties. CBSA investigates those types of infractions. It is an issue of capacity and the ability to interdict someone.

The Chairman: They are not trained or equipped; it is not part of their job. It is their offence.

Mr. Oliver: It is an offence under the Customs Act.

conventions collectives en vigueur empêchent les EIPF de faire cela, que ce soit à la GRC ou dans les autres organismes? Est-il écrit littéralement qu'au bout de huit heures, les agents peuvent rentrer chez eux; est-ce cela arrive dans les EIPF?

M. Souccar : Ce n'est pas différent des autres unités de la GRC. On leur assigne un quart et ils travaillent durant ce quart. Cependant, comme toutes les unités, s'ils sont au beau milieu d'une opération, ils continuent à travailler. Ils ont fait preuve de beaucoup de flexibilité, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, en mettant l'accent sur leur objectif plutôt que sur leur quart. Ils modifient leur quart et les heures de travail en fonction des renseignements qu'ils reçoivent.

Le sénateur Moore : Il a été mentionné que les agents de l'ASFC ne pouvaient pas aller à l'intérieur pour poursuivre quelqu'un. Jusqu'où peuvent-ils aller? Existe-t-il un règlement concernant un rayon d'action de 100 pieds ou de 100 mètres autour du poste? Quel est leur ressort territorial?

M. Oliver : L'ASFC à l'autorité d'appliquer la Loi sur les douanes. Le partage des responsabilités entre les points d'entrée est fixé par des instructions du ministre. Nous sommes en train de parler d'une frontière.

L'ASFC est aussi chargée d'enquêter les infractions à la Loi sur les douanes commises à l'intérieur. Une entité commerciale peut avoir commis une infraction en vertu de la Loi sur les douanes. L'ASFC a aussi pour mandat d'enquêter de telles infractions.

Le sénateur Moore : Je parlais d'une poursuite à la frontière. Je crois que M. Souccar a dit que vous ne pourriez pas aller à l'intérieur. Pouvez-vous aller à l'intérieur? Jusqu'où? Est-ce seulement dans l'édifice dans lequel il travaille?

M. Souccar : Ça dépend des cas. Habituellement, il s'agit d'une infraction au Code criminel et cela n'entre pas dans le champ de leurs compétences.

Le sénateur Moore : Alors c'est la police locale ou l'EIPF ou la GRC qui est responsable.

M. Souccar : La responsabilité irait du côté de la force policière qui en a la juridiction.

Le sénateur Banks : Passer une frontière en voiture sans s'arrêter constitue une infraction au Code criminel et cela tombe dans la juridiction de la police locale. Il ne s'agit pas d'une infraction envers l'ASFC, ce n'est pas une infraction à la Loi sur les douanes.

M. Oliver : C'est une infraction à la Loi sur les douanes puisqu'il n'y a pas eu de déclaration faite à l'entrée, donc c'est de la compétence de l'ASFC. Cependant, cela pose un problème car l'ASFC ne dispose pas actuellement de véhicules de poursuite.

Les personnes qui traversent les points d'entrée sans faire de déclaration pourraient quand même recevoir des amendes. L'ASFC enquête ce genre d'infractions. Il s'agit de la capacité à refouler quelqu'un.

Le président : Ils ne sont ni formés ni équipés; cela ne fait pas partie de leur responsabilité. C'est leur infraction.

M. Oliver : C'est une infraction à la Loi sur les douanes.

The Chairman: Correct, but they are not equipped or trained to prosecute an offender who has fled the site.

Mr. Oliver: That question is probably best directed to CBSA, but it becomes an issue of having the capacity to pursue vehicles. If someone is running, they may be running dangerously, which then could turn into a Criminal Code violation of dangerous driving. If someone crashes through a port of entry, and we know how busy they can be, there is a risk to public safety in terms of dangerous driving, which does become a criminal offence.

Senator Banks: Right now, absent the blue-sky plan of having RCMP officers at every border crossing, the fact is that when cars crash through the border without stopping, no one is after them. We heard recently that there were 350 in half a year; 350 people just drove cars through the border, whether out of ignorance or confusion. No one goes after them. I am not asking for a response. I am merely stating the nature of our concern.

The Chairman: Assistant Commissioner, it is clear by now that this is an issue of concern to the committee. Among the other things you have undertaken to do, could you provide us with a listing, in order of priority, of the tasks that you see in relation to enhancing border security with the programs that are currently in place and with the areas that need further enhancement? It is fair to say the committee would like to revisit this issue and focus our subsequent hearings a little more specifically. The logical way to do that would be to start with your priority list rather than with ours so we can get some sense of how each of the priorities is moving forward. We see this as a continuing concern that needs attention. We would very much like to get some sense of the agenda you are pursuing and to work through it over time. The committee will then form its conclusions about how to move forward.

Mr. Souccar: Done.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank you both very much for appearing today. We are grateful for the information you have provided. We value getting this sort of information. We look forward to both receiving the information and having you come back before us again to discuss these matters further.

Honourable senators, our next witness is Lieutenant-General Marc Dumais, who is a transport pilot by trade. He has had a long and distinguished career in various operational and staff positions within the air transport community. He is here today to help us gain a better understanding of Canada Command.

Most recently, Lieutenant-General Dumais was Commander of the Air Division in Winnipeg from 2002 until 2004. He was the Assistant Chief of Air Staff from 2004 to 2005, and Deputy Chief of Defence Staff from 2005 to 2006. He assumed the position of Commander of Canada Command in May 2006. General Dumais last appeared before the committee in June 2005 in his then role of Deputy Chief of Defence Staff.

Le président : C'est exact, mais ils ne sont ni équipés ni formés pour poursuivre un transgresseur en fuite.

M. Oliver : Il vaudrait peut-être mieux poser cette question à l'ASFC, mais cela devient un problème de capacité à poursuivre des véhicules. Si quelqu'un s'enfuit, il peut conduire dangereusement et la conduite dangereuse est à son tour une violation du Code criminel. Si quelqu'un passe en voiture sans s'arrêter à un point d'entrée, et nous savons combien de monde il peut y avoir, il y a un risque à la sécurité publique à cause de la conduite dangereuse qui devient une infraction criminelle.

Le sénateur Banks : Pour l'instant, oubliez cette notion optimiste d'avoir des agents de la GRC à tous les postes frontaliers, le fait est que lorsqu'un véhicule traverse la frontière sans s'arrêter, personne ne va à sa poursuite. Nous avons appris récemment qu'il y en avait eu 350 en six mois; 350 personnes ont traversé la frontière sans s'arrêter, que ce soit par ignorance ou confusion. Personne ne va à leur poursuite. Je ne demande pas une réponse. Je ne fais que dire la raison de notre préoccupation.

Le président : Monsieur le Commissaire adjoint, il est clair maintenant que cette question préoccupe le comité. Parmi les choses que vous vous êtes engagés à faire, pourriez-vous nous donner une liste des mesures, par ordre de priorité, qui, selon vous, devraient être prises pour renforcer la sécurité aux frontières avec les programmes mis en œuvre et les régions qui ont besoin d'un renforcement de la sécurité encore plus grand? Le comité aimerait revoir cette question et l'approfondir un peu plus lors de ses audiences ultérieures. C'est pour nous une préoccupation permanente qui mérite qu'on s'y arrête. Nous aimerions beaucoup connaître votre programme de travail et l'étudier. Le comité décidera par la suite de la marche à suivre.

M. Souccar : C'est fait.

Le président : Au nom du comité, je vous remercie tous les deux de vous être présentés aujourd'hui. Nous vous remercions pour les renseignements que vous nous avez fournis et que nous apprécions à leur juste valeur. Nous avons hâte de recevoir l'information et de vous revoir pour discuter un peu plus de ces questions.

Mesdames et Messieurs les sénateurs, le témoin suivant est le lieutenant-général Marc Dumais qui est pilote de ligne de métier. Il a occupé, tout au long de sa carrière, différents postes de fonction et d'état-major au sein de la communauté du transport aérien. Il est ici aujourd'hui pour nous aider à mieux comprendre le Commandement Canada.

Plus récemment, le lieutenant-général Dumais était commandant de la Division aérienne de Winnipeg de 2002 à 2004. Il a occupé le poste de chef d'état-major adjoint de la Force aérienne de 2004 à 2005 et celui de sous-chef d'état-major de la Défense de 2005 à 2006. Il a pris le commandement du Commandement Canada en mai 2006. La dernière comparaison du général Dumais devant le comité remonte à juin 2005 lorsqu'il était sous-chef d'état-major de la Défense.

Welcome back, general.

Lieutenant-General Marc J. Dumais, Commander, Canada Command, National Defence: Mr. Chairman, senators, ladies and gentlemen, thank you for inviting me this afternoon.

[*Translation*]

This is my first opportunity to appear before you since becoming the Commander of Canada Command on May 19, although I know that you met with my predecessor, Vice Admiral Forcier, shortly before his retirement, and that you have already visited my Headquarters and Command Centre.

I would like to take this opportunity to acknowledge the contribution of Vice-Admiral Forcier and the transition team responsible for standing up Canada Command. Many members of that team remain on the Canada Command staff. Under Vice Admiral Forcier's leadership, they did an excellent job establishing an organization that is at the heart of the CF transformation vision and the Canada First approach to defence and security.

[*English*]

As Commander of Canada Command, I am responsible for an integrated chain of command that views Canada as a single theatre of operations. We are mandated to defend Canada, to work bilaterally with the United States in the defence of the continent and to provide military support to civilian authorities in areas such as consequence management and humanitarian assistance. In other words, we are responsible for all domestic and continental military operations that fall outside of NORAD's binational mission.

As many of you are aware, prior to this job, I was Deputy Chief of Defence Staff in the previous Canadian Forces organizational structure, where I was responsible for all domestic and international contingency operations. Therefore, in my view, I have a unique perspective from having seen operations from within the strategic National Defence Headquarters and now as an operational commander in a transformed structure.

Given that the Canadian Forces have always responded well to all domestic contingencies — I would point to the Ice Storm and the Red River Floods as two of the most prominent of many examples — I would not wish to leave the impression that the previous structure was, in any way, broken. Instead, I would highlight that we have been enhanced with the creation of the new operational commands.

First and foremost, Canada Command is at the centre of a clear command and control chain for domestic and continental operations, flowing from the Chief of Defence Staff to myself and then to my regional joint task force commanders. Second, Canada

Heureux de vous revoir, général.

Lieutenant général Marc J. Dumais, commandant, Commandement Canada, Défense nationale : Monsieur le président, sénateurs, mesdames et messieurs, je vous remercie de votre invitation.

[*Français*]

Je me présente devant vous pour la première fois depuis que je suis en charge de Commandement Canada, le 19 mai, bien que vous ayez rencontré mon prédécesseur, le vice-amiral Forcier, peu avant sa retraite et que vous ayez déjà visité mon quartier général et mon centre de commandement.

Je voudrais profiter de cette occasion pour reconnaître la contribution du vice-amiral Forcier et de l'équipe de transition responsable de la création de Commandement Canada. Plusieurs membres de cette équipe sont restés au sein de Commandement Canada. Sous le leadership du vice-amiral Forcier, ils ont fait un excellent travail pour créer une organisation qui soit au cœur de la vision de la transformation des Forces canadiennes et de l'approche « Canada d'abord » pour la défense et la sécurité.

[*Traduction*]

À titre de commandant du Commandement Canada, je suis responsable d'une chaîne de commandement intégrée qui considère le Canada comme un théâtre d'opérations unique. Nous sommes mandatés pour défendre le Canada, pour travailler bilatéralement avec les États-Unis pour la défense du continent, et pour fournir le soutien militaire aux autorités civiles dans des domaines tels que la gestion des répercussions et l'aide humanitaire. En d'autres mots, nous sommes responsables de toutes les opérations militaires nationales et continentales qui sont hors de la mission binationale du NORAD.

Comme plusieurs d'entre vous le savent, avant ce poste j'étais le sous-chef d'état-major de la Défense dans la structure d'organisation précédente des Forces canadiennes et j'étais responsable de toutes les opérations de contingence nationales et internationales. Donc, selon moi, j'ai une perspective unique puisque j'ai vu les opérations depuis le quartier général stratégique de la Défense nationale et maintenant à titre de commandant opérationnel dans une structure transformée.

Étant donné que les Forces canadiennes ont toujours bien répondu à toutes les contingences nationales — je voudrais souligner la tempête de verglas et les inondations de la Rivière Rouge comme deux des exemples les plus évidents — je ne voudrais pas vous donner l'impression que la structure précédente était de quelque façon déficiente. Plutôt, je désire souligner que nous l'avons améliorée avec la création de nouveaux commandements opérationnels.

Premièrement, et point le plus important, le Commandement Canada se trouve au centre d'une chaîne de commandement et contrôle claire pour les opérations nationales et continentales, passant du chef d'état-major de la Défense à moi et ensuite à mes

Command has brought operational focus to military, domestic and continental issues, moving away from the corporate focus that sometimes dominated the domestic scene.

In my view, this approach ensures that the Canadian Forces are well positioned and ready to respond to events or issues that require military support. Indeed, our aim is to ensure that the Canadian Forces are effective, relevant and responsive in a domestic environment.

Critical to our mission are relationships with our civilian partners at the federal, provincial, territorial and municipal levels. These relationships exist both formally and informally and cut across areas of such as planning, exercising, operational coordination and information exchange. The enhanced daily situation awareness that comes from these relationships clearly proves the value-added of Canada Command.

In that regard, many of you have seen firsthand the issues tracked by my Joint Command Centre 24/7 and the information that is briefed to me every day by my staff. This information is gathered from our full network of contacts. It is passed to us from the regions by my joint task forces, at the national level by entities such as the Government of Canada Operations Centre and, continentally, through our connectivity to NORAD and U.S. Northern Command.

This connectivity has paid dividends already as we have tracked forest fire data, hurricane information and other important issues, looking for early indications of potential requests for military assistance. This situational awareness, in turn, contributes to timely decision-making and effective interdepartmental coordination.

[Translation]

However, I must stress here that for much of our work domestically we are in support of the lead civilian authorities, particularly Public Safety and Emergency Preparedness Canada and the RCMP. It is my job to ensure that the Canadian Forces are well positioned to discuss issues with our counterparts and that we are ready to provide the appropriate military contribution to requests for assistance or to any coordinated Government of Canada response.

[English]

Canada Command's ability to deliver its mission is centered on four lines of operation or major thrusts: readiness, planning, operational execution and transformation. These lines form my operational vision for Canada Command, and I would like to describe each briefly.

commandants de forces opérationnelles interarmées régionales. Deuxièmement, le Commandement Canada a amené l'orientation opérationnelle sur les enjeux militaires nationaux et continentaux, s'éloignant de l'orientation ministérielle qui dominait parfois la scène nationale.

Selon moi, cette approche assure que les Forces canadiennes sont en bonne position et prêtes à répondre aux incidents et enjeux qui exigent un soutien militaire. En fait, notre but est de nous assurer que les Forces canadiennes sont efficaces, pertinentes et souples dans l'environnement national.

Il est essentiel pour notre mission d'avoir de bonnes relations avec nos partenaires civils au niveau fédéral, provincial/territorial et municipal. Ces relations existent à la fois officiellement et officieusement et couvrent des domaines tels la planification, les exercices, la coordination opérationnelle et l'échange d'information. La connaissance de la situation quotidienne améliorée qui découle de ces relations démontre clairement la valeur ajoutée qu'apporte le Commandement Canada.

À cet égard, plusieurs d'entre vous ont vu de première main les enjeux suivis par mon centre de commandement interarmées 24 heures sur 24 et 7 jours par semaine, et l'information qui m'est apportée chaque jour par mon état-major. Cette information est rassemblée à partir d'un réseau complet de contacts; elle nous est transmise depuis les régions par mes forces opérationnelles interarmées, au niveau national par des entités tel le Centre des opérations du gouvernement du Canada et au niveau continental par notre connexion avec le NORAD et le Northern Command des États-Unis.

Cette connectivité a déjà payé des dividendes puisque nous avons suivi les données des feux de forêt, l'information sur les ouragans et d'autres enjeux importants à la recherche d'indications préliminaires de demandes potentielles d'aide militaire. Cette connaissance de la situation à son tour contribue à des prises de décisions rapides et à une coordination interministérielle efficace.

[Français]

Je dois cependant insister sur le fait que pour une grande partie de notre travail au niveau national, nous agissons en soutien aux autorités civiles responsables, en particulier la Sécurité publique et Protection civile Canada ainsi que la GRC. C'est mon travail de m'assurer que les Forces canadiennes soient en bonne position pour discuter des enjeux avec nos collègues et que nous soyons prêts à fournir une contribution militaire appropriée aux demandes d'aide ou à toute intervention coordonnée par le Gouvernement du Canada.

[Traduction]

La capacité du Commandement Canada à remplir sa mission est centrée sur quatre lignes d'opération ou poussées majeures : disponibilité opérationnelle, planification, exécution opérationnelle et transformation. Ces lignes forment ma vision opérationnelle pour le commandement et je voudrais décrire chacune brièvement.

[Translation]

In terms of readiness, I expect to continue to evolve and enhance Command and Control mechanisms, particularly through technology and the use of communications systems. We will also continue to work with our civilian partners and US Northern Command in training and exercising — critical components of readiness.

For planning, my staff is working with governments departments, but also bilaterally with U.S. Northern Command, to update the many domestic and bilateral plans.

We are also involved in planning for the military contribution to many significant national events in the coming years.

[English]

In the area of operational execution, Canada Command is responsible for the full spectrum of domestic operations, with the exception of those under NORAD. On a daily and ongoing basis, the Canadian Forces conduct operations such as search and rescue, sovereignty patrols, fisheries patrols, assistance to law enforcement and others operations. Specifically, I would highlight two significant operations that took place in the North this past summer.

In August, the Canadian Forces conducted two major sovereignty operations in Canada's Western and Eastern Arctic respectively: Operation Beaufort and Operation Lancaster. These operations were part of a broader initiative to increase the presence of the Canadian Forces and to expand military operations in the Arctic. While the main purpose was to assert Canadian sovereignty, they also served to enhance military capabilities in the North and to develop additional partnerships with other relevant government departments that participated in the operation. These were two of the largest operations conducted in the Arctic in recent history, with the navy, the army and the air force participating. We expect to build on their success in the coming years.

[Translation]

Finally, I will continue to focus on the transformation or evolution of Canada Command to ensure that we are in the best position to achieve our objectives and mission. In this regard, we will support force development work that is under way at the strategic level to look at future capability requirements.

[English]

In closing, the government has emphasized in its Canada-first defence approach the importance of both the home game and the away game to the defence and security of Canada. While the

[Français]

Au niveau de la disponibilité opérationnelle, je continuerai à faire évoluer et à améliorer les mécanismes de commandement et de contrôle, en particulier par le biais des technologies et de l'emploi des systèmes de communication. Nous allons aussi continuer à travailler avec nos partenaires civils et le Northern Command des États-Unis pour l'entraînement et l'exercice, des composantes essentielles à la disponibilité opérationnelle.

Pour la planification, mon état-major travaille avec les autres ministères du gouvernement, mais aussi bilatéralement avec le Northern Command pour mettre à jour les nombreux plans nationaux et bilatéraux.

Nous participons à la planification de la contribution militaire, aux nombreux événements nationaux importants prévus pour les prochaines années.

[Traduction]

Dans le domaine de l'exécution opérationnelle, le Commandement Canada est responsable de toute la gamme des opérations nationales, à l'exception de celles qui incombent au NORAD. Sur une base quotidienne continue, les Forces canadiennes conduisent des opérations telle la recherche et sauvetage, les patrouilles de souveraineté, les patrouilles des pêches, l'aide aux agences de maintien de l'ordre et d'autres opérations. Plus particulièrement, je voudrais souligner deux opérations importantes qui se sont déroulées dans le Nord au cours de l'été.

En août, les Forces canadiennes ont conduit deux opérations de souveraineté majeures dans l'Arctique occidental et oriental du Canada respectivement, l'opération Beaufort et l'opération Lancaster. Ces opérations faisaient partie d'une initiative plus large visant à augmenter la présence des Forces canadiennes dans l'Arctique. Bien que leur but principal ait été d'affirmer la souveraineté canadienne, elles ont aussi servi à améliorer les capacités militaires dans le Nord et à développer un peu plus les partenariats avec d'autres ministères pertinents du gouvernement qui ont participé à ces opérations. Ce furent deux des plus importantes opérations conduites dans l'Arctique au cours de l'histoire récente avec la participation de la marine, de l'armée et de la force aérienne; nous allons bâtir sur ces succès au cours des prochaines années.

[Français]

Finalement, je voudrais concentrer mon attention sur la transformation et l'évolution du Commandement Canada pour m'assurer que nous sommes dans la meilleure position possible pour atteindre nos objectifs et accomplir notre mission. À cet égard, nous allons soutenir le travail de développement de la force qui est en cours au niveau stratégique pour examiner les besoins de capacité future.

[Traduction]

En terminant, le gouvernement a insisté dans son approche de défense du « Canada d'abord » sur l'importance du rôle national et du rôle international pour la défense et la sécurité du Canada.

mission in Afghanistan is quite rightly the main operational focus of the Canadian Forces, the message that I would like to leave you with today is that Canada Command is focused 24/7 on issues related to the defence of Canada. Thus, while it is not always evident to the general public, I can assure you there is the equivalent of a significant line of operation underway on a 24/7 basis in Canada, including a dedicated command and control structure and through the execution of missions such as search and rescue and maritime air surveillance. Our mission encompasses thousands of Canadian Forces personnel across the country committed to its success.

Thank you for the opportunity to speak before the committee today. I will be pleased to respond to your questions.

Senator Meighen: You have answered one of my questions to a degree but I would like you to elaborate. Given your previous experience and without wishing you to say anything that would be contrary to the comments of the Chief of Defence Staff, why is this new structure so much better? You mentioned in your testimony that it is at the centre of a clear command and control chain.

The Chairman: The words were “new and improved.”

Senator Meighen: Have you had enough experience to judge whether it is much better or more nimble? Where are you on the continuum to transform or evolve Canada Command to ensure that we are in the best position to achieve our objectives? Are you at 50 per cent, 80 per cent, 90 per cent?

LGen. Dumais: Thank you for the questions, which are very appropriate. I will begin with the middle question.

Ultimately, the value-added of Canada Command will be in the test of actual crises that we will face downstream. I always tell my staff that we will succeed because we must succeed in any operation that we undertake in the future in terms of dealing with a crisis that might arise.

Changes have occurred in the structure. The essence is that now we have formal command and control structures where there were none before. Before, the domestic structures were primarily focused on force generation. There were some residual routine operations done by the army, the air force and the navy through the environmental chiefs, but domestic operations were handled in that way. The Deputy Chief of Defence Staff waded in when we were talking about a crisis situation. Now, we have established a formal command and control chain from the Chief of Defence Staff through my position to the regional joint task forces. It is completely operationally focused. On a 24/7 basis, we have a direct downward chain of command and control, and we have a 24/7 feed of information from the bottom up about what is happening across the country. With that, we have enhanced our operational focus on domestic issues, and we have in place a clear chain for executing all domestic operations, including the routine

Bien que la mission en Afghanistan soit réellement l'orientation opérationnelle majeure des Forces canadiennes, le message que je voudrais vous laisser aujourd'hui est que le Commandement Canada est orienté 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 sur les questions liées à la défense du Canada. Donc, bien que ce ne soit pas toujours évident pour le grand public, je peux vous assurer qu'il existe l'équivalent d'une importante ligne d'opération en cours sur une base quotidienne ici au Canada, incluant une structure dédiée de commandement et de contrôle et par le biais de l'exécution de mission telle la mission de recherche et sauvetage et la surveillance maritime ou aérienne. Notre mission englobe des milliers de membres des Forces canadiennes à travers le pays travaillant en vue de son succès.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous adresser la parole aujourd'hui. Je serais maintenant heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Meighen : Vous avez dans une certaine mesure répondu à l'une de mes questions, mais j'aimerais que vous nous en disiez davantage. En vous fondant sur votre expérience et sans vouloir vous pousser à dire quelque chose qui irait à l'encontre des propos du Chef d'état-major de la Défense, pourquoi cette nouvelle structure est bien meilleure? Vous avez mentionné dans votre déclaration qu'elle se trouve au centre d'une chaîne de commandement et contrôle claire.

Le président : Les mots étaient « nouvelle et améliorée. »

Le sénateur Meighen : Avez-vous suffisamment d'expérience pour juger si elle est bien meilleure ou plus maniable? À quel degré de l'échelle vous situez-vous pour transformer ou améliorer le Commandement Canada afin de s'assurer que nous soyons le mieux placé pour réaliser nos objectifs? Vous situez-vous à 50, 80 ou 90 p. 100?

Lgén Dumais : Merci pour les questions qui sont très pertinentes. Je commencerai par répondre à la question intermédiaire.

En fin de compte, la valeur ajoutée qu'apporte le Commandement Canada sera mise à l'épreuve lors des futures crises. Je dis toujours à mon état-major que nous réussirons car nous devons réussir dans toutes les missions que nous entreprendrons pour résoudre des crises éventuelles.

Des changements ont été apportés à la structure. Le fait est que nous avons aujourd'hui des structures officielles de commandement et de contrôle où il n'y en avait pas avant. Auparavant, les structures nationales servaient principalement à la mise sur pied d'une force. L'armée, la force aérienne et la marine effectuent quelques opérations de routine restantes par l'intermédiaire des chefs des éléments, mais les opérations nationales étaient effectuées de cette façon. Le sous-chef d'état-major de la Défense participait aux discussions entourant une situation de crise. Maintenant, nous avons établi une chaîne formelle de commandement et de contrôle qui va du chef d'état-major, passe par moi et continue jusqu'aux forces opérationnelles interarmées régionales. Elle est entièrement axée sur les opérations. Du fait que cela fonctionne 24 heures sur 24 et sept jours par semaine, nous avons une chaîne de commandement et de contrôle directe descendante et l'information provenant de la

ones that were previously done by the environmental chiefs. We have enhanced our situational awareness by having a better collective assessment of the domestic picture, more so than we had before by a long shot.

We had relationships with other government departments before, but now we can bring renewed vigour, energy and focus to those relationships. Concurrently with the stand-up of Northern Command, we are in a position to deal with them on an equitable basis command to command. I dare say that with significant operations outside the country, notably in Afghanistan, it is good to have a separate entity to look after the domestic situation — the home front, as I say. There are many reasons why this structure has operationally enhanced the focus on domestic situations. The proof will be in any major events that happen in the future.

[Translation]

Senator Meighen: What are Canada Command's current staff levels?

LGen. Dumais: We currently have a staff of 123 out of a possible 126 employees, which is not too bad.

The other part of your question concerned the status of the transformation process. That is a difficult question to answer. As Commander of Canada Command, now that this entity has been established, I see an opportunity for the Command to get involved in a wide range of areas and issues. However, additional resources would be needed in order for that to happen.

One area that comes to mind is maritime situational awareness. This is an entirely new area for Canada Command in that in the past, it fell under the full responsibility of the Commander, Maritime Command. This is a highly complex field, one in which Canada Command will have to become more heavily involved. Greater involvement will require additional human resources, for the North as well. Some of our resources are focused on the Arctic and Canada's North, in particular the JTFC. However, I am convinced that Canada Command's profile must be further enhanced to include a northern focus.

In terms of transformation, several examples can be cited as to why Canada Command must evolve in such a way that it is better positioned to help us expand our knowledge of files and ultimately, carry out command operations in various contexts.

Senator Meighen: One of my colleagues asked for your views on protecting Canada's Arctic sovereignty. However, my question concerns local communities and the kind of liaison system you have in place.

base sur ce qui passe dans tout le pays est apportée 24 heures sur 24 et sept jours par semaine. Donc, nous nous sommes plus axés du point de vue opérationnel sur les questions nationales et nous avons une chaîne claire pour l'accomplissement de toutes les opérations nationales, y compris les opérations de routine qui étaient auparavant effectuées par les chefs des éléments. Nous avons amélioré notre connaissance de la situation en ayant une meilleure évaluation collective de la scène nationale, bien plus que ce que nous avions auparavant.

Nous avons des relations avec d'autres ministères avant, mais aujourd'hui nous pouvons donner un coup de fouet à ces relations. Parallèlement avec la mise sur pied du Northern Command, nous sommes en position de travailler d'égal à égal, de commandement à commandement. Je dirais même qu'avec des missions importantes à l'extérieur du pays, notamment en Afghanistan, il est bon qu'une entité distincte examine la situation nationale — le front intérieur, comme je dis. Les raisons pour lesquelles cette structure a augmenté l'emphase sur la situation au pays sont multiples. Les événements majeurs qui se produiront à l'avenir nous le prouveront.

[Français]

Le sénateur Meighen : Quels sont les effectifs du Commandement Canada? Combien sont-ils?

Lgén Dumais : Nous comptons présentement 123 employés sur un effectif de 126 environ, ce qui est quand même assez bien.

L'autre partie de votre question traitait de l'endroit où nous étions rendus dans la transformation. C'est difficile à répondre. À titre de commandant du Commandement Canada, je crois que maintenant que cette entité a été créée, on peut voir toute sorte de dossiers et d'enjeux où on devrait s'impliquer comme commandement. Ceci nécessiterait des ressources additionnelles.

Je peux citer, par exemple, le domaine de connaissances situationnelles maritimes. Ce domaine sera tout nouveau pour le Commandement Canada dans le sens où, antérieurement, c'était le chef de la marine qui s'occupait entièrement de ce dossier. C'est un domaine très complexe. Maintenant, c'est un domaine où le Commandement Canada devra s'impliquer davantage. Ceci nécessitera donc des ressources humaines supplémentaires de même que pour le Nord. On a des ressources qui se concentrent sur l'Arctique et le nord de notre pays, surtout dans la force opérationnelle interarmée du Nord. Par contre, je suis convaincu que l'on doit ajouter une présence à Commandement Canada pour s'orienter vers le nord.

Dans le contexte de la transformation, plusieurs exemples démontrent que le Commandement Canada doit évoluer de façon à ce qu'il soit en meilleure position pour nous permettre d'approfondir nos connaissances dans ces dossiers et pouvoir, ultimement, exécuter des opérations de commandement dans ces contextes.

Le sénateur Meighen : Un de mes collègues vous a posé une question concernant la protection de notre souveraineté dans l'Arctique et comment vous l'entrevoyez, mais moi j'aimerais vous poser une question concernant les collectivités locales et le système de liaison que vous utilisez.

You have appointed liaison officers to deal with first responders. How does this system work? Are these officers currently on duty? Are you satisfied with the system in place?

LGen. Dumais: These initiatives were launched in association with the Army prior to the Canada Command's establishment. We believe it is extremely important to establish a rapport of this nature, not only at the provincial and regional levels, but also, as the Minister pointed out, at the community and municipal levels.

This ongoing initiative will evolve over time. A significant proportion of the Reserve Force is working on this project and has the skills for the job. Again, these numbers are set to increase. In my view, more liaison officers are needed mainly at the provincial and regional levels.

The Army has already created domestic liaison officer positions at the provincial levels because in some regions — British Columbia, Quebec and Ontario, for example — Command is responsible for one province. Elsewhere, Commands are responsible for several provinces. For instance, in Western Canada, JTF West is responsible for the three Prairie provinces; in the East, JTF Atlantic is responsible for the four Atlantic provinces.

Structures are already in place, but we need to invest more resources to ensure vigorous liaison at the provincial level so that as soon as an incident occurs, we are informed and ready to respond, together with other federal agencies, and to provide an assessment at the federal level.

You have to understand that at the local, community and municipal levels, we are not the first responders. Agencies are in place to respond at the municipal level, whereas our role is to lend support and augment staff at the provincial and federal levels, where necessary.

[English]

Senator Meighen: I am not quite clear yet on the role of these liaison officers. Are they your men and women?

LGen. Dumais: They were established by the Chief of the Land Staff, so the handover has not yet occurred. I do not have control over all the land forces in Canada. I have control over the regional joint task force commanders and the domestic ops detachments that they have set up. As I said, we need to invest in those further because they are in various states of construction. The same holds true for the liaison teams at the community level. I have not had much exposure to them.

Senator Meighen: Do they exist?

LGen. Dumais: To be honest, I could not answer that question.

Senator Meighen: Do they exist just on paper?

LGen. Dumais: It is being done at the reserve level.

Vous avez nommé des officiers de liaison pour traiter avec ces premiers intervenants. Comment cela fonctionne-t-il? Ces gens sont-ils en devoir actuellement? Êtes-vous satisfait du système?

M. Dumais : Ces initiatives ont été entreprises en relation avec la force terrestre avant de créer le Commandement Canada. Il est très important pour nous d'établir des liaisons, surtout au niveau provincial et régional et également, comme l'a indiqué le ministre, au niveau des communautés et des municipalités.

C'est un projet en cours et qui prendra du temps à évoluer. Il y a une forte proportion de la réserve de la milice affectée à ce projet et qui possède ces aptitudes. C'est encore une fois une proportion qui va en augmentant. À mon avis, c'est surtout au niveau provincial et régional que nous devons augmenter le nombre d'officiers de liaison.

L'armée de terre avait établi des postes d'officiers de liaison domestique au niveau provincial, parce qu'il y a certaines régions où le quartier général est responsable pour une province, comme par exemple en Colombie-Britannique, au Québec et en Ontario. Dans d'autres régions, les commandants sont responsables pour plusieurs provinces. Dans l'Ouest, par exemple, FOI-Ouest est responsable pour les trois provinces des Prairies ; dans l'Est, FOI-Est responsable des quatre provinces atlantiques.

Des structures sont déjà en place, mais nous devons investir davantage pour assurer une liaison robuste au niveau provincial, afin que dès qu'il y a un événement nous soyons au courant et puissions être en mesure d'agir selon l'analyse, de concert avec les autres agences fédérales et, ainsi, fournir une évaluation au niveau fédéral.

Il faut comprendre qu'aux niveaux local, communautaire et municipal, nous ne sommes pas les premiers répondants. Des agences sont là pour répondre au niveau municipal, tandis que nous sommes là pour appuyer ces ressources et augmenter les effectifs au niveau provincial et fédéral au besoin.

[Traduction]

Le sénateur Meighen : Je n'ai pas très bien saisi le rôle de ces officiers de liaison. Font-ils partie de votre personnel?

Lgén Dumais : Ils sont le fait du chef d'état-major de l'Armée de terres, le transfert n'a pas encore eu lieu. Je ne contrôle pas la force terrestre au Canada. Je contrôle les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales et les détachements nationaux qu'ils ont formés. Comme je l'ai dit, nous devons investir davantage dans ce domaine car ils ne sont pas tous à la même étape d'avancement. Cela est également vrai pour les équipes de liaisons au niveau de la collectivité. Je n'y ai pas été très exposé.

Le sénateur Meighen : Existent-elles?

Lgén Dumais : Franchement, je ne peux pas répondre à cette question.

Le sénateur Meighen : N'existent-elles que sur le papier?

Lgén Dumais : Cela se passe au niveau de la réserve.

I know that there is liaison between various regiments and reserve units and their counterparts in towns and cities. To the extent that it has been formalized as part of the process, I have not had any visibility in that regard.

Senator Meighen: What if you or I wanted to know who is the liaison officer with Ontario?

LGen. Dumais: I can answer that quickly. With respect to Ontario, it is the Regional Joint Task Force Commander (Central), General Guy Thibault. He is the liaison officer for Canada Command in the province of Ontario.

The Chairman: I do not expect you to know the name, but is there someone who deals with Brockville?

LGen. Dumais: I could not answer that question with certainty.

The Chairman: It is not fair to expect you to respond, but could General Thibault answer with certainty?

LGen. Dumais: He would be able to find out if there is a reserve unit in that area and whether they have established a liaison.

The Chairman: Do the Brockville Rifles work for General Leslie or for you?

LGen. Dumais: They work for General Leslie, and that is what I was going to say. They are primarily part of the force generation piece right now. We are evolving the role of the reserves in a domestic response context, and that, as I said, is a work in progress. From my perspective, I am interested in having liaison officers — who report to me through the Canada Command chain of command — who are trained and who understand the issues of concern, how to resolve things locally and when it is time to raise the issues at the regional or national level.

The Chairman: Part of our remit, general, is as first responders. As we wander around the country, one of the questions we inevitably ask is: When was the last time you saw someone in uniform, and were they helpful?

Given the state of flux, is there a chart? Is there something that would lay out for us what the state of play is now and a timeline that would indicate how things will evolve? If we take the army as an example, I understand that at some point General Leslie will be responsible for force generation and equipment development, and you will be responsible for this theatre, as it were. Where is the situation at now?

LGen. Dumais: It is primarily still within Chief of the Land Staff in terms of evolving the roles for the reserves, and we are not directly involved. To date, I have not been engaged in discussions about establishing liaison officers at the community level from a Canada Command perspective.

The Chairman: That is part of the plan, is it not?

Je sais qu'il y a une liaison entre divers régiments et les unités de réserve et leurs homologues des villes. Je ne sais pas si elles font officiellement partie du processus.

Le sénateur Meighen : Que se passerait-il si vous ou moi voulions savoir qui est l'officier de liaison avec l'Ontario?

Lgén Dumais : Je peux répondre rapidement. Pour l'Ontario, c'est le général Guy Thibault, commandant de la force opérationnelle interarmées régionale (centre). Il est l'officier de liaison pour le Commandement Canada dans la province de l'Ontario.

Le président : Je n'attends pas de vous que vous connaissiez le nom, mais est-ce que quelqu'un s'occupe de Brockville?

Lgén Dumais : Je ne pourrais pas vous répondre avec certitude.

Le président : Il n'est pas juste de s'attendre à ce que vous répondiez, mais est-ce que le général Thibault pourrait répondre avec certitude?

Lgén Dumais : Il pourrait voir s'il y a une unité de réserve dans cette région et si elle a un officier de liaison.

Le président : Les Brockville Rifles sont-ils sous le commandement du général Leslie ou sous le vôtre?

Lgén Dumais : Sous celui du général Leslie, j'étais sur le point de le dire. Ils font principalement partie de la mise sur pied d'une force en ce moment même. Nous sommes en train d'améliorer le rôle des réserves dans le cadre d'une réponse à l'intérieur du pays, et cela, comme je l'ai dit, est un travail en cours. En ce qui concerne, je voudrais que les officiers de liaison — qui me présentent leurs rapports par l'intermédiaire de la chaîne de commandement de Commandement Canada — soient formés et comprennent les problèmes, sachent les résoudre localement et sachent aussi le bon moment pour soulever les questions au niveau régional ou national.

Le président : Une partie de nos attributions, général, c'est d'agir en tant que premiers intervenants. Au cours de nos déplacements dans le pays, l'une des questions que nous poseront inévitablement est : quand avez-vous vu pour la dernière fois quelqu'un en uniforme et cette rencontre a-t-elle été utile?

Étant donné les changements, avez-vous un tableau? Y a-t-il quelque chose qui nous montrerait la situation actuelle et un calendrier qui indiquerait comment les choses vont évoluer? Si nous prenons par exemple l'armée, je crois comprendre qu'à un certain moment le général Leslie devra mettre sur pied une force et mettre au point l'équipement et vous serez responsable de ce théâtre. Où en est cette situation aujourd'hui?

Lgén Dumais : La question relève encore principalement du chef d'état-major de l'Armée de terre pour ce qui est de l'établissement des rôles pour les réserves et nous ne sommes pas directement mêlés à ces questions. Jusqu'à présent, je n'ai pas participé à des discussions concernant la mise en place d'officiers de liaison au niveau de la collectivité dans la perspective du Commandement Canada.

Le président : Cela fait partie des plans, n'est-ce pas?

LGen. Dumais: Yes. However, as I said, I have not yet been engaged in such discussions. I am focused on the provincial level and ensuring that our regional joint task forces, which report to me, are resourced to be able to do their job and their liaison function.

The Chairman: Could you provide the committee with a schematic describing the state of play and the ultimate objective?

LGen. Dumais: If I were to produce a schematic, I would have to obtain it from the Chief of the Land Staff.

The Chairman: Will he also give you the ultimate objective?

LGen. Dumais: We seem to be focused on the community level right now. From Canada Command's perspective, we are all about providing the right resources, at the right place, at the right time. That does not necessarily mean having a chain of command where we respond to community-level issues in Canada Command. In most cases, we are supporting command to assist the federal government in responding to situations, and through the provincial government as well.

If a community has an issue, obviously we would want to be aware of it as soon as possible. We have enhanced situation awareness. Generally speaking, when something happens locally, we get wind of it quickly and monitor it. However, many processes occur between the time when a community has an issue or an event and us getting involved in serious planning.

First, the provincial EMO needs to become involved to assess whether the issue can be resolved provincially. If the issue cannot be resolved provincially, then normally they would engage Public Safety and Emergency Preparedness Canada to get a national assessment.

We are monitoring these things on an ongoing basis. If an event occurs at a community level involving tripwires or some of the criteria we have established for engagement of Canada Command, then we get right on it and start discussing it at the federal level.

The Chairman: What I am having difficulty with, general, is that not too many years ago we conducted a review of each community in Canada with a population over 20,000, some 92 communities. The committee concluded that these communities had different needs, concerns, assets and problems.

In order to plan to be a third-level responder, if you will, you must understand the needs of first-level responders. If you do not contemplate that in anticipation of being of assistance, problems happen in a community at the end of the day.

Lgén Dumais : Oui. Cependant, comme je l'ai dit, je n'ai pas encore participé à de telles discussions. Je me concentre sur le niveau provincial pour m'assurer que les forces opérationnelles interarmées régionales, qui relèvent de moi, ont les ressources nécessaires pour être en mesure de faire leur travail et remplir leur fonction de liaison.

Le président : Pouvez-vous donner au comité une esquisse de l'état actuel des choses et nous dire quel est l'objectif ultime?

Lgén Dumais : Si je devais présenter une esquisse, je devrais l'obtenir du chef d'état-major de l'Armée de terre.

Le président : Vous donnerait-il également l'objectif ultime?

Lgén Dumais : Nous semblons concentrés sur le niveau de la collectivité en ce moment. Du point de vue du Commandement Canada, tout est axé sur la notion de fournir les bonnes ressources, au bon endroit, au bon moment. Cela ne veut pas dire nécessairement que nous devons avoir, au sein du Commandement Canada, une chaîne de commandement par laquelle nous répondons aux problèmes qui surviennent au niveau des collectivités. Dans la plupart des cas, nous appuyons le commandement pour aider le gouvernement fédéral à répondre à des situations, et par l'intermédiaire du gouvernement provincial également.

Si une collectivité fait face à un problème, de toute évidence, nous aimerions le savoir le plus tôt possible. Nous avons alors une perception globale accrue de la situation. De façon générale, lorsque quelque chose arrive au niveau local, nous le savons rapidement et nous surveillons la situation. Toutefois, de nombreux processus interviennent entre le moment où une collectivité vit un problème ou un événement et le moment où nous entreprenons une planification sérieuse.

Premièrement, l'OMU provincial doit intervenir pour déterminer si la question peut être résolue au niveau provincial. Si la question ne peut être réglée au niveau provincial, alors, normalement, la province communique avec Sécurité publique et Protection civile Canada pour obtenir une évaluation nationale.

Nous suivons ces choses sur une base permanente. Si un événement survient au niveau d'une collectivité faisant intervenir des déclencheurs ou certains des critères que nous avons établis pour justifier l'intervention du Commandement Canada, alors nous nous mettons immédiatement à l'oeuvre et commençons à discuter de la situation au niveau fédéral.

Le président : La difficulté que j'aie, général, c'est qu'il n'y a pas si longtemps, nous avons réalisé une étude de chacune des collectivités canadienne comptant plus de 20 000 habitants, soit 92 collectivités. Le comité a conclu que ces collectivités avaient des besoins, des préoccupations, des actifs et des problèmes différents.

Pour pouvoir planifier le rôle de troisième répondant, si vous voulez, vous devez comprendre les besoins des premiers répondants. Si vous n'envisagez pas cela avant d'apporter votre aide, la collectivité finira par avoir un problème.

While PSEPC and the provinces obviously have roles that are triggered before yours, if your command does not have a good feel for what the local problem will be, you may not be a third responder.

LGen. Dumais: One of our important responsibilities is to develop capabilities useful, from a military perspective, toward contributing to any security event, crisis or natural disaster in Canada. We are evolving capabilities such as an NBC company we have in Trenton. That could be brought to bear. Similar capabilities exist in the immediate response units in the land forces.

These kinds of capabilities need to be evolved to respond to domestic crises. However, I do not see it as my responsibility to identify every community shortfall and consequently advance a military requirement to address that shortfall at the local level. Many responsibilities between the community and Canada Command fall to other levels.

The Chairman: The differences between the problems that Sarnia and London will encounter are huge, even if they are only a few hundred miles apart. If your staff is not aware of the difference in the needs of the two communities —

LGen. Dumais: I would suggest that Emergency Measures Ontario needs to be aware of the differences between those communities.

The Chairman: Absolutely; they certainly do. However, if at some point you have not taken that into account in your planning, you will be doing a lot of catch-up.

LGen. Dumais: We have significant capabilities that we can bring to bear, as we have seen in past events domestically. They can be brought to bear fairly quickly. Saying we need to be in a position to address all the gaps of all the communities across Canada is a stretch that I have difficulty understanding.

The Chairman: I picked Sarnia as an example because it is a chemical city that has unique characteristics, and it might be similar to Edmonton. I chose London because it is essentially a commercial and university town with truly unusual characteristics.

Even if you indicated you have broken it down and are prepared to deal with and have the capability to respond to X number of classes of communities in different ways, I can see the logic. I am exaggerating a bit, but the message I am hearing is that the provinces will tell us what they need, when they need it and you will be there.

Bien que, de toute évidence, SPPCC et les provinces aient des rôles qui sont déclenchés avant le vôtre, si votre commandement n'a pas une bonne idée de ce que sera le problème local, vous pourriez ne pas être un troisième répondant.

Lgén Dumais : Une de nos responsabilités importantes est de développer des capacités utiles, dans une perspective militaire, pour apporter une contribution face à n'importe quelle situation de sécurité, de crise ou de désastre naturel au Canada. Nous sommes en train de mettre en place des capacités comme la compagnie NBC à Trenton. Cette force pourrait être appelée à intervenir. Des capacités semblables existent dans les unités de réaction immédiate de l'Armée de terre.

De telles capacités pour répondre à des crises nationales doivent être élaborées. Cependant, je ne considère pas qu'il soit de ma responsabilité de déterminer chacune des lacunes des collectivités et de prévoir un besoin opérationnel pour y faire face au niveau local. Entre la collectivité, d'une part, et le Commandement Canada, d'autre part, de nombreuses responsabilités incombent à d'autres niveaux.

Le président : Les problèmes que les villes de Sarnia et de London auront à affronter sont très différents, même si ces deux villes ne sont situées qu'à quelques centaines de milles l'une de l'autre. Si votre personnel n'est pas au courant des besoins différents de ces deux collectivités...

Lgén Dumais : Je dirais qu'il incombe à Mesures d'urgence Ontario de connaître les différences entre ces collectivités.

Le président : Absolument; et c'est certainement le cas. Toutefois, si vous n'avez pas pris cela en compte à un moment donné dans votre planification, vous aurez beaucoup de rattrapage à faire.

Lgén Dumais : Nous avons des capacités importantes que nous pouvons mettre en oeuvre, comme nous avons pu le voir dans des événements antérieurs survenus au pays. Elles peuvent être mises en oeuvre assez rapidement. De dire que nous devons être en mesure de faire face à toutes les lacunes de toutes les collectivités au Canada, c'est là quelque chose que j'ai de la difficulté à comprendre.

Le président : J'ai choisi Sarnia comme exemple parce qu'il s'agit d'une ville à vocation chimique qui a des caractéristiques uniques, et sa situation pourrait s'apparenter à celle d'Edmonton. J'ai choisi London parce qu'il s'agit essentiellement d'une ville à vocation commerciale et universitaire ayant des caractéristiques vraiment inhabituelles.

Même si vous aviez indiqué que vous aviez fait une ventilation et que vous étiez prêts à intervenir et que vous aviez la capacité de répondre à un nombre X de catégories de collectivités de différentes façons, je peux comprendre. J'exagère un peu, mais le message que j'entends, c'est que les provinces nous diront de quoi elles ont besoin, quand elles en ont besoin et vous serez là.

LGen. Dumais: We are working hand-in-glove with PSEPC to identify, over time, various gaps that need to be addressed at the federal level. This is a work in progress, as I have said. I imagine that PSEPC works with their EMO counterparts and with the communities. That is the kind of layered process it must be.

As the Chief of Defence Staff has said, the time between the first responder and our response can be measured in a very short timeline if it is a serious crisis. Rest assured that if something happens we will bring out all available resources to bear on the situation, as we have done in the past.

I see part of my job as helping define the requirements that Canada Command needs to propose within the Canadian Forces to invest and enhance our ability to respond to domestic situations. You can appreciate that this is a process whereby we should not intervene directly with the community and cut through all of the emergency agencies that have those responsibilities and mandates.

The Chairman: No one was suggesting that. We are suggesting that you should be aware of it.

LGen. Dumais: We are aware of it in a general sense, but you can appreciate that to be aware community by community would require a Canada Command that is more the size of NORTHCOM in terms of numbers of personnel.

Senator Meighen: What is your biggest challenge? If you could wave a magic wand, what problem would you like to solve?

LGen. Dumais: My biggest challenge is capacity. As Canada Command stands up, matures and becomes involved in more and more issues, we have come to realize that there are many areas in which we need to be involved.

As I said, the development of capabilities in the North and Maritime Domain Awareness are very complex areas in which we are becoming involved, and there are others that need personnel to complete those jobs.

Senator Meighen: Is that related to the size of your command and the size of the Canadian Forces generally?

LGen. Dumais: The size of our area of responsibility, which is Canada and the continent, is very large. The size of our headquarters is relatively modest. People are working very hard in dealing with multiple issues.

If we are to continue down this road of transformation and have Canada Command increasingly involved in these kinds of issues, then we will need to invest additional resources.

Lgén Dumais : Nous travaillons en étroite collaboration avec SPPCC pour cerner, dans le temps, les diverses lacunes qui doivent être traitées au niveau fédéral. C'est un travail qui est en cours, comme je l'ai dit. J'imagine que SPPCC travaille avec ses contreparties provinciales, les OMU, et avec les collectivités. C'est le genre de processus à niveaux multiples qui doit être appliqué.

Comme l'a dit le chef d'état-major de la Défense, le moment entre l'intervention du premier répondant et notre intervention peut être très court s'il s'agit d'une crise sérieuse. Soyez assurés que si quelque chose survient, nous affecterons toutes les ressources disponibles pour régler la situation, comme nous l'avons fait dans le passé.

Je considère qu'une partie de mon travail est d'aider à définir les besoins que le Commandement Canada doit proposer pour investissement aux Forces canadiennes pour accroître notre capacité de réponse face à des situations internes. Vous pouvez comprendre qu'il s'agit d'un processus dans lequel nous ne devrions pas intervenir directement avec la collectivité en court-circuitant les organismes d'urgence qui ont des responsabilités et des mandats.

Le président : Personne ne vous suggère de faire cela. Nous suggérons que vous devriez être au courant de la situation.

Lgén Dumais : Nous en sommes conscients dans un sens général, mais vous pouvez comprendre que le fait d'être au courant dans le cas de chacune des collectivités exigerait un Commandement Canada dont la taille, en termes d'effectifs, se rapprocherait davantage de celle de NORTHCOM.

Le sénateur Meighen : Quel est votre plus grand défi? Si vous aviez une baguette magique, quel problème choisiriez-vous de régler?

Lgén Dumais : Mon plus grand défi est la capacité. Au fur et à mesure que le Commandement Canada se met en place, qu'il prend de la maturité et qu'il intervient dans un nombre croissant de questions, nous avons pris conscience que nous devons intervenir dans de nombreux domaines.

Comme je l'ai dit, le développement des capacités dans le Nord et la Vigilance dans le secteur maritime sont des domaines très complexes auxquels nous commençons à nous intéresser, et il y a d'autres organismes qui ont besoin de personnel pour faire leur travail.

Le sénateur Meighen : Est-ce que cette situation est liée à la taille de votre commandement ou à la taille des Forces canadiennes plus généralement?

Lgén Dumais : La taille de notre domaine de responsabilité, qui est le Canada et le continent, est très vaste. La taille de nos quartiers généraux est relativement modeste. Les gens travaillent très fort pour faire face à des questions multiples.

Si nous voulons continuer dans la voie de la transformation et faire en sorte que le Commandement Canada soit mêlé de plus en plus à ce genre de questions, nous devons alors y consacrer des ressources additionnelles.

Senator Meighen: Either we must increase the size of the Canadian Forces or you have to steal from other commands.

LGen. Dumais: That is the challenge. It is a question of priorities, efforts and challenges that we face.

Senator Atkins: With respect to the line and staff organization, you have the Chief of Defence Staff, and down the line there is you. What other generals are at your level in the overall military structure?

LGen. Dumais: Do you mean at the operational level?

Senator Atkins: Yes.

LGen. Dumais: There have been several commands created, and one was stood up in February.

Senator Atkins: There is Canada Command. Is there a European Command?

LGen. Dumais: Exactly. There is the Canadian Expeditionary Forces Command, CEFCOM, headed by Lieutenant-General Gauthier. There is the Canadian Special Operations Forces Command.

Senator Atkins: Is that one domestic as well as overseas?

LGen. Dumais: That is correct.

There is Canadian Operational Support Command, CANOSCOM, which provides a headquarters structured to manage support and logistics, writ large, for domestic and international operations.

Senator Atkins: If we follow the line down, reporting to you are the regional joint task force commanders?

LGen. Dumais: That is correct.

Senator Atkins: Under your command, you have a limited number of human resources and you have to count on them.

LGen. Dumais: That is correct.

Senator Atkins: Do they head significant units?

LGen. Dumais: Yes. The regional joint task force commanders are what were the former area commanders and the two coastal commanders for the East and West Coast navies, double-hatted to do an operational function. We have invested additional personnel in their headquarters to beef them up and give them more capacity to assist us in the operational dimension of the job, in addition to their force generation responsibilities. It is our collective assessment that we need to invest in more so they can be involved in the operational piece more fully.

Senator Atkins: Where does the air force and the navy fit under those commanders?

Le sénateur Meighen : Ou bien vous devez accroître la taille des Forces canadiennes ou bien vous devez voler des ressources à d'autres commandements.

Lgén Dumais : Voilà le défi. C'est une question de priorités, d'efforts et de défis auxquels nous sommes confrontés.

Le sénateur Atkins : En ce qui concerne l'organisation hiérarchique, vous avez le Chef d'état-major de la Défense, et en dessous, il y a vous. Quels autres généraux sont à votre niveau dans la structure militaire globale?

Lgén Dumais : Voulez-vous dire au niveau opérationnel?

Le sénateur Atkins : Oui.

Lgén Dumais : Plusieurs commandements ont été créés et l'un d'eux a été créé en février.

Le sénateur Atkins : Il y a le Commandement Canada. Y a-t-il un Commandement européen?

Lgén Dumais : Oui. Il y a le Commandement de la Force expéditionnaire du Canada, COMFEC, dirigée par le lieutenant-général Gauthier. Il y a le Commandement — Forces d'opérations spéciales du Canada, COMFOSCAN.

Le sénateur Atkins : Est-ce que celui-là est actif à la fois à l'échelle nationale et à l'étranger?

Lgén Dumais : Oui.

Il y a le Commandement du soutien opérationnel du Canada, COMSOCAN, qui fournit un quartier général structuré pour gérer l'appui et la logistique, d'une manière très poussée, pour les opérations au pays et à l'étranger.

Le sénateur Atkins : Si nous suivons la hiérarchie vers le bas, les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales se rapportent à vous?

Lgén Dumais : C'est exact.

Le sénateur Atkins : Sous votre commandement, vos ressources humaines sont limitées en nombre et vous devez vous y fier.

Lgén Dumais : C'est exact.

Le sénateur Atkins : Sont-elles à la tête d'unités de taille substantielle?

Lgén Dumais : Oui. Les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales correspondent aux anciens commandants de secteur et aux deux commandants de commandement maritime pour les côtes Est et Ouest, qui portent deux chapeaux pour accomplir des tâches opérationnelles. Nous avons consacré du personnel additionnel à leurs quartiers généraux pour les renforcer et leur donner plus de capacité pour nous aider dans la dimension opérationnelle de notre travail, en plus de leur responsabilité en matière de constitution de la force. C'est notre évaluation collective que nous devons investir davantage pour qu'ils puissent participer au volet opérationnel d'une manière plus complète.

Le sénateur Atkins : Où est la place de l'aviation et de la marine sous ces commandants?

LGen. Dumais: They are a parallel structure, if you will. We have two main pillars in the Canadian Forces: One is force generation and the other is force employment. I believe that both are critically important to the health and operational effectiveness of the Canadian Forces.

The environmental chiefs — army, air force and navy — are responsible for generating the three environments. The commander of CEFCOM for the expeditionary forces and myself, on behalf of the domestic and continental side, are responsible for the employment of those forces on the various operations.

Senator Atkins: How does the chief of the land forces fit into that equation?

LGen. Dumais: He is one of the environmental chiefs responsible for generating land-based capabilities to support either domestic operations or operations outside the country.

Senator Atkins: Take me through how this new structure would work if you had a situation such as the flood in Manitoba.

LGen. Dumais: With flooding we can get some advance warning that the water is cresting upriver so that we can prepare, but the regional joint task force commander for that region would identify that a problem was developing and we would obviously be aware of that as well.

There are two scenarios. One is that the regional joint task force commander can likely provide the necessary assistance to the province with the resources within his region. With the other scenario, if more than that is required, then Canada Command would get involved, declare it a larger operation and bring resources to bear from anywhere across the country. They could be army, navy or air force and would likely be all three. I would go to the Chief of Defence Staff and request additional resources to carry out that operation.

Senator Atkins: Would the request come from the province?

LGen. Dumais: A formal request must be made, and usually it would go from the province to PSEPC. Once it has been assessed that the operation requires the assistance of the Canadian Forces, it would then come over to our minister.

Obviously, in the intervening time informal discussions and assessments are going on so that we are prepared. By the time the minister receives his request we have prepared options for consideration by the government.

If this is a very sudden crisis and time is short, the regional task force commander has command of all the resources in his region that he can use immediately if required.

Senator Atkins: Are you dependent on those units in the region?

Lgén Dumais : Il s'agit d'une structure parallèle, si vous voulez. Nous avons deux piliers principaux dans les Forces canadiennes : la constitution de la force et l'emploi de la force. Et je crois que les deux ont une importance vitale pour la santé et l'efficacité opérationnelle des Forces canadiennes.

Les chefs d'état-major des armées — terre, air et mer — sont responsables de constituer les trois éléments. Le commandant du COMFEC, pour les forces expéditionnaires, et moi-même, pour les questions nationales et continentales, sommes responsables de l'emploi de ces forces dans diverses opérations.

Le sénateur Atkins : Où se trouve le chef de l'armée de terre dans cette équation?

Lgén Dumais : Il est l'un des chefs d'état-major des armées responsable de la constitution des capacités terrestres pour appuyer les opérations qui se déroulent au pays ou à l'étranger.

Le sénateur Atkins : Montrez-moi comment cette nouvelle structure fonctionnerait si vous deviez faire face à une situation comme les inondations au Manitoba.

Lgén Dumais : Dans le cas d'une inondation, nous pouvons savoir d'avance que le niveau de l'eau monte en amont, alors nous pouvons nous préparer, mais le commandant de la force opérationnelle interarmées de cette région prendrait acte qu'un problème est en train de se développer et, de toute évidence, nous serions également mis au courant de cette situation.

Il y a deux scénarios possibles. Le premier, c'est que le commandant de la force opérationnelle interarmées régionale peut vraisemblablement fournir l'aide nécessaire à la province avec les ressources dont il dispose dans sa région. Dans l'autre scénario, si ces ressources ne suffisaient pas, le Commandement Canada s'en mêlerait, déclarerait qu'il s'agit d'une opération plus importante et ferait intervenir des ressources en provenance de partout au pays. Il pourrait s'agir de l'armée, de la marine ou de l'aviation et, vraisemblablement, des trois. Le Chef d'état-major de la Défense serait saisi du problème et il y aurait une demande pour des ressources additionnelles pour permettre l'exécution de l'opération.

Le sénateur Atkins : Est-ce que la demande viendrait de la province?

Lgén Dumais : Une demande formelle doit être faite et, habituellement, la province s'adresse à SPPCC. Une fois qu'il a été déterminé que l'opération nécessite l'intervention des Forces canadiennes, la demande est adressée à notre ministre.

De toute évidence, dans l'intervalle, des discussions et des évaluations informelles se déroulent de sorte que nous sommes préparés. Au moment où le ministre reçoit la demande, nous avons préparé des options que le gouvernement pourra étudier.

S'il s'agit d'une crise très soudaine et que le temps presse, le commandant de la force opérationnelle interarmées régionale a l'autorité sur toutes les ressources de sa région et peut les utiliser immédiatement au besoin.

Le sénateur Atkins : Êtes-vous tributaires de ces unités présentes dans la région?

LGen. Dumais: Yes, we are dependent on any units that are not involved in the deployment to Afghanistan or other operations outside the country.

Senator Atkins: You mentioned that you are in the advanced planning stage of significant national events in the coming years. Could you give us some examples? I think I know one — the Olympics.

LGen. Dumais: That is correct. Obviously, this is an effort that has engaged the Vancouver Olympic Committee at the local level, the Province of British Columbia, and many federal departments. We have been involved from the beginning, working primarily the security portion. That is our main contribution. We have been working with the RCMP, who have the lead for security for those Olympics, and we have been working with them defining the Canadian Forces' role in that important activity. That effort has been ongoing.

Senator Atkins: Are you satisfied you have the resources and the instruments to deal with a major event?

LGen. Dumais: I would say so. We have not fleshed out the full contribution of the Canadian Forces. However, we have been involved in previous Olympic efforts and they have gone well. We have unique capabilities we can bring to bear to assist with security, as well as some key logistical dimensions. We will be prepared to do that. There is no question about that.

Senator Atkins: Can you tell me of other significant events you are planning?

LGen. Dumais: There are several events in 2007. The NATO Military Committee, chaired by General Henault, is coming to Canada. This is an important event that we will be coordinating.

Senator Atkins: Where will that take place?

LGen. Dumais: It is supposed to take place in Victoria.

There are the Winter Games in Whitehorse in 2007 to which we will be contributing. The year 2008 it is a big year for Quebec, with the four hundredth anniversary, the papal visit and the Francophonie Summit.

As well, we are contributing to government departments that have the lead for these other events coming up on the horizon.

Senator Atkins: Recently, a Russian airplane flew over the Arctic. Did your organization have any involvement in that event?

LGen. Dumais: Are you referring to the NORAD event?

Senator Atkins: Yes.

LGen. Dumais: NORAD is outside the chain of Canada Command because it is a unique binational command and control structure. We are aware of what is going on but those resources do not come under our command.

Lgén Dumais : Oui, nous sommes tributaires de toute unité qui ne participe pas au déploiement en Afghanistan ou à une autre opération à l'étranger.

Le sénateur Atkins : Vous avez dit que vous étiez rendu au stade de planification avancée pour des événements d'importance nationale qui auront lieu dans les années à venir. Pouvez-vous nous donner des exemples? Je pense en connaîtra un — les Jeux olympiques.

Lgén Dumais : C'est exact. De toute évidence, il s'agit d'un effort qui a mobilisé le Comité olympique de Vancouver au niveau local, la province de la Colombie-Britannique et de nombreux ministères fédéraux. Nous avons commencé à participer dès le début, travaillant principalement sur le volet sécurité. C'est là notre principale contribution. Nous travaillons avec la GRC, qui est responsable de la sécurité des Jeux, et nous avons travaillé avec elle pour définir le rôle des Forces canadiennes dans le cadre de cette activité importante. Ce travail se poursuit.

Le sénateur Atkins : Pensez-vous avoir les ressources et les outils nécessaires pour faire face à un événement majeur?

Lgén Dumais : Je le pense, oui. Nous n'avons pas défini en détail toute la contribution des Forces canadiennes. Cependant, nous avons déjà participé dans le passé à des opérations liées aux Jeux olympiques et cela s'est bien déroulé. Nous avons des capacités uniques qui peuvent être employées pour appuyer la sécurité, et il y a certains aspects logistiques clés. Nous serons prêts à le faire. Il n'y a aucun doute là-dessus.

Le sénateur Atkins : Pouvez-vous me dire quels autres événements d'importance vous êtes en train de planifier?

Lgén Dumais : Il y a plusieurs événements prévus en 2007. Le Comité militaire de l'OTAN, présidé par le général Hénault, viendra au Canada. Il s'agit d'un événement important que nous allons coordonner.

Le sénateur Atkins : Où cela aura-t-il lieu?

Lgén Dumais : Cela devrait avoir lieu à Victoria.

Nous allons collaborer aux Jeux d'hiver de Whitehorse en 2007. L'année 2008 sera une année importante pour la ville de Québec qui fêtera son 400^e anniversaire de fondation, et qui accueillera le pape et le Sommet de la Francophonie.

De plus, nous apportons notre aide aux ministères du gouvernement qui jouent le rôle d'organisme responsable pour ces événements et d'autres qui se profilent à l'horizon.

Le sénateur Atkins : Récemment, un avion russe a survolé l'Arctique. Est-ce que votre commandement a participé d'une manière quelconque à cet événement?

Lgén Dumais : Faites-vous allusion à l'événement du NORAD?

Le sénateur Atkins : Oui.

Lgén Dumais : NORAD se trouve en dehors de la chaîne de responsabilité du Commandement Canada parce qu'il s'agit d'une structure de commandement et de contrôle binationale unique. Nous sommes conscients de ce qui se passe, mais ces ressources ne relèvent pas de notre commandement.

The Chairman: That is an interesting comment, General Dumais, inasmuch as your counterpart in the United States is double-hatted; he deals with both of those. Is that correct?

LGen. Dumais: That is correct.

The Chairman: Is there a logic in there that I am missing?

LGen. Dumais: No. NORAD is a binational entity. It has its own structure. It is a unique command that is neither Canadian nor American but both, as I am sure you appreciate. The commander of NORAD reports to both the Secretary of Defence and the Chief of Defence Staff.

The Chairman: I understand that.

LGen. Dumais: NORTHCOM and Canada Command are uniquely national entities, so there is some value in separating the two.

The Chairman: I understand that as well. If an individual on the other side of the border has a similar command to yours and also has NORAD, yet you are on this side of the border and have just Canada Command, he connects with you and with Winnipeg; is that right?

LGen. Dumais: That is correct. Wearing his Canadian NORAD region hat, General Bouchard reports to Admiral Keating as commander of NORAD. In my position as Commander of Canada Command, I am the counterpart to Admiral Keating wearing his NORTHCOM hat.

Senator Moore: There is a story reported in today's *Ottawa Citizen* with regard to two high-tech radar installations in Newfoundland working for 10 years. I understand that Canada spent \$39 million building those systems. They can monitor ships 370 kilometres off our coast. We set aside another \$43 million to develop five other sites on the East and West Coasts, but because of a recent complaint the whole system was shut down.

The installations have been working for 10 years. Everything was fine. One single complaint shuts it down and stops the investment. Was that a complaint from a civilian source or another nation? I guess there are international rules that govern frequencies and their use. What can you tell us about that situation?

LGen. Dumais: I cannot tell you very much because I am not involved in that program, and neither is my command. This is a program sponsored by the Chief of the Maritime Staff, the navy side. Increasingly, as Canada Command stands up and becomes involved in Maritime Domain Awareness, we will have an interest in the sensors that will contribute to that awareness, of which high frequency surface radar is one.

Le président : Il s'agit d'une observation intéressante, général Dumais, dans la mesure où votre homologue américain porte les deux chapeaux; il s'occupe des deux. Est-ce exact?

Lgén Dumais : C'est exact.

Le président : Ya-t-il quelque chose dans cette logique qui m'échappe?

Lgén Dumais : Non. NORAD est une entité binationale. Elle possède sa propre structure. C'est un commandement unique qui n'est ni canadien et américain, mais les deux, comme vous le comprenez, j'en suis sûr. Le commandement du NORAD se rapporte à la fois au Secrétaire de la Défense et au Chef d'état-major de la Défense.

Le président : Je comprends cela.

Lgén Dumais : NORTHCOM et le Commandement Canada sont des entités uniquement nationales, alors il a une certaine valeur à séparer les deux.

Le président : Je comprends cela également. Si une personne de l'autre côté de la frontière a un commandement semblable au vôtre et qu'il commande également NORAD, alors que vous êtes de ce côté-ci de la frontière et que vous ne commandez que le Commandement Canada, il est en rapport avec vous et avec Winnipeg; est-ce exact?

Lgén Dumais : C'est exact. Portant son chapeau de la région canadienne du NORAD, le général Bouchard se rapporte à l'amiral Keating à titre de commandant du NORAD. Dans mon poste de commandant du Commandement Canada, je suis l'homologue de l'amiral Keating lorsqu'il porte son chapeau de commandant du NORTHCOM.

Le sénateur Moore : J'ai lu un article, dans l'*Ottawa Citizen* d'aujourd'hui, au sujet de deux installations de radar de pointe à Terre-Neuve, exploitées depuis dix ans. À ce que j'ai compris, le Canada a dépensé 39 millions de dollars pour la construction de ces systèmes. Ils peuvent repérer des navires à 370 kilomètres de nos côtes. Nous avons réservé un autre montant de 43 millions de dollars pour la création de cinq autres sites sur les côtes Est et Ouest, mais à cause d'une plainte récente, tout le système a été fermé.

Ces installations existent depuis dix ans. Tout allait bien. Une seule plainte a suffi pour tout arrêter, y compris l'investissement. Est-ce que cette plainte émanait d'une source civile, ou d'un autre pays? Je suppose qu'il y a des règlements internationaux qui régissent les fréquences et leur utilisation. Que pouvez-vous nous dire au sujet de cette situation?

Lgén Dumais : Je ne peux pas vous en dire grand-chose, parce que je ne participe pas à ce programme, ni mon commandement. C'est un programme parrainé par le Chef d'état-major de la Force maritime, la Marine. De plus en plus, au fur et à mesure que le Commandement Canada s'impliquera dans la vigilance dans le secteur maritime, nous allons nous intéresser aux détecteurs qui contribueront à cette vigilance, dont le radar haute fréquence à ondes de surface est une composante.

We were not involved in managing that program or the decision process. Basically, all I know is what I have read in the paper.

Senator Moore: Canada Command is new, just having stood up this February officially.

LGen. Dumais: I would hate to venture into a discussion of that area because it is not my area of expertise. Others at National Defence Headquarters would be in a better position to answer the specific legalities of that program.

Senator Moore: You referred to your areas of readiness and planning. It would seem to me that when you are talking about our country, the continent and surveillance of the coasts, that would be an important asset for you.

LGen. Dumais: An awareness of what is happening off the coast is very important. The value of each sensor contributes to that awareness. However, I cannot comment on whether the HF surface wave radar was making a contribution or the extent of that contribution because that is handled at the coal face over at the Marine Security Operations Centres, or MSOCs, in this case on the East Coast.

Senator Moore: Is that not something you would look into or want to pursue in view of your overall command?

LGen. Dumais: As of February, yes, that is correct.

Senator Moore: Does the navy feed into your needs? Intelligence is primary.

LGen. Dumais: Absolutely.

Senator Moore: Would you be pursuing that?

LGen. Dumais: I did not say I would be pursuing HF.

Senator Moore: What did you say you would do?

LGen. Dumais: I said that we intend to become increasingly involved in Maritime Domain Awareness. We need to ensure that we are involved in the force development of capabilities downstream, whether it be manned aircraft, UAVs or aerostat balloons or the follow-on technology from HF surface wave radar. Whatever sensors we feel we need to tribute to Maritime Domain Awareness, we need to have an increasing say in that whole process.

Senator Moore: Given that these two radar stations were working, proven assets, why would they be shut down following one complaint over the course of 10 years?

LGen. Dumais: I suspect there is more to it than that.

Senator Moore: There may be, but if I were sitting in your shoes, I would want to know what happened and how we move the ball forward to ensure that such a complaint does not happen again.

Nous n'avons pas participé à la gestion de ce programme, ni au processus décisionnel. En fait, tout ce que j'en sais, je l'ai lu dans les journaux.

Le sénateur Moore : Commandement Canada est un tout nouvel organisme, puisqu'il n'existe officiellement que depuis février.

Lgén Dumais : Je ne voudrais pas m'aventurer dans une discussion sur le sujet, parce que ce n'est pas mon domaine d'expertise. D'autres du Quartier général de la Défense nationale seraient mieux placés que moi pour répondre aux questions sur les aspects juridiques précis de ce programme.

Le sénateur Moore : Vous avez parlé de vos fonctions, soit la disponibilité opérationnelle et la planification. Il me semble que quand on parle de notre pays, de continent et de surveillance des côtes, ce serait un atout important pour vous.

Lgén Dumais : Il est effectivement très important de savoir ce qui se passe au large de nos côtes. Les données qu'enregistre chaque capteur contribuent à cette vigilance. Cependant, je ne peux pas dire si le radar de haute fréquence à ondes de surface y faisait une contribution, ou la mesure cette contribution, parce que c'est principalement la responsabilité du Centre des opérations de la sûreté maritime, le COSM, dans ce cas, sur la côte Est.

Le sénateur Moore : N'est-ce pas quelque chose qui vous intéresserait, que vous voudriez approfondir, dans le contexte de votre commandement général?

Lgén Dumais : Depuis février, oui.

Le sénateur Moore : La Marine répond-t-elle à vos besoins? Le renseignement est primordial.

Lgén Dumais : Absolument.

Le sénateur Moore : Est-ce que vous vous y intéresseriez?

Lgén Dumais : Je n'ai pas dit que je m'intéresserais à la haute fréquence.

Le sénateur Moore : Qu'avez-vous dit que vous feriez?

Lgén Dumais : J'ai dit que nous avions l'intention de participer de plus en plus à la vigilance dans le domaine maritime. Nous devons nous assurer de contribuer à la constitution de capacité en aval, que ce soit par des aéronefs avec ou sans pilote, ou des aérostats, ou la technologie de remplacement du radar haute fréquence à ondes de surface. Quels que soient les capteurs dont il faut nous équiper pour contribuer à la vigilance dans domaine maritime, il nous faut avoir plus voix au chapitre dans tout le processus.

Le sénateur Moore : Puisque ces deux stations radar étaient fonctionnelles, des atouts éprouvés, pourquoi une seule plainte sur dix ans a-t-elle suffi à les faire fermer?

Lgén Dumais : Je soupçonne qu'il a fallu plus que cela.

Le sénateur Moore : Peut-être, mais si nous étions à votre place, j'aimerais savoir ce qui est arrivé et comment faire avancer les choses pour nous assurer qu'il n'y ait plus aucune autre plainte du genre.

LGen. Dumais: I am aware there were circumstances that led to that decision, but that is totally outside of my sphere of control the way this has been structured. There are legacy issues here.

Senator Moore: From the pre-CANCOM days.

LGen. Dumais: That is correct. The whole way of managing these programs was done in another context. As Canada Command evolves and matures, we get a sense that we must increasingly be involved in force development and in the evolution of these kinds of capabilities, which will require structural changes in how things are managed at National Defence Headquarters.

Senator Moore: In this case, when Commander Stephen Peters of the navy on the East Coast found out about this, would he have let you know?

LGen. Dumais: No, he did not at the time.

Senator Moore: You would not have known any more quickly than any of us having read about it?

LGen. Dumais: As I say, most of what I know comes from reading the papers.

Senator Moore: I think that is something we should overcome. It is important for you and for him in your coordinated efforts on behalf of all of us.

LGen. Dumais: I concur. That is the whole point of the transformation thrust in terms of our lines of operation.

Senator Moore: Good luck with it, and I mean that.

Senator Campbell: We would have to call another witness to find out why these installations were shut down. Is it incorrect that it was one complaint that shut down these two radar installations?

LGen. Dumais: I cannot say with certainty. That seems to be the case, but I do not know.

Senator Campbell: Will this fall under your bailiwick eventually?

LGen. Dumais: Maritime Domain Awareness is essentially meant to provide situational awareness of the coasts, and that is going to be our business. We are the ones who will need to know what is happening off the coasts and to assess the kind of response we will need to make.

Senator Campbell: Is it correct to say that somewhere down the road you will take over these installations?

LGen. Dumais: We will not necessarily take control of the installations.

Senator Campbell: Will you be responsible for them?

Lgén Dumais : Je sais qu'il y avait eu des circonstances qui ont mené à cette décision, mais c'est tout à fait en dehors de ma sphère de contrôle. Il y a des problèmes dont nous avons hérités.

Le sénateur Moore : De la période qui antérieure à Commandement Canada.

Lgén Dumais : C'est bien cela. Toute la méthode de gestion de ces programmes a été établie dans un autre contexte. Au fur et à mesure que Commandement Canada s'affirme et prend de la maturité, nous ressentons la nécessité de contribuer à la constitution de la force et à l'évolution de ce genre de capacités, qui exigeront des changements structurels dans les méthodes de gestion au Quartier général de la Défense nationale.

Le sénateur Moore : Dans ce cas, quand le commandant Stephen Peters de la Marine de la côte Est l'a appris, est-ce qu'il vous l'a dit?

Lgén Dumais : Pas à ce moment-là.

Le sénateur Moore : Est-ce que vous n'avez pas connu la situation avant que la plupart d'entre nous la lise dans les journaux?

Lgén Dumais : Comme je l'ai dit, la plus grande partie de ce que je sais, je le tiens des journaux.

Le sénateur Moore : Je pense que nous devrions trouver le moyen d'éviter cela. C'est important pour vous et pour lui, dans vos efforts concertés pour notre compte collectif.

Lgén Dumais : Je suis d'accord. C'est exactement l'objet de la démarche de transformation, en ce qui concerne nos lignes d'opération.

Le sénateur Moore : Je vous souhaite bonne chance, et c'est sincère.

Le sénateur Campbell : Nous devrions convoquer un autre témoin pour savoir pourquoi ces installations ont été fermées. N'est-il pas vrai que c'est une plainte qui a mené à la fermeture de ces deux installations de radar?

Lgén Dumais : Je ne peux pas le dire avec certitude. Cela semble être le cas, mais je ne sais pas.

Le sénateur Campbell : Est-ce que sera de votre ressort un jour?

Lgén Dumais : La vigilance dans le domaine maritime, c'est surtout pour connaître la situation au large des côtes, et ce sera de notre ressort. Nous devons savoir ce qui se passera au long des côtes, et évaluer le genre de mesures qu'il faudra prendre.

Le sénateur Campbell : Peut-on se dire sans se tromper qu'à un moment donné, c'est vous qui allez prendre le contrôle de ces installations?

Lgén Dumais : Nous n'allons pas nécessairement prendre le contrôle des installations.

Le sénateur Campbell : Est-ce que vous en serez responsables?

LGen. Dumais: Perhaps not even that because that is in the realm of force generation. The technicians who work on those installation and the expertise to maintain them would not be a Canada Command responsibility any more than I will not be involved in the maintenance of aircraft or the training of soldiers in Canada.

The Chairman: The rear-admiral who owns them also reports to you in a different capacity.

LGen. Dumais: I am not even sure of that. I do not believe so.

Senator Campbell: I am not suggesting that you are going out and training the airmen or training the technicians. I am suggesting that these are critical installations for the country; correct?

LGen. Dumais: A risk assessment was done, and the sense was that there was not value in continuing to invest in them. That is the sense I get.

Senator Campbell: Is that because of one complaint?

LGen. Dumais: I assume there is more to it than that, and I do not want to venture into any of that.

Senator Campbell: With all due respect, Mr. Chairman, this is an area we should look at. If we shut down these operations and in the process toss \$38 million out the door over 10 years, we should get in touch with whomever is in charge of that so we can figure out what is going on.

Senator Banks: The person riding on the subway to work in Edmonton, where I live, would have a terrible time understanding how this all works. We ask questions for a living. Maybe I am just being dense, but I am having a terrible time understanding how this all really works.

One of our concerns regarding national security and defence is to remove the existence of silos. It is a terrible analogy, but we all know how frustrating it is to be in a restaurant when you request something and the guy says this is not his station.

We have a tiny armed force in Canada by comparison with any other country; by any comparison it is small. We have two maritime commands, the head of the land services, the head of the army, the head of the air force, the head of the navy. We have five separate commands, as you have just described and named them, of which yours is one. You have said that you do not command all of the land forces. CANCOM treats Canada as a theatre of operation and is headed by you, but you said that you do not command all the land forces in CANCOM. If that guy riding to work on the subway in Edmonton was an MBA, he would be in a panic about this because it sounds on the face of it to be a Rube Goldberg model of how not to manage anything because, with respect, no one is in charge except maybe General Hillier. I am not even sure about that.

Lgén Dumais : Peut-être même pas, parce que c'est du domaine de la constitution de la force. Les techniciens qui travaillent à ces installations et l'expertise pour les exploiter ne seraient pas plus la responsabilité de Commandement Canada que je ne participerai à l'entretien des aéronefs ou à la formation des soldats du Canada.

Le président : Le contre-amiral qui en est responsable relève aussi de vous dans une autre capacité.

Lgén Dumais : Je n'en suis même pas sûr. Je ne crois pas.

Le sénateur Campbell : Je ne cherche pas à dire que vous allez assurer la formation des pilotes ou des techniciens. Ce que je veux dire, c'est que ce sont les installations essentielles pour le pays, n'est-ce pas?

Lgén Dumais : Une évaluation des risques a été faite, qui a mené à la conclusion qu'il ne valait pas la peine de continuer d'investir en elles. C'est l'impression que j'en ai eu.

Le sénateur Campbell : Est-ce à cause d'une seule plainte?

Lgén Dumais : Je présume que c'est plus que cela, mais je ne voudrais pas m'aventurer dans des suppositions.

Le sénateur Campbell : Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, c'est une question sur laquelle nous devrions nous pencher. Si nous fermons ces installations et, ce faisant, nous jetons par la fenêtre 38 millions de dollars investis en dix ans, nous devrions communiquer avec quiconque en est responsable pour savoir ce qui s'est passé.

Le sénateur Banks : Monsieur tout-le-monde qui prend le métro pour aller au travail à Edmonton, où je vis, aurait bien du mal à comprendre toute cette mécanique. Nous posons des questions, c'est ce dont nous vivons. Peut-être suis-je borné, mais j'ai bien du mal à comprendre le fonctionnement de toute cette mécanique.

L'un de nos objectifs, en rapport avec la sécurité et la défense nationales, est d'éliminer le cloisonnement. Ce n'est pas une très bonne analogie, mais nous savons tous combien il est frustrant, quand on est dans un restaurant et qu'on demande quelque chose, de se faire répondre par le serveur qu'il n'est pas notre serveur attitré.

Nos forces armées sont très modestes, au Canada, comparativement à tout autre pays; qu'on les compare à n'importe quelle autre, elles sont modestes. Nous avons deux commandements maritimes, le chef des services terrestres, le chef de l'armée, le chef de la force aérienne, le chef de la marine. Nous avons cinq commandements distincts, que vous venez de décrire et de nommer, dont le vôtre. Vous dites ne pas commander toutes les forces terrestres. COMCAN considère le Canada comme un théâtre d'opérations et c'est vous qui dirigez, mais vous avez dit que Commandement Canada ne commande pas toutes les forces terrestres. Si ce M. tout-le-monde, dans le métro, qui se rend au travail à Edmonton, a un MBA, cela le ferait paniquer, parce qu'on dirait, à première vue, un casse-tête du genre Rube Goldberg comme mode de gestion parce que, avec tout le respect que je vous dois, personne n'est responsable, sauf peut-être le général Hillier. Ce serait même à vérifier.

If you were the King and could set things up differently, would you not have a different organizational tree? Would some branches reach across the whole board? I do not know what Carl von Clausewitz would say about a border that is 7,000 kilometres as long being one theatre of operations. However, if you were commanding something called Canada Command, would you not want to be able to command all of the forces in Canada when an event such as you describe occurs, for which you are ultimately responsible, including the air force? I guess it is almost a rhetorical question.

LGen. Dumais: I am prepared to answer it.

Senator Banks: Please.

LGen. Dumais: First, I have to apologize. Obviously, if you do not understand the structures, then I have not explained them properly.

Senator Banks: No, I am sorry. I am not suggesting that you have not described them properly, but so have others in other commands. Sometimes they do not bump into each other effectively or seem to be synergistic. I was not criticizing your explanation at all.

LGen. Dumais: I will add to that and maybe bring a little clarity. It might appear like a bit of a Rube Goldberg puzzle, but it is not. It is just acknowledging, as I say, the two pillars of running the Canadian Forces, a complex organization. There is the force generation piece and the force employment piece.

Make no mistake: If there is an operation in Canada, the Chief of Defence Staff is obviously accountable and responsible, but so am I as Commander of Canada Command. All the army, air force and navy assets that are assigned to that operation will come under my command. That is very clear.

I do not have access to nor do I command all those forces on a daily basis, because many of those forces are busy training and getting ready either for potential deployment to Afghanistan or another international mission, or perhaps they are just training to be at high readiness for a domestic situation, such as search and rescue or NORAD forces. I do not need to command them while they do that kind of force generation activity. In fact, I do not want to command them while they are doing that. Those are very complex undertakings, and I would have to assume the personnel and the mandates of the army, air force and navy — some elements of them — if I were to get into that business.

Senator Banks: I understand your point perfectly. However, if there is an earthquake in Vancouver tomorrow afternoon and you need the services and people of the 1 Canadian Mechanized Brigade Group, can you send them there?

Si vous étiez le Roi et pouviez organiser les choses différemment, est-ce que votre structure hiérarchique ne serait pas différente? Est-ce que vous auriez des branches qui s'étendraient sur tout l'ensemble? Je ne sais pas ce que Carl von Clausewitz penserait d'une frontière qui fait 7 000 kilomètres de long et qui ne forme qu'un seul théâtre d'opérations. Toutefois, si vous commandiez quelque chose qui s'appelle Commandement Canada, est-ce que vous ne voudriez pas pouvoir commander toutes les forces du Canada quand une situation comme celle que vous avez décrite survient, pour laquelle vous êtes, en fin de compte, la solution, y compris avec la force aérienne? Je suppose que ce n'est qu'une question de pure forme.

Lgén Dumais : Je suis prêt à y répondre.

Le sénateur Banks : Je vous en prie.

Lgén Dumais : Tout d'abord, je dois vous présenter mes excuses. De toute évidence, si vous n'avez pas saisi la structure, c'est que je ne l'ai pas bien expliquée.

Le sénateur Banks : Non, c'est moi qui vous fais mes excuses. Je ne voudrais pas donner l'impression que vous ne les avez pas bien décrites, mais d'autres l'ont fait aussi, d'autres commandements. Il arrive qu'ils ne se croisent pas efficacement, ou qu'ils ne semblent pas y avoir de synergie entre eux. Je ne critiquais pas du tout votre explication.

Lgén Dumais : J'aimerais ajouter quelque chose qui pourrait éclairer le tableau. Peut-être avez-vous une impression de casse-tête de Rube Goldberg, mais ce n'est pas le cas. Ce n'est que reconnaître, comme je le disais, les deux piliers des Forces canadiennes, une organisation complexe. Il y a l'élément de la constitution des forces, et celui de l'emploi des forces.

Soyez sans crainte, s'il y a une opération au Canada, le Chef d'état major de la Défense a manifestement ses responsabilités et doit rendre compte de ses actions, mais moi aussi, en ma qualité de commandant de Commandement Canada. Tous les éléments de la force terrestre, de la force aérienne et de la force maritime assignés à cette opération seraient sous mon commandement. C'est très clair.

Je n'ai pas accès à ces forces et je ne les commande pas au quotidien, parce qu'elles sont en grande partie occupées à s'entraîner et à se préparer pour un déploiement potentiel en Afghanistan ou à une autre mission internationale, ou peut-être s'entraînent-elles pour être fin prêtes à réagir à une situation qui pourrait survenir au pays, comme les forces de recherche et de sauvetage, ou de NORAD. Je n'ai pas besoin de les commander dans le cadre de ce genre d'activités de constitution de la force. De fait, je ne veux pas les commander quand elles font cela. Ce sont des démarches très complexes, et il faudrait que je prenne en charge le personnel et les mandats de l'armée de terre, des forces aériennes et de la marine — du moins de certains de leurs éléments — si je devais m'occuper de ces choses.

Le sénateur Banks : Je comprends tout à fait ce que vous dites. Cependant, s'il y avait un tremblement de terre à Vancouver demain après-midi et que vous aviez besoin de services et des membres du premier Groupe-brigade mécanisé du Canada, pourriez-vous les y envoyer?

LGen. Dumais: If there is a serious crises of that nature, the regional joint task force commander for the Pacific has the authority to command all the available military resources to respond to that event without asking anyone.

Senator Banks: Without asking you?

LGen. Dumais: That is right. You have painted a worst-case scenario with the example of an earthquake. For most scenarios — even, for example, a serious flood like the one in Winnipeg — we have several days of warning. We can see this coming toward our country, so we have time to staff it, to assess it, to provide options, to preposition forces in the way we do best. In case of a Winnipeg flood, the joint task force western area would likely be the joint task force commander, and all the army, air force and navy assets that would be put at his disposal would come under his command and then ultimately under my command. The responsibilities are very clear for specific scenarios.

Senator Banks: The spaghetti bowl would be solved in any event.

LGen. Dumais: All the spaghetti noodles would be lined up nice and straight.

Senator Banks: I sure hope so.

I will revert to a question the chair referred to about the double-hatting with NORTHCOM counterparts and Canada Command. Would you please describe the relationship between NORTHCOM, which is the United States military command that looks after North America, and your command? Is there a working relationship? Is it an ongoing daily relationship with liaisons in your respective headquarters? Do you conduct exercises together? Do you work together in the event of a crisis where we need to go across the border to help the Americans or they need to come here to help us?

LGen. Dumais: Very much so. In fact, we have liaison officers in their headquarters and they have one in ours. I have met Admiral Keating on several occasions and we know each other fairly well. Our staffs are in contact daily, if not several times a day. We are working together on bilateral plans; a combined defence plan in a civil assistance plan, where we are working out the particulars of how one nation's military could assist another nation's military in responding to a domestic situation.

We exercise together on a regular basis. We had a major exercise called Ardent Sentry, and it was sponsored by NORTHCOM. There was one earlier this year, and we are doing one again in April of next year.

Senator Banks: Are these table-top exercises, or do they involve real people?

Lgén Dumais : S'il y avait une crise grave de cette nature, le commandant des Forces opérationnelles interarmées régionales du Pacifique a autorité pour commander toutes les ressources militaires disponibles pour intervenir dans cette situation sans avoir à demander de permission.

Le sénateur Banks : Sans vous la demander?

Lgén Dumais : C'est cela. Vous décrivez le pire scénario possible, avec cet exemple de tremblement de terre. Pour la plupart des scénarios — même, par exemple, une grave inondation, comme celle de Winnipeg — nous avons plusieurs jours d'avertissement. On peut voir venir les choses, alors on a le temps d'y affecter le personnel, de peser la situation, de prévoir des solutions, de positionner les forces de façon préventive, ce à quoi nous sommes passés maîtres. Dans le cas de l'inondation de Winnipeg, la force opérationnelles interarmées de l'Ouest serait probablement composée du commandant de la force interarmées et de toutes les ressources des forces terrestre, aérienne et maritime pouvant être mises à sa disposition et sous son commandement et, au bout du compte, sous mon commandement. Les responsabilités sont très clairement établies pour des scénarios particuliers.

Le sénateur Banks : Le casse-tête du spaghetti finirait par être résolu.

Lgén Dumais : Toutes les nouilles seraient bien alignées, côte-à-côte et au garde-à-vous.

Le sénateur Banks : Je l'espère, en tout cas.

Je vais revenir à la question dont a parlé le président, à propos des doubles fonctions avec les homologues de NORTHCOM et Commandement Canada. Est-ce que vous pourriez décrire la relation entre NORTHCOM, qui est le commandement militaire des États-Unis qui veille sur l'Amérique du Nord, et votre commandement? Y entretenez-vous une relation de travail? Y a-t-il des rapports continus au quotidien, avec des liaisons dans vos quartiers généraux respectifs? Est-ce que vous faites des exercices ensemble? Est-ce que vous collaboreriez s'il survenait une crise qui nous obligerait à traverser la frontière pour aider les Américains, ou s'ils devaient venir ici pour nous aider?

Tout à fait. D'ailleurs, nous avons des agents de liaison à leur quartier général, et ils en ont un dans le nôtre. J'ai rencontré l'amiral Keating à plusieurs occasions, et nous nous connaissons assez bien. Nos collaborateurs respectifs communiquent quotidiennement, si ce n'est plusieurs fois par jour. Nous dressons ensemble des plans bilatéraux; un plan de défense mixte dans le cadre d'un plan de protection civile, dont nous précisons les détails sur la manière dont l'armée d'un pays peut aider celle de l'autre pays à réagir à une situation qui survient dans l'un ou l'autre pays.

Nous faisons régulièrement des exercices ensemble. L'un d'eux, de grande envergure, appelé Ardent Sentry, a eu lieu sous le parrainage de NORTHCOM. Il y en a eu un plus tôt cette année, et un autre doit avoir lieu en avril l'année prochaine.

Le sénateur Banks : Est-ce que ce sont des exercices de simulation en salle de conférence, ou est-ce avec des gens en chair et en os?

LGen. Dumais: No, they are more than just table-top exercises. Some units deploy, and the intent is to exercise the whole chain of command and hopefully bring in the other government departments as well.

The Chairman: How much have you budgeted a year for actual exercises? Last year OCIEP budgeted \$4 million, which struck us as being a remarkably low amount for a country to be spending on exercises.

LGen. Dumais: I could not give you a figure. We can get that for you without a problem. We provide limited funding inside Canada Command. The regions have a certain amount of funding, and the Deputy Chief of Defence Staff has a pot of funding for joint exercises, and that contributes to those activities.

The Chairman: The committee has expressed the view a number of times that if we do not see exercises happening with real people running around simulating actual events, the bottom line is that we do not think people will be ready. We do not see very much of that happening.

LGen. Dumais: For example, earlier I cited two exercises we have done up North. One is the Lancaster exercise. We call it an operation, but there is an exercise element to it. That involved deploying over 450 people up North, which was a massive undertaking. The exercise was very successful in achieving its overall strategic objectives. There are always lessons learned.

The Chairman: Are you satisfied with the level of exercises?

LGen. Dumais: No, I did not say that. We need to do more. As the Chief of Defence Staff said, planning and exercising until something happens is our bread and butter here in Canada Command, so we are putting a lot of emphasis on exercises. In 2007, we will be doing the Ardent Sentry series with NORTHCOM, but we also need to conduct exercises internally. We have a very robust exercise program; a building-block approach, if you will, because we get new people every season.

The Chairman: Could you provide the committee with a list of them, together with the budgeting for Senator Banks?

LGen. Dumais: It would be my pleasure to do so.

Senator Banks: Would you tell us how many people are actively engaged outside of a table-top operation?

LGen. Dumais: We can do that.

Senator Banks: The nature of the deployment and the ways in which they work together.

LGen. Dumais: Yes, sir.

Senator Banks: General, everyone bumps up against resource problems, but can you do the job you need to do with the resources that you have to do them within your command?

Lgén Dumais : Non, c'est plus que des exercices sur table. Certaines unités sont déployées, et le but visé est de mettre à l'épreuve toute la chaîne de commandement et, on l'espère, d'y faire participer d'autres ministères aussi.

Le président : Combien avez-vous prévu au budget par année pour les exercices en tant que tels? L'année dernière, le BPIEPC avait prévu 4 millions à son budget, ce qui nous a semblé un bien petit budget d'exercices pour un pays.

Lgén Dumais : Je pourrais vous donner un chiffre. Nous pouvons vous le faire parvenir sans problème. Nous offrons un financement limité, à Commandement Canada. Les régions ont un certain montant de financement, et le sous-chef d'État-major de la Défense a un budget particulier pour les exercices conjoints, et ce budget contribue à ces activités.

Le président : Le comité a exprimé l'avis, à plusieurs reprises, que quand on ne voit pas d'exercices se dérouler, avec des gens en chair et en os qui courent et simulent des événements réels, en fin de compte, on ne pense pas que les gens seront prêts. On n'en voit pas très souvent.

Lgén Dumais : Par exemple, je citais tout à l'heure deux exercices que nous avons faits dans le Nord. L'un est l'exercice Lancaster. Nous appelons cela une opération, mais il comporte un élément d'exercice. Il s'agissait de déployer plus de 450 personnes dans le Nord, ce qui était d'une entreprise d'envergure. L'exercice s'est révélé une réussite puisqu'il a atteint tous les objectifs stratégiques. Nous en avons retenu des leçons.

Le président : Est-ce que vous êtes satisfait du niveau d'exercice?

Lgén Dumais : Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Il faudrait faire plus. Comme l'a dit le chef d'état-major de la Défense, la planification et la pratique jusqu'à ce que qu'arrive un événement, c'est notre gagne-pain ici, à Commandement Canada, alors nous nous concentrons beaucoup sur les exercices. En 2007, nous allons exécuter la série Ardent Sentry avec NORTHCOM, mais il nous faut aussi faire des exercices à l'interne. Nous avons un programme d'exercices très solide. C'est un concept modulaire, si on veut, parce que nous accueillons des gens nouveaux à chaque saison.

Le président : Est-ce que vous pourriez en fournir la liste au comité, avec le budget, pour le sénateur Banks?

Lgén Dumais : Avec plaisir.

Le sénateur Banks : Est-ce que vous pourriez nous dire combien de gens participent activement aux exercices, à part la simulation sur table?

Lgén Dumais : Nous pourrions le faire.

Le sénateur Banks : La nature du déploiement et la façon dont ils travaillent ensemble.

Lgén Dumais : Oui, sénateur.

Le sénateur Banks : Général, tout le monde se butte à des problèmes de ressources, mais pouvez-vous faire le travail qu'il vous faut faire avec les ressources que vous avez pour le faire, au sein de votre commandement?

LGen. Dumais: Absolutely.

Senator Banks: Are you sufficiently resourced to do everything you need to do now?

LGen. Dumais: In terms of planning and preparing, absolutely.

Senator Banks: What about directing in the event of an operation?

LGen. Dumais: Absolutely. Our organization is more robust than what the DCDS had at the time for the domestic side. There is less ad hocery now because we have established the headquarters and command control chain. We have a better awareness of what is happening on an ongoing basis across the country. If anything starts to develop, we will have early warning of that and we have procedures in place to generate the staff and to plan.

With respect to challenges over a period of time, when we talk about these intense operations domestically, we are talking about operating 24 hours a day. That will take a toll on our staff because we do not have multiple shifts for all the positions. That is a luxury we cannot afford. Clearly the staff would work and do what needs to be done to ensure success.

Senator Banks: In the event of whatever is happening, we cannot say that we will finish this exercise today at noon, come back tomorrow afternoon and start it again when everyone has had a nice night's sleep. That is the nature of my question as regards the resources. In the event of a crisis, do you have the resources to do what you need to do?

LGen. Dumais: We would have to augment from National Defence Headquarters, which is a process that most of our headquarters we have stood up in the past have had to rely on; augmentation of some kind for those worst-case scenarios.

Senator Banks: In the desks that sit around in the control centre which we have seen, would you be able to put a qualified, experienced person, one who was gone through exercises at that desk, on the third shift?

LGen. Dumais: Yes, senator. We have full shifts in the command centre.

Senator Banks: All right.

LGen. Dumais: They would not be running the operation; that would be myself and the deputy commander.

Senator Banks: That is a very satisfying and gratifying answer.

I want to remind you, although I am sure it is not necessary, of the undertaking you made to the chair with respect to providing us with an organizational model. That will be extremely helpful to us.

LGen. Dumais: In terms of headquarters structure?

Senator Banks: Yes.

Lgén Dumais : Absolument.

Le sénateur Banks : Est-ce que vous avez des ressources suffisantes pour faire tout ce qu'il vous faut faire maintenant?

Lgén Dumais : En termes de planification et de préparation, absolument.

Le sénateur Banks : Et en termes de direction, s'il fallait lancer une opération?

Lgén Dumais : Absolument. Notre organisation est plus robuste que ce qu'avait le SCEMD à l'époque, pour l'intervention sur la scène nationale. Il y a moins d'adversité maintenant, parce que nous avons établi le quartier général et la chaîne de commandement et de contrôle. Nous sommes mieux au courant de ce qui se passe, constamment, dans tout le pays. Si une situation commence à se développer, nous en sommes avertis de façon précoce et nous avons des procédures qui sont prévues pour mettre sur pied l'équipe d'intervention et planifier.

En ce qui concerne les défis, avec le temps, quand on parle de ces opérations intenses au pays, ce sont des opérations qui se déroulent 24 heures sur 24. Cela présente un problème pour notre effectif, parce que nous n'avons pas de multiples quarts pour tous les postes. C'est un luxe que nous ne pouvons pas nous permettre. Il est certain que le personnel travaillerait et ferait ce qu'il faudrait faire pour assurer le succès de l'opération.

Le sénateur Banks : S'il arrivait quoi que ce soit, on ne pourrait pas dire qu'on va arrêter l'exercice aujourd'hui à midi, puis revenir demain après-midi pour continuer, quand tout le monde aura eu une bonne nuit de repos. C'était l'objet de ma question, au sujet des ressources. En cas de crise, avez-vous les ressources qu'il faut pour faire ce qu'il faut?

Lgén Dumais : Il nous faudrait les augmenter avec les ressources du Quartier général de la Défense nationale, un processus qu'ont mis à l'épreuve la plupart de nos quartiers généraux dans le passé; l'augmentation d'un genre ou d'un autre pour les pires scénarios.

Le sénateur Banks : À ces bureaux que nous avons vus dans les centres de contrôle, est-ce que vous pourriez mettre une personne qualifiée et chevronnée, qui a fait les exercices à ce poste, au troisième quart de travail?

Lgén Dumais : Oui, sénateur. Nous avons des quarts complets au centre de commandement.

Le sénateur Banks : D'accord.

Lgén Dumais : Ils ne dirigerait pas l'opération; ce serait moi et le commandant adjoint.

Le sénateur Banks : C'est une réponse très satisfaisante et gratifiante.

J'aimerais vous rappeler, bien que je sois sûr que ce n'est pas nécessaire, ce à quoi vous vous êtes engagé auprès du président, soit de nous faire parvenir un modèle organisationnel. Cela nous sera très utile.

Lgén Dumais : Pour la structure du quartier général?

Le sénateur Banks : Oui.

LGen. Dumais: We can certainly do that as well. Also, I will be providing information on our training and exercise program.

The Chairman: To follow on from Senator Banks' comment, your ability to sustain is, what, 48 hours, and then you need to replace people?

LGen. Dumais: It would be a bit of a challenge, but we would be able to carry on for several days, perhaps even a week.

The Chairman: How do you relate to the Government Operations Centre?

LGen. Dumais: We are doing very well.

The Chairman: Everyone is doing well compared to them, but that was not my question.

LGen. Dumais: I probably should not have answered it that way. We have a very good relationship with the Government Operations Centre. We have some liaison officers there.

The Chairman: I was sure you have good relations with them. I was more concerned with how you did your job and they did their job in the event of a flood, or earthquake or crisis. What is the difference between the two and why are there two?

LGen. Dumais: The Government Operations Centre works for Public Safety and Emergency Preparedness Canada. They coordinate the federal level response to any situation. My ops centre provides the Canada Command response and dimension to that federal response. There are very unique requirements. The Government Operations Centre would coordinate all the various federal departments and their contribution and effort in terms of that activity.

The Chairman: In terms of your redundancy, is that back to the Pearkes Building?

LGen. Dumais: With respect to our redundancy, that is one option. If we are talking about business continuity and there is, let's say, a massive power failure, our second default option is to go to the JTF east in Quebec, give them control temporarily and then drive down the road.

Senator Meighen: General, you touched on the Arctic, and I want to explore what you see as being the relevance of the Arctic in terms of training your forces. I can see the need to conduct exercises in the Arctic for the purpose of enhancing your winter warfare capabilities. I can see that stationing Canadian Forces personnel in the Arctic from time to time contributes to our sovereignty of that area. However, the fact is that no threat to us as a nation comes through the Arctic. The Canadian Coast Guard is up there with its ice breakers. We also have the Arctic Rangers. In addition, hopefully we are increasing our ability for surveillance by means of unmanned vehicles. Are these not all ways to demonstrate, protect and enhance our sovereignty in the Arctic rather than — I am not suggesting you said this — to push for military exercises every year in the Arctic?

Lgén Dumais : C'est aussi possible, certainement. Je vous transmettrai en outre des renseignements sur notre programme de formation et d'exercice.

Le président : Dans le même ordre d'idée que le commentaire du sénateur Banks, votre capacité de maintien est de quoi, 48 heures, et ensuite vous devez remplacer du personnel?

Lgén Dumais : Ce serait un peu difficile, mais nous pourrions tenir plusieurs jours, peut-être même une semaine.

Le président : Quels sont vos rapports avec le Centre des opérations du gouvernement?

Lgén Dumais : Nous nous débrouillons très bien.

Le président : Tout le monde se débrouille très bien comparativement à eux, mais ce n'est pas ma question.

Lgén Dumais : Je n'aurais probablement pas dû répondre ainsi. Nous avons d'excellentes relations avec le Centre des opérations du gouvernement. Nous y avons des agents de liaison.

Le président : Je ne doutais pas de vos bonnes relations avec eux. Je me préoccupais surtout de la façon dont vous et eux feriez le travail s'il survenait une inondation, un tremblement de terre ou une crise quelconque. Quelle différence y a-t-il entre les deux organismes, et pourquoi y en a-t-il deux?

Lgén Dumais : Le Centre des opérations du gouvernement relève du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile. Il coordonne l'intervention fédérale dans n'importe quelle situation. Mon centre des opérations intègre l'intervention de Commandement Canada et la dimension de cette intervention fédérale. Il y a des exigences tout à fait uniques. Le Centre des opérations du gouvernement coordonnerait tous les ministères fédéraux et leur apport et leurs efforts dans cette intervention.

Le président : Pour ce qui est de votre redondance, est-ce que c'est encore à l'édifice Pearkes?

Lgén Dumais : Pour la redondance, c'est une possibilité. En ce concerne la continuité des opérations, s'il y a, disons, une énorme panne de courant, notre autre solution de rechange est la force opérationnelle interarmées dans l'Est du Québec, à qui on peut laisser temporairement le contrôle, puis nous y rendre.

Le sénateur Meighen : Général, vous avez parlé de l'Arctique, et j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'utilité de l'Arctique pour la formation de vos forces. Je peux voir la nécessité de mener des exercices dans l'Arctique pour accroître vos capacités de conduite de la guerre en hiver. Je peux comprendre que le fait de stationner du personnel des Forces canadiennes dans l'Arctique de temps à autre contribue à maintenir notre souveraineté sur cette région. Cependant, le fait est qu'aucune menace sur notre pays ne vient de l'Arctique. La Garde côtière canadienne y est avec ses brise-glaces. Nous avons aussi les Arctic Rangers. De plus, j'espère, nous augmentons notre capacité de surveillance avec des véhicules autopilotés. Est-ce que toutes ces choses ne sont pas des façons de démontrer, de protéger et d'accroître notre souveraineté dans l'Arctique plutôt que — je ne dis pas que c'est ce que vous avez dit — de pousser pour qu'on mène des exercices militaires tous les ans en Arctique?

LGen. Dumais: Dealing with the Arctic is the same as dealing with any other part of the country, but with additional challenges brought on by the unique climate and environment. Sovereignty is exercised by both an awareness and either a persistent presence or a presence when and if required anywhere in our country or in our maritime approaches. I think it is all of the above.

Clearly we need to enhance our awareness of what is happening in the North. You mentioned some the capabilities that either do or will contribute to that, but our Canadian Forces need to be able to operate there as much as anywhere else.

The definition of “threat” is evolving; it is not strictly a classic threat in the old Cold War context. I assume what the government is doing is using “threat” in a broader context: the environment, pollution, various commercial activities up there, the possibility of organized crime, climate change. All these things contribute to having an impact on the North. I am not suggesting they are all military.

Senator Meighen: Should the Armed Forces be up there combating pollution?

LGen. Dumais: It is the same as anywhere else in Canada. In most situations we are in support of another government department, and other government departments likely are challenged to operate up there or have the awareness of what is going on up there. By themselves, I think it is a whole of government approach to dealing with the North because of the unique challenges, although I would argue it is the same in the rest of the country. We have our part to play and need to be prepared.

Senator Meighen: I certainly hope you maintain a capacity and capability of operating, but I would make I plea to you, with thinly spread resources anyway, not to become enamoured of a huge presence of Armed Forces up there at the expense of the East and West Coasts, for example.

LGen. Dumais: It is a challenge. We do have a big country and relatively small Canadian Forces. It is a balancing of risks versus capabilities.

Senator Meighen: Perhaps our sovereignty is best safeguarded by rangers, UAVs, occupied aerial vehicles, by the Coast Guard and exercises from time to time.

LGen. Dumais: I would agree. I would only add that operating up there is very challenging, and so there is a need to do some training and develop some expertise.

Senator Meighen: I agree.

Senator Day: General Dumais, I want you to understand why we were quite disappointed to learn about the high frequency surface wave radar cancellation. We had recommended an expansion of that program thinking it was a high-tech solution to a very important part of your work, which is situational awareness. We were expecting that there would be an expansion

Lgén Dumais : Les opérations dans l’Arctique ne sont pas différentes de celles menées dans les autres régions du pays, quoique le climat et l’environnement uniques constituent des défis additionnels. La souveraineté s’exerce à la fois et par une connaissance de la situation et par une présence continue, ou ponctuelle, sur terre ou sur mer. Tous ces éléments, à mon avis, sont importants.

Il est clair que nous devons avoir une meilleure connaissance des enjeux qui touchent le Nord. Vous avez mentionné certains des moyens qui nous permettent ou peuvent nous permettre de le faire, mais il reste que les Forces canadiennes doivent également être en mesure d’opérer dans cette région.

La définition de « menace » évolue. Elle ne se limite plus à la menace classique qui existait à l’époque de la guerre froide. Je présume que le gouvernement utilise le terme « menace » dans un contexte plus vaste, un contexte qui englobe l’environnement, la pollution, les diverses activités commerciales, et peut-être criminelles, menées dans la région, les changements climatiques. Tous ces facteurs ont un impact sur le Nord. Toutefois, ils ne sont pas tous de nature militaire.

Le sénateur Meighen : Les forces armées devraient elles également participer aux efforts de lutte contre la pollution dans le Nord?

Lgén Dumais : Nous ne faisons aucune distinction entre les régions. Dans la plupart des cas, nous apportons notre soutien au ministère fédéral qui en fait la demande. D’autres ministères fédéraux sont susceptibles d’intervenir dans cette région, ou sont conscients de la situation qui existe là-bas. Il faut adopter, à l’égard du Nord, une approche gouvernementale globale en raison des défis uniques que présente cette région, quoique que cela s’applique aussi au reste du pays. Nous avons un rôle à remplir et nous devons être prêts à l’assumer.

Le sénateur Meighen : J’espère, bien sûr, que vous allez être en mesure de maintenir votre capacité opérationnelle. J’espère aussi, nos ressources étant déjà très éparpillées, que vous ne réclamerez pas une présence militaire plus importante dans le Nord, au détriment des côtes Est et Ouest, par exemple.

Lgén Dumais : Le défi est de taille. Nous avons un pays vaste et des forces armées relativement modestes. Il faut trouver un juste équilibre entre les risques et les capacités.

Le sénateur Meighen : Notre souveraineté est peut-être mieux assurée par les Rangers, les véhicules aériens sans pilote, la Garde côtière, la tenue d’exercices, à l’occasion.

Lgén Dumais : Je suis d’accord. J’ajouterais que les opérations menées dans le Nord sont difficiles, d’où la nécessité d’avoir une certaine formation et d’acquérir certaines compétences.

Le sénateur Meighen : Vous avez raison.

Le sénateur Day : Général Dumais, je tiens à ce que vous sachiez pourquoi nous avons été fort déçus d’apprendre l’annulation du programme de radar haute fréquence à ondes de surface. Nous avons recommandé l’élargissement du programme, pensant que cette solution de haute technicité faciliterait grandement votre travail, soit la connaissance

of this technology. I understand it was developed by a Canadian military research establishment and then licensed to the private sector, so it seemed like a perfect combination of how things should happen. We understand, as well, that the United States and Mexico, in particular, were very interested in this technology. That is why I think you are seeing a little frustration from this committee on that particular point.

Rather than requiring us to bring someone else back who can answer the questions that we are asking you — and a year from now you will probably be able to answer questions like this one very directly as you get your command stood up — if there is anything you can do informally to provide us with an answer in writing on that issue, I know that the clerk would be pleased to receive that information and distribute it to us.

LGen. Dumais: I appreciate that comment. I was going to suggest that I could do that for you. The information may not come through me, but we will endeavour to ensure that the appropriate information on this issue is brought forward to you.

Senator Day: That would be very much appreciated.

LGen. Dumais: That might save the need to call another witness.

Senator Day: There are four commands, and in my own mind I still do not have it all sorted out. I guess it will take us a while to get a clear understanding. With regard to the various regimental schools where people go to fine-tune their skills, are they part of force generation or part of Canada Command?

LGen. Dumais: Anything to do with skills training in the various occupations has more to do with force generation.

Senator Day: They could be out on operations, come back and then go off to training for a period of time, which is usually the type of activity you like. It gives the soldiers a chance to recover a bit and go off and practice some of the things they have learned in the last operation.

Earlier you mentioned the reserves and the militia. They are doing both. They are doing some operations and some training, and they are called up in times of an emergency. Do they jump over under your command when they are called up, but they are normally in the realm of force generation on the support side?

LGen. Dumais: That is correct. Technically, they are not called up; they have to volunteer to serve as reservists. We have seen that in the past. For example, during the Ice Storm, upwards of 18,000 military personnel, many of whom were reservists, contributed to that effort. They are an important dimension of our ability to respond domestically.

situationnelle. Nous nous attendions à ce que cette technologie prenne de l'ampleur. Si j'ai bien compris, elle a été mise au point par un centre de recherche militaire canadien et ensuite transférée au secteur privé, une formule qui semblait idéale. Nous avons également appris que les États-Unis et le Mexique, notamment, s'intéressaient de près à cette technologie. Voilà pourquoi cette question suscite une certaine frustration chez les membres du comité.

Au lieu de demander que le comité fasse revenir quelqu'un qui peut répondre à nos questions — et dans un an, vous serez sans doute en mesure de le faire de façon très directe —, vous pourriez peut-être nous fournir, de façon informelle, des réponses par écrit. Je sais que le greffier serait heureux de recevoir cette information et de nous la transmettre.

Lgén Dumais : Je suis heureux que vous l'ayez mentionné. J'allais vous le proposer. Je ne serai peut-être pas celui qui vous communiquera l'information, mais nous allons nous efforcer de vous fournir les renseignements dont vous avez besoin sur cette question.

Le sénateur Day : Je vous en serais très reconnaissant.

Lgén Dumais : Il ne sera peut-être pas nécessaire de convoquer d'autres témoins.

Le sénateur Day : Il y a quatre commandements, et je dois dire que j'ai encore du mal à m'y retrouver. Cela va nous demander un peu de temps. Concernant les diverses écoles régimentaires qui permettent aux militaires de perfectionner leurs compétences, est-ce qu'elles relèvent du programme de mise sur pied de la force ou de Commandement Canada?

Lgén Dumais : Tout ce qui a trait au perfectionnement des compétences dans les divers métiers relève notamment du programme de mise sur pied de la force.

Le sénateur Day : Les militaires peuvent participer à des opérations et ensuite, une fois leur affectation terminée, suivre une formation pendant un certain temps. C'est la formule qui est habituellement appliquée. Elle permet aux soldats de refaire le plein et ensuite de mettre en pratique certaines des connaissances acquises au cours de la dernière opération.

Vous avez parlé, plus tôt, des réservistes et de la milice. Ils participent à certaines opérations, reçoivent une formation et sont appelés en renfort en cas d'urgence. Est-ce qu'ils sont placés sous votre commandement lorsqu'ils sont mobilisés, même si, en temps normal, ils font partie du programme de mise sur pied de la force?

Lgén Dumais : Oui. Je tiens à préciser que, techniquement parlant, ils ne sont pas mobilisés. Les membres de ces unités acceptent, volontairement, de servir comme réservistes. Nous en avons déjà eu des exemples dans le passé. Lors de la tempête du verglas, jusqu'à 18 000 militaires, dont bon nombre étaient des réservistes, ont participé aux opérations. Ils représentent un volet important de notre capacité d'intervention à l'échelle nationale.

Shaping the reserve contribution from a domestic perspective is a work in progress. Clearly, Canada Command has something to do with that. Up until now, reserve issues have been addressed primarily by the Chief of Land Staff because it is viewed as a force generation element. As we identify capabilities that we need from a Canadian Forces perspective, then some of those might well be the purview of the reserves to deliver.

Senator Day: Which command do the Chief of Land Staff and the Chief of Air Staff fit into?

LGen. Dumais: They are commands unto themselves. They command the force generation elements of their environments.

Senator Day: They would be in addition to Canada Command and the Canadian Expeditionary Forces Command?

LGen. Dumais: That is correct. We are the two commands involved in operations.

Senator Day: Outside of Canada; Canada Command for the —

LGen. Dumais: Domestic and continental. They are responsible for training and developing the capabilities.

The Chairman: This is an area that the committee is concerned about because it is not entirely clear to us what the role of the environmental commanders are and how it is evolving as transformation takes place. Clearly, there is an interaction between you and them, but could you describe it from your perspective as Commander of Canada Command, how you relate to the different environmental commanders — army, navy and air force?

LGen. Dumais: At our level, it is primarily through the commanders' council, which is chaired by the Chief of Defence Staff, where we meet to discuss force development issues and these kinds of circumstances and issues.

Other than that, it is at the staff level where we, to the best of our ability, participate in the force development process and try to influence the process that way.

You have to appreciate that CEFCOM and Canada Command are fairly recent occurrences. Structures and governance frameworks are evolving, so there is a transition period. For example, initially there was a thought that the operational level would not be too involved in force development work because it was a strategic activity. Clearly, that does not work — certainly from my perspective. We need to be involved in that process and assert ourselves, and the structures are evolving to accommodate that.

The Chairman: We thought the purpose of moving you and the other commands out to Star Top was to get you out of the rat race going on over in the Pearkes Building.

Façonner la contribution des réservistes, sur le plan national, est un processus continu. Le Commandement Canada a manifestement un rôle à jouer à ce chapitre. Jusqu'à maintenant, les questions touchant les réservistes ont été réglées par le chef d'état-major de l'Armée de terre, ces derniers étant considérés comme une composante du processus de mise sur pied de la force. Les capacités dont ont besoin les forces canadiennes peuvent, à certains égards, être fournies par les réservistes.

Le sénateur Day : Les chefs d'état-major de l'Armée de terre et de la Force aérienne relèvent de quel commandement?

Lgén Dumais : Ils constituent eux-mêmes des commandements. Ils dirigent les éléments de leur milieu qui font partie du processus de mise sur pied de la force.

Le sénateur Day : Ils s'ajoutent donc au Commandement Canada et au Commandement de la Force expéditionnaire du Canada?

Lgén Dumais : Oui. Nous sommes les deux commandements qui participent aux opérations.

Le sénateur Day : À l'extérieur du Canada, le Commandement Canada pour...

Lgén Dumais : À l'échelle nationale et continentale. Ils s'occupent de la formation et se chargent de développer les capacités.

Le président : Cette question nous intéresse, car nous ne savons pas vraiment quel rôle jouent les commandants des armées, et comment ce rôle évolue sur le plan de la transformation. Il existe manifestement un lien entre les divers commandements. En tant que commandant du Commandement Canada, pouvez-vous nous décrire les rapports que vous entretenez avec les divers commandants — soit l'armée, la marine et les forces aériennes?

Lgén Dumais : Le contact, à notre niveau, se fait essentiellement par l'entremise du conseil des commandants, qui est présidé par le chef d'état-major de la Défense. Nous nous réunissons pour discuter des questions qui touchent, entre autres, le développement de la force.

Par ailleurs, c'est à l'échelon de l'état-major que nous participons, du mieux que nous le pouvons, au développement de la force, que nous essayons d'influencer le processus.

Il ne faut pas oublier que le COMFEC et Commandement Canada n'existent que depuis peu. Les structures, les cadres de gouvernance évoluent. Nous sommes en période de transition. Par exemple, nous pensions, dans un premier temps, que le niveau opérationnel n'aurait pas vraiment de rôle à jouer au chapitre du développement de la force, parce qu'il s'agit d'une activité stratégique. Nous nous sommes manifestement trompés — en tout cas, c'est ce que je pense. Nous devons y participer, nous affirmer. Les structures sont en train d'être adaptées en conséquence.

Le président : Nous avons l'impression que votre transfert, ainsi que celui des autres commandements, de l'immeuble Pearkes au Star Top avait pour objet d'améliorer votre existence.

LGen. Dumais: This is the conundrum. You are absolutely right; in fact, some thought we should be further away than just Star Top. It seems to me we have something important to say in force development and identifying requirements and lessons learned, as Senator Day alluded to earlier. We need to be participating in those processes.

The Chairman: That begs the following question: What do the commanders of the army, navy and air force have to say about what you have to do?

LGen. Dumais: It is a team effort. Clearly, we identify the requirements. They are the experts in their various fields in terms of generating air power, sea power and land capability. They know the doctrine and how to generate those capabilities. We tell them what effect we want and what requirement we have, but they are in the best position to deliver the actual elements that contribute to that capability.

As I say, it is a team effort. It is not like we have all the solutions. We do not give them solutions. We say that we need to enhance, let us say, NBC military capability domestically, to use a hypothetical example. There are different ways to do that — regular force units, reserve units or a combination of both. Specifically, what kind of capabilities do we need? We have some ideas in that regard, but some of that might reside with the units that have those capabilities.

It is between us and the force generation. All I am saying is that we need to be involved in the process because we are the force employers. We are the ones who will be using the capabilities in an operational context. We have some ideas. We also learn from past experiences, and we need to pass that on in the system.

The Chairman: All of the folks one level below you are double-hatted. They are working for them and for you, which really clarifies things for us.

LGen. Dumais: In some ways, it makes it easier; but in other ways, it brings unique challenges. People have to remember which hat they are wearing when undertaking different activities.

The Chairman: Even their business cards have both jobs on them; it is confusing as hell.

LGen. Dumais: To a person looking at it from the outside, perhaps. I must admit that we are working our way through this issue. The devil is in the details with this kind of stuff. That is why we had a useful conference last week, which brought together all of our regional joint task force commanders for a couple days. We sat down and talked about these very issues, how to resolve them and work within the structure.

The Chairman: Were the environmental commanders at this meeting?

Lgén Dumais : En effet. Vous avez tout à fait raison. En fait, d'après certains, nous aurions dû être transférés dans un endroit encore plus loin. Nous avons, à mon avis, un rôle important à jouer au chapitre du développement de la force, de la définition des besoins, des enseignements tirés du passé, comme l'a mentionné, plus tôt, le sénateur Day. Nous devons participer à ces processus.

Le président : Ce qui m'amène à la question suivante : que pensent les commandants de l'armée, de la marine et des forces aériennes du rôle que vous êtes appelé à jouer?

Lgén Dumais : Nous travaillons en équipe. Nous définissons les besoins. Ils se chargent, en tant que spécialistes dans leurs domaines, de fournir la capacité aérienne, maritime et terrestre dont nous avons besoin. Ils connaissent la doctrine et savent comment favoriser le développement de cette capacité. Nous leur disons ce que nous voulons, ce dont nous avons besoin, mais ce sont eux qui sont les mieux placés pour fournir les éléments qui contribuent à cette capacité.

Comme je l'ai indiqué, nous travaillons en équipe. Nous n'avons pas toutes les solutions aux problèmes. En fait, nous ne leur fournissons aucune solution. Supposons, par exemple, que nous devons améliorer notre capacité en matière de défense NBC à l'échelle nationale. Il existe différentes façons de le faire — nous pouvons faire appel aux unités de la force régulière, aux unités de réserve ou les deux. De manière plus précise, quels sont nos besoins à ce chapitre? Nous en avons une idée, mais la solution se trouve peut-être, en partie, chez les unités qui possèdent déjà cette capacité.

Concernant la mise sur pied de la force, tout ce que je dis, c'est que nous devons participer au processus parce que nous sommes les utilisateurs de cette force. C'est nous qui allons l'utiliser dans un contexte opérationnel. Nous avons quelques pistes de solution. Nous possédons une certaine expérience en la matière, expérience que nous devons être en mesure de transmettre.

Le président : Tous ceux qui détiennent un grade inférieur au vôtre portent deux chapeaux. Ils travaillent pour les autres commandements et le vôtre, ce qui clarifie vraiment les choses.

Lgén Dumais : D'une certaine façon, oui, mais cela les complique aussi. Ils ne doivent pas oublier quel chapeau ils portent quand ils entreprennent différentes activités.

Le président : Les deux postes qu'ils occupent figurent même sur leurs cartes d'affaires; on a du mal à s'y retrouver.

Lgén Dumais : Cela peut être déroutant, vu de l'extérieur, mais nous nous efforçons de simplifier les choses. Ce sont les détails qui posent problème. Voilà pourquoi nous avons eu droit à une rencontre productive la semaine dernière, rencontre qui a rassemblé pendant quelques jours tous les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales. Nous avons abordé ces questions, essayé de trouver des solutions, des moyens de les régler à l'intérieur de l'organisation.

Le président : Est-ce que les commandants des armées y étaient?

LGen. Dumais: No, this was strictly my chain of command.

The Chairman: They only brought one hat.

LGen. Dumais: Well, that is impossible.

The Chairman: We are being a little facetious here.

This issue is a conundrum and the committee is having difficulty coming to grips with it. This is one of the reasons we were keen to have the Commander of Canada Command back a second time to help work us through it. We were hoping to see some evolution in terms of how the command is moving and where the likely end point will be. This may be a question for the CDS.

LGen. Dumais: We have explored different models in these command control constructs. That is why I made the point that from my perspective, both the force generation pillar and the force employment pillar are critical. I think that to reduce the influence of one or to weaken the structure of one to build up the other would be detrimental.

Clearly, setting up two complete parallel structures, with me having my own independent regional structures, might be ideal. However, it would be very expensive and definitely not sustainable.

Again, it comes back to the conundrum that we have a large country and a relatively small military, so we have to make it work. I think this structure, while not perfect, will evolve over time. There might be a rebalancing between force generation and force employment. I can certainly see that happening, but it works.

Like every other structure, it has its pluses and minuses. However, the regional joint task force commanders understand their operational role in the Canada Command context and are fully engaged in ensuring that it succeeds.

Senator Day: What are the responsibilities of the Chief of Military Personnel?

LGen. Dumais: They are responsible for HR policies, writ large — recruiting, some of the individual, non-environment specific training that occurs, some of the generic training we receive and the academic dimension to our education. As well, they are responsible for all policies in respect of medical and retirement benefits — from the cradle to the grave. They take care of all the aspects of taking care and nurturing our personnel.

Senator Day: At CFB Borden, there are quite a few generic schools as well as specific schools. Are the generics under one hat and the specifics under another?

LGen. Dumais: That is correct. For example, an air school and an aircraft technician school both come under the air force.

Lgén Dumais : Non, seulement les commandants relevant de ma chaîne de commandement.

Le président : Ils ne portaient qu'un seul chapeau.

Lgén Dumais : C'est impossible.

Le président : Je plaisante.

Il s'agit d'une question complexe que le comité arrive difficilement à saisir. C'est pour cette raison, entre autres, que nous avons demandé à revoir le commandant de Commandement Canada. Nous voulions obtenir des éclaircissements. Nous espérons avoir une idée de la façon dont le commandement évolue. C'est une question qu'il faudrait peut-être poser au CEMD.

Lgén Dumais : Nous avons exploré différents modèles de commandement et de contrôle. Voilà pourquoi j'ai insisté pour dire que la mise sur pied de la force, d'une part, et l'emploi de la force, d'autre part, sont deux piliers importants. Le fait de réduire l'influence de l'une ou d'affaiblir la structure de l'autre serait néfaste.

L'idéal serait de mettre sur pied deux structures complètement parallèles, et de créer des organisations régionales indépendantes qui relèveraient de ma compétence. Toutefois, cette solution serait trop coûteuse et peu viable.

Encore une fois, le problème tient au fait que nous avons un pays vaste et que nos forces armées sont relativement modestes. Il faut trouver un modèle qui fonctionne. Cette organisation-ci, même si elle n'est pas parfaite, va évoluer au fil du temps. Il faudra peut-être assurer un meilleur équilibre entre la mise sur pied de la force, d'une part, et l'utilisation de celle-ci, d'autre part. Il est fort possible que l'on soit obligé de le faire.

Cette organisation-ci, comme n'importe quelle autre, présente des points forts et des points faibles. Toutefois, les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales comprennent le rôle opérationnel qu'ils sont appelés à jouer au sein de Commandement Canada. Ils sont prêts à assurer le succès de cette organisation.

Le sénateur Day : Quelles sont les responsabilités du chef du personnel militaire?

Lgén Dumais : Il est responsable des politiques touchant les ressources humaines, lesquelles englobent divers domaines — le recrutement, certains programmes de formation individualisée et précise, certains des programmes de formation générale, et aussi l'enseignement théorique. Il est également responsable de toutes les politiques qui ont trait aux prestations d'assurance-maladie et de retraite — de la naissance jusqu'à la mort. Il s'occupe de tous les aspects touchant les services qui sont offerts au personnel.

Le sénateur Day : Il y a, à la BFC Borden, plusieurs centres de formation générale et technique. Est-ce que les centres de formation générale relèvent d'un commandement, et les autres, d'un autre?

Lgén Dumais : Oui. Par exemple, l'école de navigation aérienne et l'école de formation des techniciens d'aéronefs relèvent des forces aériennes.

Senator Day: Is the base commander and his structure under support command?

LGen. Dumais: No, I do not believe that it is. The base is under the Chief of Military Personnel. One of the reasons for setting it up as a command was to have command of those organizations as opposed to the assistant deputy minister construct that we had before.

Senator Day: Am I to understand that all base commanders are under the Chief of Military Personnel?

LGen. Dumais: No, sir. Some of the bases are force generators for the army, air force and navy. Some provide a unique training environment, and those would come under the Chief of Military Personnel.

Senator Day: The committee visited CFB Kingston — not RMC — where there is a training school with many various training facilities. Does that come under the Chief of Military Personnel?

LGen. Dumais: I believe so, but I might be wrong.

Senator Day: I would like you to let me know, please.

LGen. Dumais: It might belong to the Chief of the Land Staff.

Senator Day: We visited CFB Gagetown where there are various schools.

LGen. Dumais: That falls under the Chief of the Land Staff.

Senator Day: It has a major training aspect as well.

What about the Canada Defence Academy and the Royal Military College?

LGen. Dumais: They would be under the Chief of Military Personnel because of education aspect.

The Chairman: We need to know “who is on first,” so to speak. Is it reasonable to ask you to provide us with some descriptor of this?

LGen. Dumais: I would be pleased to do so, but it is outside my lane. I will try.

The Chairman: I am sure there is someone at DND who will figure it out.

Senator Day: We always find that the military is so keen on the chain of command. You are not the first person that has a not been able to help us understand this clearly. It might be that because we are not in the military, we take a little longer to understand. It is difficult to understand that traditional chain of command. Everyone knows who is above them and who is below them, but it does not seem to be as clearly defined now as it has been in the past.

Le sénateur Day : Est-ce que le commandant de la base et l'organisation relèvent du commandement du soutien opérationnel?

Lgén Dumais : Non. La base relève du chef du personnel militaire. On a retenu ce modèle parce qu'on voulait avoir le commandement de ces organisations, plutôt que de voir celui-ci confié au sous-ministre adjoint, comme c'était le cas dans le passé.

Le sénateur Day : Dois-je comprendre que les commandants des bases relèvent tous du chef du personnel militaire?

Lgén Dumais : Non. Certaines bases assurent la préparation des effectifs pour l'armée, les forces aériennes et la marine. Certaines fournissent un milieu unique pour la formation. Elles relèvent du chef du personnel militaire.

Le sénateur Day : Le comité a visité la BFC Kingston — et non le CMR —, qui possède un centre de formation, ainsi que de nombreuses installations d'entraînement. Est-ce que cette base relève du chef du personnel militaire?

Lgén Dumais : Je le crois, mais je me trompe peut-être.

Le sénateur Day : Je vous demanderais de vous renseigner.

Lgén Dumais : Il se peut qu'elle relève du chef d'état-major de l'Armée de terre.

Le sénateur Day : Nous avons visité la BFC Gagetown qui possède elle aussi diverses installations.

Lgén Dumais : Elle relève du chef d'état-major de l'Armée de terre.

Le sénateur Day : Elle offre également d'importants programmes de formation.

Qu'en est-il de l'Académie canadienne de la Défense et du Collège militaire royal?

Lgén Dumais : Ils relèvent du chef du personnel militaire en raison du volet éducation qu'ils comportent.

Le président : Il est important de savoir qui fait quoi. Peut-on vous demander de nous fournir des précisions là-dessus?

Lgén Dumais : J'accepterais volontiers de le faire, mais cela dépasse mes compétences. Je vais toutefois essayer de le faire.

Le président : Je suis certain que quelqu'un au MDN pourra vous aider.

Le sénateur Day : Nous constatons que les militaires accordent beaucoup d'importance à la chaîne de commandement. Personne n'a été en mesure de nous éclairer là-dessus. C'est peut-être à cause du fait que nous ne sommes pas des militaires qu'il nous faut plus de temps pour bien saisir les choses. Il est difficile de comprendre comme fonctionne la chaîne de commandement traditionnelle. Tout le monde semble savoir le rang qu'il occupe dans cette chaîne, sauf qu'elle ne semble pas être aussi clairement définie qu'elle l'était dans le passé.

LGen. Dumais: It is very clear. It is just that my memory is not perfect in that area. Certainly, there is a clear chain. Every base commander reports to either one of the Environmental Chiefs of Staff, ECSs, or the Chief of Military Personnel.

The Chairman: If Senator Forrestall were here, God bless him, he would ask, “Who drives the bus?”

LGen. Dumais: The thing is, we have several buses.

Senator Day: And several steering wheels, it seems.

LGen. Dumais: Each bus has only one steering wheel and one driver.

Senator Day: We appreciate the light that you have been able to shed.

LGen. Dumais: To a certain extent.

Senator Moore: In this operational chart, who is the Commander of Canadian Special Operations Forces Command?

LGen. Dumais: Colonel David Barr.

Senator Moore: Who is the Commander of Canadian Operational Support Command?

LGen. Dumais: Brigadier-General Daniel Benjamin. We can provide you with an organizational chart of National Defence Headquarters and the operational commands.

Senator Banks: Lieutenant-General Dumais, twice today you have used the phrase “like other government departments.” It has been the view of the committee that the physical separation by moving some folks to Star Top is a good idea given the way people relate to each other. Some committee members are of the view that it would be a good idea if the Department of National Defence, on the one hand, and National Defence Headquarters, on the other, did not have all that much to do with each other. Is the cultural idea of being just “like other government departments” one that you subscribe to? Is that how you think, that this is just another government department?

LGen. Dumais: Absolutely not. I believe that you misunderstood what I was saying in terms of dealing with other government departments.

Senator Banks: When you say “dealing with other government departments,” that implies you think that you are a government department.

LGen. Dumais: I work in the Department of National Defence as well as the Canadian Forces.

The Chairman: Lieutenant-General Dumais, thank you for appearing today. Perhaps you understand better why we wanted you back, given that we heard from Vice-Admiral Forcier not too long ago. The committee is having difficulty gaining a sense of how transformation is shaping up and falling out. We need to keep asking more questions and, over time, we will develop a picture of it. When we do that, we will pass it on.

LGen. Dumais: All I can say is that I have tried to answer your questions as straightforwardly as possible.

Lgén Dumais : Elle est très claire. C’est plutôt ma mémoire qui fait défaut. La chaîne de commandement est très claire. Chaque commandant d’une base relève soit du chef d’état-major d’armée, soit du chef du personnel militaire.

Le président : Si le sénateur Forrestall était ici, que Dieu le bénisse, il dirait, « Qui est aux commandes? »

Lgén Dumais : Nous sommes plusieurs à être aux commandes.

Le sénateur Day : Il y a aussi plusieurs lieutenants.

Lgén Dumais : Il n’y a qu’une seule personne qui est aux commandes.

Le sénateur Day : Merci de nous avoir fourni ces précisions.

Lgén Dumais : J’espère qu’elles vous sont utiles.

Le sénateur Moore : D’après cet organigramme, qui assure le commandement des Forces d’opérations spéciales du Canada?

Lgén Dumais : Le colonel David Barr.

Le sénateur Moore : Et du Commandement du soutien opérationnel du Canada?

Lgén Dumais : Le brigadier-général Daniel Benjamin. Nous pouvons vous fournir un organigramme du quartier général de la Défense nationale et de ses commandements opérationnels.

Le sénateur Banks : Lieutenant-général Dumais, vous avez comparé votre organisation, à deux reprises, aux autres ministères fédéraux. D’après le comité, le transfert d’une partie des effectifs au Star Top est une bonne idée, compte tenu de la façon dont les gens interagissent entre eux. Certains membres du comité estiment que ce serait une bonne chose si le ministère de la Défense nationale, d’une part, et le quartier général de la Défense nationale, d’autre part, entretenaient des liens moins étroits. Est-ce que vous tenez à ressembler aux autres ministères fédéraux? Est-ce que cette organisation, dans votre esprit, n’est simplement qu’un autre ministère fédéral?

Lgén Dumais : Absolument pas. Vous avez mal saisi le sens de mes propos quand j’ai parlé des autres ministères fédéraux.

Le sénateur Banks : Mais quand vous faites allusion aux autres ministères fédéraux, vous donnez l’impression que votre organisation en est un.

Lgén Dumais : Je travaille et pour le ministère de la Défense nationale et pour les Forces canadiennes.

Le président : Lieutenant-général Dumais, merci d’avoir comparé devant nous aujourd’hui. Vous comprenez peut-être un peu mieux pourquoi nous avons jugé bon de vous convoquer à nouveau, même s’il n’y a pas tellement longtemps que nous avons rencontré le vice-amiral Forcier. Le comité a de la difficulté à comprendre comment se déroule la transformation. Nous devons continuer de poser des questions pour avoir une meilleure idée de la situation et, ensuite, faire part de constatations sur le sujet.

Lgén Dumais : Tout ce que je peux dire, c’est que j’ai essayé de répondre à vos questions de façon aussi directe que possible.

The Chairman: You did that and we appreciate it. Your testimony has been helpful.

Members of the public with questions or comments can visit the committee's website by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony and confirm hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362.

The committee adjourned.

Le président : Vous l'avez fait, et nous vous en remercions. Votre témoignage a été utile.

Ceux qui ont des questions à poser ou des commentaires à faire peuvent consulter notre site Web, à l'adresse suivante : www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages et l'horaire des audiences. Autrement, ils peuvent communiquer avec le greffier du comité, en composant le 1-800-267-7362.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Monday, October 2, 2006

Transport Canada:

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;
Jean Barrette, Director, Security Operations.

Royal Canadian Mounted Police:

Raf Souccar, Assistant Commissioner, Federal and International
Operations;
Joe Oliver, Superintendent Director, Customs & Excise.

National Defence:

Lieutenant-General Marc J. Dumais, Commander, Canada
Command.

TÉMOINS

Le lundi 2 octobre 2006

Transports Canada :

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté;
Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité.

Gendarmerie royale du Canada :

Raf Souccar, commissaire adjoint, Opérations fédérales et
internationales;
Joe Oliver, surintendant, directeur, Douanes et accise.

Défense nationale :

Lieutenant général Marc J. Dumais, commandant, Commandement
Canada.