



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, February 12, 2007

Issue No. 10

Twenty-first meeting on:
Canada's national security policy

INCLUDING:
THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE
*(Canadian Troops in Afghanistan:
Taking a Hard Look at a Hard Mission)*

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président :
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 12 février 2007

Fascicule n° 10

Vingt et unième réunion concernant :
La politique de sécurité nationale du Canada

Y COMPRIS :
LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ
*(Les troupes canadiennes en Afghanistan :
il faut voir les choses en face)*

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	Moore
Banks	St. Germain, P.C.
Day	Tkachuk
* Hervieux-Payette (or Tardif)	Zimmer
* LeBreton, P.C. (or Comeau)	
*Ex officio members	
(Quorum 4)	

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

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-président : L'honorable Michael A. Meighen

et

Les honorables sénateurs :

Atkins	Moore
Banks	St. Germain, P.C.
Day	Tkachuk
* Hervieux-Payette (ou Tardif)	Zimmer
* LeBreton, P.C. (ou Comeau)	
*Membres d'office	
(Quorum 4)	

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, February 12, 2007
(21)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 9:35 a.m. in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament:, Steven James, Melissa Radford and Jason Yung, Analysts; Barry Denofsky, National Security Advisor; Inspector Richard Haye, RCMP Liaison Officer; and Kevin Thomas, Office of Senator LeBreton.

Also present: The official reporters of the Senate.

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;

Brion Brandt, Director, Security Policy;

Laureen Kinney, Director General, Marine Security.

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

At 10:05 a.m., the committee suspended.

At 10:10 a.m., the committee resumed in public in room 2.

Marc Grégoire made a presentation and answered questions with Brion Brandt and Laureen Kinney.

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

At 11:50 a.m., the committee resumed in camera in room 705, the Honourable Tommy Banks presiding.

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

At 1:00 p.m., Senator Kenny returned to the chair.

It was moved by the Honourable Senator Day that, subject to minor editorial edits and a review of the recommendations, the committee adopt the reviewed sections of the draft report.

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

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 12 février 2007
(21)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos à 9 h 35 dans la pièce 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

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

Sont présent : De la Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement, Steven James, Melissa Radford et Jason Yung, analystes; Barry Denofsky, conseiller en sécurité nationale; l'inspecteur Richard Haye, agent de liaison de la GRC; et Kevin Thomas, bureau du sénateur LeBreton.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit l'examen de la nécessité d'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, Sécurité et sûreté;

Brion Brandt, directeur, Politique de sécurité;

Laureen Kinney, directrice générale, Sécurité maritime.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son programme préliminaire.

À 10 h 5, le comité suspend ses travaux.

À 10 h 10, le comité reprend ses travaux en public dans la pièce 2.

Marc Grégoire fait une présentation et répond aux questions avec Brion Brandt et Laureen Kinney.

À 11 h 45, le comité suspend ses travaux.

À 11 h 50, le comité reprend ses travaux à huis clos dans la pièce 705, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks.

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

À 13 heures, le sénateur Kenny reprend le fauteuil.

Il est proposé par l'honorable sénateur Day que, sous réserve de corrections de forme et d'un examen des recommandations, le comité adopte les sections révisées du projet de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

The following material was filed as exhibits with the Clerk:

[Transport Canada, G goire, Marc, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Speaking Notes, February 12, 2007] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "54")

At 4:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Les documents suivants sont remis à la greffiere comme pièces au dossier :

[Transports Canada, Grégoire, Marc, sous-ministre adjoint de la Sécurité et la S ret , notes d'allocution, 12 février 2007] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 54 »)

  16 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST  :

La greffiere du comité,

Jodi Turner

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, February 8, 2007

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to table its

SEVENTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, April 27, 2006, to examine and report on the need for a national security policy for Canada, now tables its seventh report entitled *Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission*.

Respectfully submitted,

Le vice-président,

MICHAEL A. MEIGHEN

Deputy Chair

(The text of the report appears following the evidence.)

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 8 février 2007

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de déposer son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le jeudi 27 avril 2006 à étudier, afin d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, dépose maintenant son septième rapport intitulé *Les troupes canadiennes en Afghanistan : il faut voir les choses en face*.

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages.)

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, February 12, 2007

The Standing Committee on National Security and Defence met this day at 10:10 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 of the Standing Senate Committee on National Security and Defence to order.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee.

Before we begin, I should like to introduce the members of committee. To my immediate right is the distinguished senator from Ontario, deputy chair of the committee, Senator Michael Meighen. 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 the past chair of the Stratford Festival. Currently, he is the chairman of our Subcommittee on Veterans Affairs and a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

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

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

Beside him is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks was called to the Senate following a 50-year career in the entertainment industry. He is the chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

At the end of the table is Senator Joseph Day from New Brunswick. Senator Day is the chair of the Standing Senate Committee on National Finance. He is a member of the bars of New Brunswick, Ontario and Quebec, and a fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. He is also a former president and CEO of the New Brunswick Forest Products Association.

Honourable senators, we have before us today Mr. Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 12 février 2007

Le Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 10 h 10 pour examiner, pour en faire rapport, la politique de sécurité nationale du Canada.

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. Je suis un sénateur de l'Ontario et président du comité.

Avant de commencer, je voudrais présenter les membres du comité. Juste à ma droite se trouve le distingué sénateur de l'Ontario et vice-président du comité, le sénateur Michael Meighen. Il est avocat et membre des barreaux du Québec et de l'Ontario. Il est le chancelier de l'Université King's College et a été président du Festival de Stratford. Il est actuellement président du Sous-comité des anciens combattants et membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et du Comité permanent des pêches et des océans.

Près de lui se trouve le sénateur Wilfred Moore de Halifax. Le sénateur Moore est un avocat qui a une expérience énorme au niveau de la collectivité. Pendant 10 ans, il a fait partie du conseil des gouverneurs de l'Université St. Mary's. Il est aussi membre du Comité sénatorial permanent des banques et commerce et du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation du Sénat et de la Chambre des communes.

Le sénateur Norman Atkins est juste à ma droite. Le sénateur Atkins est originaire de l'Ontario. Quand il est entré au Sénat, il avait 27 ans d'expérience dans le domaine des communications. Le sénateur Atkins a fait office de conseiller principal auprès de l'ancien leader conservateur fédéral Robert Stanfield, du premier ministre William Davis de l'Ontario et du premier ministre Brian Mulroney.

Assis près de lui, se trouve le sénateur Tommy Banks de l'Alberta. Le sénateur Banks a été appelé au Sénat après une carrière de 50 ans dans l'industrie du spectacle. Il est aussi président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Au bout de la table, se trouve le sénateur Joseph Day du Nouveau-Brunswick. Le sénateur Day est président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. Il est membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Québec et est membre de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada. Il a aussi été président-directeur général de la N.B. Forest Products Association.

Honorables sénateurs, nous avons devant nous aujourd'hui M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada.

The subject of the panel is twofold — that is, the marine transportation security clearance program and the passenger protect program.

Marc Grégoire is an airline pilot by trade. He has been with Transport Canada since 1983. In December 2003, he was appointed assistant deputy minister of safety and security. Mr. Grégoire last testified before the committee on October 2, 2006, and we welcome you back here today, sir.

Mr. Grégoire is accompanied by two officials from Transport Canada: Mr. Brion Brandt, Director of Security Policy, and Ms. Laureen Kinney, Director General of Maritime Security.

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Thank you, as you mentioned I am here to address the committee's expressed interest in learning more about passenger protect as well as to provide an update on the marine transportation security clearance program.

[*Translation*]

I am joined today by Brion Brandt and Laureen Kinney.

As you are aware, terrorist groups have targeted civil aviation for decades. As a result, countries around the world have enhanced security and Canada has been a leader. We have pioneered such initiatives as passenger-baggage match, and advanced explosives detection techniques. One recent initiative, regarded with interest by other countries, is to provide non-passengers with secure ID, in the form of a Restricted Area Identity Card that contains biometric identifiers and is backed up by a rigorous security clearance process. We discussed this very subject when we testified last October.

[*English*]

The diversity of initiatives to secure civil aviation reflects an approach that stands the best chance of success — that is, layered security. Each layer adds something useful to make the whole better than the parts. Together, the security layers have contributed to a situation where security is adapting and improving and public confidence and civil aviation passenger numbers are growing once again.

Passenger protect responds to a recent trend, confirmed by current intelligence, that is, efforts by terrorist groups to place operatives onboard aircraft for the purpose of bringing the aircraft down, or using it as a weapon. In 2004, terrorists in Russia, who boarded two aircraft, caused the aircraft to

Le sujet du groupe d'experts comporte deux volets : le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime et le Programme de protection des passagers.

Marc Grégoire est pilote de ligne par profession. Il travaille au ministère des Transports depuis 1983. En décembre 2003, il est nommé au poste de sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté. La dernière fois que M. Grégoire a témoigné devant le comité était le 2 octobre 2006. Monsieur, nous vous souhaitons de nouveau la bienvenue ici aujourd'hui.

M. Grégoire est accompagné de deux fonctionnaires de Transports Canada : M. Brion Brandt, directeur de Politique de sûreté et Mme Laureen Kinney, directrice générale de la Sûreté maritime.

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Merci, comme vous l'avez dit, je suis ici pour répondre à la demande du comité d'obtenir des informations supplémentaires concernant le Programme de protection des passagers ainsi qu'un compte rendu du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime.

[*Français*]

Je suis accompagné aujourd'hui de Brion Brandt et de Laureen Kinney.

Depuis des dizaines d'années, l'aviation civile est la cible des groupes terroristes. De ce fait, un grand nombre de pays ont mis en place des mesures de sûreté renforcées, et le Canada est un chef de file en la matière. Nous sommes les pionniers dans le domaine de l'appariement des passagers avec leurs bagages et des techniques de pointe pour la détection des explosifs. En outre, une récente initiative, qui a suscité l'intérêt des autres pays, consiste à fournir une pièce d'identité sécurisée aux non-passagers. Il s'agit d'une carte d'identité pour les zones réglementées, qui contient des données d'identification biométriques et qui est appuyée à la base par un processus rigoureux d'émission et d'habilitation de sécurité — c'est d'ailleurs sur ce sujet que nous avons témoigné au mois d'octobre dernier.

[*Traduction*]

La diversité des initiatives de sûreté aérienne révèle une approche qui a toutes les chances de succès, soit une approche de sûreté multi-niveaux où chaque niveau ajoute un élément qui améliore l'efficacité de l'ensemble. Tous ces niveaux ont contribué à adapter et améliorer la sûreté, et la confiance du public et le nombre de passagers à bord des avions sont de nouveau en hausse.

Le Programme de protection des passagers répond à une nouvelle tendance; tendance que confirment les renseignements que nous possédons et les tentatives actuelles des groupes terroristes d'embarquer à bord d'appareils dans le but de les détruire ou de s'en servir comme arme. En 2004, en Russie, des

crash, killing 89. In 2006, British authorities disrupted an alleged plot to use passengers to bring down multiple aircraft using improvised explosives devices.

[Translation]

Passenger Protect, like many other aviation security programs, requires a partnership between government agencies and air carriers. Transport Canada, using information from the RCMP and CSIS, will provide air carriers with a list of individuals who, if they attempt to board a flight, may pose a threat to the flight. The list will be dynamic. Each name must be re-assessed every thirty days. Names can be added on an urgent basis in response to a specific threat situation. Many countries and even private companies use watch lists because they work.

[English]

One unfortunate result of the terrorist use of passengers to carry out attacks is the mistrust created between passengers, resulting in several incidents where individuals were asked to leave an aircraft on suspicion that they posed a threat. The proposed program will offer passengers on flights to and from Canada, and within Canada, additional assurance that fellow passengers do not represent a threat.

The challenges that face the passenger protect program mirror those that face other watch list programs. The people that pose a threat may try to travel under an assumed identity to avoid detection. We must remember that the individuals we are discussing are few and far between. Creating false identity and evasion from detection require effort. Law enforcement and intelligence agencies may be able to defeat their efforts at evasion, and these detection efforts can result in stopping the individual from boarding an aircraft. We should also remember that the perpetrators of 9/11, and the shoe bomber, Richard Reid, travelled using their own identities.

Passenger protect faces other challenges as well, particularly that of avoiding mistakes. Transport Canada has worked over the past two years with the aviation industry, civil liberties groups and community organizations to design a system that reduces the likelihood of a mistake being made. The key here is to have a list clearly focused on aviation security, and therefore limited in size and scope, and a system that permits the rapid resolution of cases where your name is similar to the name of someone on the list, by letting you provide additional

terroristes ont réussi à embarquer à bord de deux avions et en provoquer l'écrasement, tuant du coup 89 personnes. En 2006, les autorités britanniques ont mis au jour un plan visant présumément à faire exploser plusieurs appareils à l'aide de passagers et de dispositifs d'explosion improvisés.

[Français]

Comme plusieurs autres programmes de sécurité aérienne, le Programme de protection des passagers a besoin, pour fonctionner, d'un partenariat entre les organisations gouvernementales et les transporteurs aériens. Grâce aux informations de la GRC et du SCRS, Transports Canada sera en mesure de fournir aux transporteurs aériens une liste des personnes qui pourraient poser une menace si elles s'embarquaient à bord d'un avion. Cette liste sera dynamique. Chaque nom devra être réévalué après 30 jours. On pourra aussi y ajouter des noms rapidement, en cas de menace spécifique. En outre, plusieurs pays, et même des entreprises privées, utilisent de telles listes en raison de leur succès.

[Traduction]

Un des effets pervers de l'utilisation de passagers dans le but d'attaquer un avion est la méfiance qu'elle suscite entre les passagers, ce qui a provoqué de nombreux incidents où des personnes ont dû quitter un avion parce que l'on croyait qu'elles représentaient une menace. Le programme proposé offrira une assurance supplémentaire aux passagers de vols qui partent du Canada ou y arrivent et de vols à l'intérieur du pays, que les autres passagers à bord de ces vols ne représentent pas une menace pour eux.

Les défis auxquels est soumis le Programme de protection des passagers reflètent ceux des autres programmes similaires. Par exemple, les personnes qui représentent une menace peuvent tenter de voyager sous une fausse identité. Par ailleurs, il faut se rappeler que ces personnes en question sont peu nombreuses et éloignées l'une de l'autre et qu'il faut déployer beaucoup d'efforts pour forger une nouvelle identité et déjouer les contrôles d'accès. L'application de la loi et les organismes de renseignements peuvent faire échec aux plans de ces personnes et, par le fait même, empêcher qu'elles s'embarquent à bord d'un avion. Nous devons également nous rappeler que les acteurs des événements du 11 septembre et Richard Reid qui portait une bombe dans son soulier ont utilisé leur propre identité.

Le programme de protection des passagers a d'autres défis à relever, particulièrement celui d'éviter de commettre des erreurs. Au cours des deux dernières années, Transports Canada a travaillé de concert avec l'industrie de l'aviation, les groupes de défense des libertés civiles et les organismes communautaires à la conception d'un système qui permettrait de réduire les erreurs. Il importe surtout de dresser une liste axée sur la sûreté aérienne — une liste courte et dont la portée sera restreinte, et de développer un système qui permet de résoudre rapidement

data points, from date of birth to home address and passport number, to clear matters up.

[*Translation*]

If, despite these design features, a mistake occurs, Transport Canada is establishing an Office of Reconsideration, staffed by individuals who have had no previous role in creating the watch list and supported by independent experts, so that an individual can provide additional information to challenge the decision.

The Minister of Transport will consider advice from the Office of Reconsideration. The reconsideration process offers a low cost and quick approach to challenging a decision to deny boarding, based on the list.

[*English*]

In moving forward with passenger protect, we are making use of the provisions of the Public Safety Act, approved by Parliament after considerable debate. The proposed program also contributes to the objectives of the security and prosperity partnership, objectives endorsed by Canada, the United States and Mexico to develop equivalent approaches to aviation security, including the matter of passenger assessment or no-fly programs.

Passenger protect would enable us to use Canadian standards and judgments and scrupulously respect Canadian laws, including the Privacy Act, while engaging our partners in dialogue and the development of separate, but comparable, programs to improve aviation security.

September 11, 2001, changed the marine transportation environment as well, creating the challenge of continuing to ensure the free movement of commerce while addressing the role of nations in developing and enhancing security at all levels. Since 9/11, over \$930 million has been committed specifically to enhancing marine security in Canada, with key elements such as the marine security contribution program, which recognized the potential economic impact that the new security requirements are having on the marine industry.

[*Translation*]

The Marine Transportation Security Clearance Program places Canada again amongst international leaders in marine security. At least two other countries have a marine program under formal development. Australia implemented requirements

les cas où une personne porte un nom pareil à un nom sur la liste, en utilisant des données supplémentaires comme la date de naissance, l'adresse de la résidence et le numéro de passeport, afin de vérifier l'identité.

[*Français*]

En dépit de ces caractéristiques, si une erreur survenait, Transports Canada met sur pied un Bureau de réexamen des décisions, composé de personnes n'ayant eu aucun rôle à jouer dans l'établissement de la liste et qui sont appuyées par des experts indépendants, afin qu'elles puissent fournir des renseignements additionnels pour contester la décision.

Le ministre des Transports tiendra compte des recommandations du Bureau de réexamen. Ce processus de réexamen est peu coûteux pour les plaignants et offre un moyen rapide de contester un refus d'embarquer à bord d'un avion, fondé sur la liste.

[*Traduction*]

En créant le Programme de protection des passagers, nous mettons à contribution les dispositions de la Loi sur la sécurité publique, adoptée par le Parlement après bien des débats. Ce programme projeté contribue également aux objectifs du Partenariat pour la sécurité et la prospérité qu'appuient le Canada, les États-Unis et le Mexique et qui vise à élaborer des approches équivalentes à la sûreté aérienne, notamment au chapitre de l'évaluation des passagers ou des programmes axés sur les personnes interdites de vol.

Le Programme de protection des passagers nous permettra de recourir à des normes et à des jugements canadiens. Il respectera scrupuleusement les lois canadiennes, y compris la Loi sur la protection des renseignements personnels et, simultanément, incitera nos partenaires à dialoguer et à élaborer des programmes distincts mais comparables afin de rehausser la sûreté aérienne.

Les événements survenus le 11 septembre 2001 ont passablement modifié le cadre du transport maritime — ils sont la source de nombreux défis que doivent désormais affronter les nations quand vient le moment d'assurer la libre circulation des biens, tandis qu'elles doivent en même temps élaborer et améliorer la sûreté à tous les niveaux de l'organisation. Depuis le 11 septembre, plus de 930 millions de dollars ont été consacrés uniquement à renforcer la sûreté maritime au Canada, par le biais de composantes telles que le Programme de contribution pour la sûreté maritime qui reconnaît les répercussions économiques potentielles que les nouvelles exigences en matière de sûreté auront sur l'industrie maritime.

[*Français*]

Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime place le Canada parmi les chefs de file internationaux de la sûreté maritime. En effet, au moins deux autres pays élaborent formellement des programmes de sûreté

for workers to carry a Maritime Security Identification Card as of January 1, 2007, and the United States has recently published its final Rules and is expected to implement the first phase of its Transportation Workers Identification Card for marine workers by the fall of 2008.

[English]

Canada's program requires security clearances for those workers whose duties are integral to the security of the marine transportation system. This means that individuals who work in special restricted areas, such as those at cruise terminals, and other persons who perform certain designated duties, as well as licensed ships' pilots, harbour masters or wharfingers, Canadian seafarers, those with security responsibilities or who have access to cruise ships at specified ports will need a security clearance.

[Translation]

The key element of the program is the decision to grant or deny a security clearance. The Minister may grant a security clearance if the information provided is verifiable, reliable and is sufficient for the Minister to determine to what extent the applicant poses a risk to the security of marine transportation. As with the Passenger Protect program, an applicant may request a reconsideration of the minister's decision, through a similar independent manner using the newly established Office of Reconsideration.

[English]

A risk-based approach was used to select specific ports for this program, due to their high volumes of passengers and/or cargo traffic or of strategic importance.

The first phase of security clearance requirements comes into effect on December 15, 2007, at Montreal, Halifax, Vancouver, Fraser River and North Fraser River, and control centres of the St. Lawrence Seaway Management Corporation. This is followed by the second phase, one year later, at Prince Rupert, Victoria, Windsor, Toronto, Hamilton, Quebec, Saint John, and St. John's, Newfoundland and Labrador.

[Translation]

As the impact of these additional requirements on our major cruise and container terminals will be significant, the phased-in approach provides reasonable time for port and facility operators to develop operational implementation plans.

maritime au niveau de la vérification des travailleurs. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2007, l'Australie exige que les travailleurs maritimes portent sur eux une carte d'identité de sûreté maritime. Pour leur part, les États-Unis ont récemment publié des règles définitives sur le sujet et on s'attend à ce qu'ils mettent en œuvre d'ici l'automne 2008 le premier volet du programme relatif à une carte d'identité des travailleurs du secteur des transports à l'intention des travailleurs maritimes.

[Traduction]

Le Programme canadien exige la vérification des antécédents de tous les travailleurs dont les fonctions font partie intégrante de la sûreté du réseau de transport maritime. Cela signifie que les personnes qui travaillent dans certaines zones réglementées, notamment les gares maritimes destinées aux paquebots de croisière, les personnes qui effectuent certaines fonctions désignées, comme les pilotes brevetés, les directeurs de port ou les gardiens de quai, et les personnes responsables de la sûreté ou qui ont accès aux navires de croisière dans certains ports devront faire l'objet d'une habilitation de sécurité.

[Français]

L'élément clé du programme repose sur la décision d'attribuer ou non une habilitation de sécurité. En effet, le ministre peut décider d'émettre une telle habilitation s'il juge que les renseignements fournis sont vérifiables, fiables et suffisants pour lui permettre d'évaluer l'étendue du danger que représente le candidat dans le contexte de la sécurité du transport maritime. Comme c'est le cas pour le Programme de protection des passagers, un candidat peut demander au ministre de réexaminer sa décision, d'une manière tout aussi indépendante, en ayant recours au Bureau de réexamen nouvellement créé.

[Traduction]

Une approche axée sur le risque a été utilisée pour sélectionner les ports qui participeront à ce programme, soit en raison du volume élevé des passagers, de l'importance du fret ou pour des considérations stratégiques.

Le premier volet de mise en œuvre des exigences d'habilitation en matière de sécurité entrera en vigueur le 15 décembre 2007 dans les ports de Montréal, Halifax, Vancouver, du fleuve Fraser et Fraser Nord, de même que dans les centres de contrôle et d'opération de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le deuxième volet suivra un an plus tard et comprendra les ports de Prince Rupert, Victoria, Windsor, Toronto, Hamilton, Québec, Saint-Jean et St John's (Terre-Neuve-et-Labrador).

[Français]

Comme ces exigences supplémentaires auront des répercussions importantes sur les principaux terminaux à conteneurs et les gares maritimes destinées aux paquebots de croisière, le développement progressif du programme fera en sorte que les exploitants de ports et d'autres installations disposeront de suffisamment de temps pour élaborer des plans de mise en œuvre opérationnelle.

I am pleased to report that security clearances have already been processed and approved at the ports of Halifax and Vancouver and that Montreal is working closely with Transport Canada to get equipment and processes in place.

[English]

Developing appropriate security programs is always complex and often controversial. We must develop programs that enhance security while respecting privacy and efficiency. The three of us look forward to your questions.

Senator Moore: Thank you, witnesses, for being here. I should like to ask a question related to the port security side of the presentation this morning.

I assume there must be some consistency between the approaches to security within ports, whether they are airports or seaports. I expect there would be, but perhaps you can confirm that. Is that how we are headed? I know there are different facilities in those types of ports, airport or seaport, but do we have a consistent plan or approach with regard to the security demands and the implementation of the programs?

Mr. Grégoire: There is no doubt there are similarities. In fact, the idea of implementing such a program in the ports came from the program we have in the airports. However, there are differences. Those differences may disappear or be reduced over time, but as the program starts, there will be differences.

Perhaps the most significant one is that, in airports, all workers going into restricted areas go through a background check. This will not be the case for the ports, probably because of the geography and the complexity of ports. Selected people will have to go through the security clearance process. However, the information being gathered on airports or on ports will be the same; and in developing the program for ports, we have made some minor changes to the airport program.

Senator Moore: In your remarks, Mr. Grégoire, toward the end, you said you were pleased to report that security clearances have already been processed and approved at Halifax and Montreal, and that Vancouver is working closely with Transport Canada to get equipment and processes in place. How many people in the ports of Halifax and Montreal have been processed and had their security clearances approved?

Mr. Grégoire: Let me remind you that we are just starting the process now. We expect to have to go through thousands of workers at those ports. As of January 31, only 27 people had applied for a clearance in Halifax and 17 clearances had been granted.

In Vancouver, three people had applied and two had been granted. Montreal has not started, so I think there is a mistake in the French version of the speech.

Enfin, j'ai le plaisir d'annoncer que des habilitations de sécurité ont déjà été traitées et approuvées pour les ports de Halifax et Vancouver, et qu'on travaille actuellement à commencer le programme à Montréal.

[Traduction]

L'élaboration de programmes de sûreté est complexe et souvent controversée, car il faut mettre au point des programmes efficaces et capables de rehausser le niveau de sûreté tout en protégeant la vie privée. C'est ce que nous sommes engagés à réaliser. Nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Moore : Je remercie les témoins d'être ici. J'aimerais poser une question sur la sécurité portuaire dont il a été question dans la déclaration ce matin.

Je suppose que les approches au niveau de la sécurité dans les aéroports ou dans les ports maritimes ont une certaine cohérence. Je m'attends à ce qu'il y en ait, pourriez-vous le confirmer? Est-ce cela que nous visons? Je sais que les installations des aéroports sont différentes de celles des ports maritimes, mais avons-nous une approche ou un plan cohérent concernant les besoins en sécurité et l'application des programmes?

M. Grégoire : Il y a, bien sûr, des similarités. En fait, l'idée de la mise en œuvre d'un tel programme dans les ports s'inspire du programme que nous avons mis en place dans les aéroports. Cependant, il existe des différences. Ces différences peuvent disparaître ou diminuer avec le temps, mais il y aura des différences au début de la mise en œuvre du programme.

La plus importante de ces différences est peut-être que, dans les aéroports, qu'une vérification des antécédents est faite pour tous les employés qui ont accès à des zones réglementés. Ce n'est pas le cas dans les ports, probablement à cause de leur géographie et leur complexité. Une habilitation de sécurité sera accordée à certaines personnes choisies. Cependant, les renseignements collectés dans les aéroports ou dans les ports seront les mêmes et en développant le programme pour les ports, nous avons apporté quelques changements mineurs au programme des aéroports.

Le sénateur Moore : Dans vos remarques, monsieur Grégoire, vers la fin, vous avez dit que vous étiez heureux d'annoncer que des habilitations de sécurité ont déjà été faites et approuvées à Halifax et à Montréal, et que Vancouver collabore étroitement avec Transports Canada pour mettre en place l'équipement et des processus. Combien de personnes ont fait l'objet d'une vérification et ont reçu une habilitation de sécurité dans les ports de Halifax et de Montréal?

M. Grégoire : Permettez-moi de vous rappeler que nous venons juste de commencer le processus. Nous espérons vérifier des milliers de travailleurs dans ces ports. À la date du 31 janvier, seulement 27 personnes avaient demandé une habilitation de sécurité à Halifax et 17 habilitations ont été accordées.

À Vancouver, trois personnes ont fait une demande et deux habilitations ont été accordées. Le processus n'a pas commencé à Montréal, donc je pense qu'il y a une erreur dans la version française du discours.

Senator Moore: The English version.

Mr. Grégoire: Or the English version, or both.

Senator Moore: So you are in the process. This says they have been processed and approved. You mentioned they have applied. How is the process initiated? Is there a requirement by the employer for them to apply? Is there a legal requirement whereby they must apply, or is it a volunteer process?

Mr. Grégoire: It depends on the job position. For example, anyone working on a cruise ship needs to have security clearance. Marine pilots, sailors wanting their sailor's card, workers in secured areas of ports or decision makers at container terminals all have to apply for security clearance, which is designated through the security plans of the various facilities.

Senator Moore: Who advises people of the requirement? Do local port authorities look after that, or do they act under the direction of Transport Canada?

Mr. Grégoire: It is both. The port authority looks after that in consultation with the workers and Transport Canada. They have to obey their security plan.

Senator Moore: This is consistent with an overall plan that Transport Canada has implemented.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Moore: There will be a consistent standard across the country with regard to seaports.

Mr. Grégoire: Yes. Transport Canada has developed the methodology in consultation with the three main port facilities. That being said, we accept volunteer applications so that more people than the minimum required will have their security clearance. We have until December 15, 2007, to enrol the people who are required currently to have security clearance.

Senator Moore: Do you have ample time to do this?

Mr. Grégoire: Theoretically, yes, we have enough time.

The Chairman: All workers at airports are required to carry a valid pass.

Mr. Grégoire: That is correct.

The Chairman: However, at seaports, some people will not be required to have passes.

Mr. Grégoire: That is correct.

Senator Moore: Who are not required to have passes?

Mr. Grégoire: Workers at grain elevators, for example, or in other areas of the port that do not represent a risk will not need a security clearance. There are numerous people who do not require passes provided they remain in such areas.

Le sénateur Moore : La version anglaise.

M. Grégoire : Ou la version anglaise ou les deux versions.

Le sénateur Moore : Donc, le processus est entamé. Cela veut dire qu'il y a eu des vérifications et que des autorisations ont été accordées. Vous avez mentionné que des demandes avaient été faites. De quelle façon commence le processus? Est-ce que l'employeur exige des employés qu'ils fassent une demande? La loi les obligent-ils à faire une demande ou le font-ils volontairement?

M. Grégoire : Cela dépend du poste. Par exemple, toute personne travaillant sur un bateau de croisière doit avoir une habilitation de sécurité. Les pilotes, les marins qui veulent une carte de marin, les employés des zones contrôlées des ports où les décideurs dans les terminaux à conteneurs ont tous demandé une habilitation de sécurité valable pour les plans de sécurité des diverses installations.

Le sénateur Moore : Qui signale aux employés qu'il y a une exigence? Est-ce que les autorités portuaires locales s'en occupent ou le font-elles en suivant les directives de Transports Canada?

M. Grégoire : Les deux. L'autorité portuaire s'en occupe en consultation avec les travailleurs et Transports Canada. Ils doivent se conformer à leur plan de sécurité.

Le sénateur Moore : Cela est conforme à un plan d'ensemble que Transports Canada a mis en œuvre.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Moore : Tous les ports maritimes du pays doivent respecter la même norme.

M. Grégoire : Oui. Transports Canada a mis au point une méthode de consultation avec les trois principaux ports. Cela dit, nous acceptons les demandes déposées volontairement afin qu'un nombre de personnes supérieur au minimum requis obtiennent une habilitation de sécurité. Nous avons jusqu'au 15 décembre 2007 pour inscrire les personnes qui doivent avoir une habilitation de sécurité.

Le sénateur Moore : Avez-vous beaucoup de temps pour faire cela?

M. Grégoire : En théorie, oui, nous avons suffisamment de temps.

Le président : Toutes les personnes qui travaillent dans les aéroports doivent avoir un laissez-passer valide.

M. Grégoire : Oui.

Le président : Cependant, dans les ports maritimes, certaines personnes ne sont pas obligées d'avoir un laissez-passer.

M. Grégoire : C'est exact.

Le sénateur Moore : Qui n'est pas obligé d'avoir un laissez-passer?

M. Grégoire : Les personnes qui travaillent dans les silos, par exemple, ou dans d'autres zones portuaires où il n'y a pas de risque, n'ont pas besoin d'avoir une habilitation de sécurité. Beaucoup de travailleurs n'ont pas besoin de laissez-passer tant qu'ils ne sortent pas de ces zones.

The Chairman: Does the pass have the capacity of telling you when someone leaves the grain terminal?

Mr. Grégoire: No. We do not have dual fencing, if that is your reference. Port premises are quite different than those of the airport. At most airports, there is a fence around the perimeter, making it is easy to delimit. The Port of Montreal, however, spreads for 40 kilometres on both sides of the St. Lawrence River. Each seaport facility has its own fence and access control.

The Chairman: Is that control on the water side as well?

Mr. Grégoire: On the water side. There is only water.

The Chairman: I asked whether they had a fence.

Mr. Grégoire: There is no fence on the water side, yet, to my knowledge.

The Chairman: Thank you.

Senator Meighen: Senator Moore's questions raise many more questions. For clarification, the top of the last page of your remarks talks about Canada's program requiring security clearances for certain workers. There is then a paragraph that begins as follows: "As the impact of these additional requirements on our major cruise and container terminals will be significant. . . ."

From whose perspective will these requirements be significant? Is it the passengers' or the cruise operators' perspective? I am not minimizing the work involved, but it does involve getting security clearances for the workers in sensitive areas. By your own testimony, you are well advanced in that area. What is the major impact on the cruise industry?

Mr. Grégoire: There will be impact on port and cruise ship operators because it used to be that they were able to move longshoremen from one area of the port to another area depending on where workers were needed. Today, the operators have to ensure that those longshoremen have the proper security clearance to work in another area, for example, the cruise ship terminal. The operational impact is caused by the change in the way that cruise ship operators do business. They used to have a great deal of flexibility when they needed to hire workers, at times hiring people at the last minute right off the street. That will no longer be possible because the workers will be required to have their security clearance.

Senator Meighen: Has that been discussed with the unions? Have they offered their cooperation?

Mr. Grégoire: The issue has been discussed at length since 2003 when it was first announced. We have held many public consultations across the country, including many with the labour union representatives and the BC Maritime Employers Association, BCMEA, in Vancouver. There has been extensive discussion.

Le président : Le laissez-passer permet-il de savoir si quelqu'un quitte la zone des silos?

M. Grégoire : Non. Nous n'avons pas de double clôture, si c'est ce que vous voulez savoir. Les ports sont très différents des aéroports. Le périmètre de la plupart des aéroports est entouré d'une clôture, il est facile donc de délimiter l'aéroport. Cependant, le port de Montréal s'étend sur 40 km des deux côtés du fleuve Saint-Laurent. Chaque installation portuaire à sa clôture et ses points de contrôle.

Le président : L'accès du côté des berges est-il aussi contrôlé?

M. Grégoire : Du côté de la berge, il y a seulement l'eau.

Le président : J'ai demandé s'il y avait une clôture.

M. Grégoire : À ma connaissance, il n'y a pas de clôture du côté de l'eau, pour l'instant.

Le président : Merci.

Le sénateur Meighen : Les questions du sénateur Moore soulèvent beaucoup plus de questions. À des fins d'éclaircissement, le début de la dernière page de vos remarques mentionne le programme canadien exigeant la vérification des antécédents de certains travailleurs. Puis, un paragraphe commence ainsi : « Comme ces exigences supplémentaires auront des répercussions importantes sur les principaux terminaux à conteneurs et les gares maritimes destinées aux paquebots de croisière [...] »

Cela signifie-t-il que ces exigences seront importantes? Est-ce le point de vue des passagers ou des organisateurs de croisière? Je ne minimise pas le travail qui a été fait, mais cela implique qu'il faut accorder des habilitations de sécurité aux personnes qui travaillent dans des zones sensibles. Vous avez indiqué dans votre témoignage avoir beaucoup progressé dans ce domaine. Quel est l'effet majeur sur le secteur des croisières?

M. Grégoire : Les ports et les organisateurs de croisière seront touchés parce leurs dockers pouvaient aller d'une zone à une autre en fonction du travail. Aujourd'hui, les organisateurs doivent s'assurer que les dockers ont l'habilitation de sécurité leur permettant de travailler dans d'autres zones, par exemple, dans le terminal des paquebots de croisière. Les opérations s'en ressentent à cause du changement dans la façon de travailler des organisateurs de croisière. Ils disposaient d'une grande marge de manœuvre pour recruter des travailleurs, parfois à la dernière minute dans la rue. Ce n'est plus possible car les travailleurs doivent avoir une habilitation de sécurité.

Le sénateur Meighen : Cela a-t-il été discuté avec les syndicats? Ont-ils offert de coopérer?

M. Grégoire : La question a fait l'objet de longues discussions depuis 2003 quand cette mesure a été annoncée pour la première fois. Nous avons tenu beaucoup de consultations publiques dans tout le pays, notamment avec les délégués des syndicats et l'Association des travailleurs maritimes de la Colombie-Britannique (BCMEA) à Vancouver. Il y a eu beaucoup de discussions.

Senator Meighen: What has their reaction been at the end of these lengthy consultations?

Mr. Grégoire: The reaction has been that people can live with the product, so the minister decided to proceed and the regulation was put in place just before Christmas.

Senator Moore: I want to clarify something that arose from the chairman's question. In your example, Mr. Grégoire, a person working in the grain elevator section, let us say in the Port of Halifax, should not be in the container of the cruise ship area. Is that right? He does not need a pass to work in the grain elevator but he needs a pass to work in the cruise ship area. Is that right?

Mr. Grégoire: First, since July 2004, we have requested that port authorities provide passes for workers.

Senator Moore: Does that apply to all areas of the port, such as grain elevator and container cruise ship?

Mr. Grégoire: Yes. Such a pass does not require a background check. Under the new system, as of December 2007, anyone going from one specific area to another will require a pass that contains a logo or something to indicate their security clearance. People will have to be security cleared to move from one area to another. It will be feasible for someone working at a grain elevator to move to the cruise ship terminal to work, provided they have the appropriate security clearance prior to doing so, and that endorsement will be provided by the port authority.

Senator Moore: Which areas of all seaports require workers to have security clearance?

Mr. Grégoire: First, specific areas require security clearance. Those areas are defined as R2s — restricted area two — in the regulation.

Senator Moore: What are R2 areas?

Mr. Grégoire: R2s are restricted areas designated by the facility operator that require transportation security clearance in order to access. They will become part of the security plan of the port. All facility operators are working on maps of the R2s and trying to determine how they will control access to those R2s. For instance, all cruise ship terminals will be R2s for all designated ports on the list that I mentioned earlier.

Second, specific duties and job positions are designated as "security clearance required." Two of those are security agent and controller or decision-maker in container ship terminals. A number of positions are defined as such — and perhaps Ms. Kinney could cite those from the regulation. Those are the two ways to obtain a security clearance.

Senator Moore: I want to follow the example of someone working in a grain elevator. That person does not need to have a background check.

Mr. Grégoire: That is correct.

Le sénateur Meighen : Quelle a été la réaction à la fin de ces longues consultations?

M. Grégoire : La réaction a été que les gens pouvaient « vivre » avec cette mesure, donc le ministre a décidé de procéder et le règlement a été mis en place juste avant Noël.

Le sénateur Moore : Je veux préciser quelque chose qui a été soulevé par la question du président. Dans votre exemple, monsieur Grégoire, une personne qui travaille dans la zone des silos, disons dans le port de Halifax, ne devrait pas aller dans la zone des conteneurs des paquebots de croisière. N'est-ce pas? Elle n'a pas besoin de laissez-passer pour travailler dans la zone des silos, mais il lui faut un laissez-passer pour travailler dans la zone des paquebots de croisière. Est-ce exact?

M. Grégoire : Premièrement, dès juillet 2004, nous avons demandé que les autorités portuaires donnent des laissez-passer aux travailleurs.

Le sénateur Moore : Est-ce valable dans toutes les zones du port, comme la zone des silos et celle des conteneurs des paquebots de croisière?

M. Grégoire : Oui. La vérification des antécédents n'est pas nécessaire pour ce genre de laissez-passer. Dans le nouveau système, depuis décembre 2007, quiconque passe d'une zone à une autre devra avoir un laissez-passer portant un logo ou quelque chose indiquant l'habilitation de sécurité. Il faudra une autorisation pour aller d'une zone à une autre. Une personne qui travaille dans un silo pourra aller travailler au terminal des paquebots de croisière tant qu'elle a l'habilitation de sécurité appropriée et ce laissez-passer sera délivré par l'autorité portuaire.

Le sénateur Moore : Quelles sont les zones des ports maritimes dont l'accès nécessite une habilitation de sécurité?

M. Grégoire : Premièrement, des zones particulières exigent une habilitation de sécurité. Ces zones sont appelées les R2 — zones réglementées deux — dans le règlement.

Le sénateur Moore : Que sont exactement les zones R2?

M. Grégoire : Les R2 sont les zones réglementées par l'exploitant pour lesquelles il faut une habilitation de sécurité en matière de transport pour y avoir accès. Elles feront partie du plan de sécurité du port. Tous les exploitants élaborent des cartes des R2 pour essayer de déterminer la façon de contrôler l'accès à ces R2. Par exemple, tous les terminaux de paquebots de croisière seront des R2 dans tous les ports désignés dans la liste que j'ai mentionnée tout à l'heure.

Deuxièmement, des fonctions et des postes particuliers nécessiteront une habilitation de sécurité, notamment agent de sécurité et contrôleur ou décideur aux terminaux des paquebots de croisière. Cela est vrai pour un certain nombre de postes — Mme Kinney les mentionnera peut-être à partir du règlement. C'était les deux façons d'obtenir une habilitation de sécurité.

Le sénateur Moore : Je veux poursuivre l'exemple d'une personne qui travaille dans les silos. Il n'est pas nécessaire de vérifier les antécédents de cette personne.

M. Grégoire : C'est exact.

Senator Moore: However, that person is now within the port precinct and can walk down to the container and to the cruise ship area. What is to prevent that person from entering, for example, the cruise ship terminal area? Is it for the port authority to enforce or is there some rule that under this plan you must have a sole entry and departure point and every person going through there must be checked? How will that work?

Laureen Kinney, Director General, Marine Security, Transport Canada: Yes, effectively that would be the case at a cruise ship terminal where there will be R2s. Everyone who comes into that restricted area must have a transportation security clearance and there must be an additional check-in and check-out person, as you described. Currently, already in place are restricted areas within every terminal and port area. Those require a check-in and a check-out procedure. The complexity is to add that second inner ring of security that is in the more critical areas. The specifics and the regulations are either at a cruise terminal, where it would be the loading and unloading of cargo and ship stores at the cruise terminals in those ports on the list, or on the land areas that are adjacent to the vessels' interfacing. There is protection around the baggage, the supplies and the vessel itself; that is at a higher level. That is where you require a security clearance. Regarding implementing this procedure, the cruise terminal operators will have to establish a methodology of restricting that access even further to people wearing the badge with that marking.

Senator Moore: Is it up to the port authority to establish this single check point and to enforce the checking?

Ms. Kinney: The authorities vary, depending on exactly how the operation is run at that particular port. In most cases, it is the terminal operator who has the security plan and is responsible. The cruise ship terminal operator is the primary point of responsibility for establishing both the access controls and the program, depending again on how the ports operate. In Montreal, for example, there is a much more integrated process than at some of the others. In general, the ports themselves will actually process the clearances on behalf of the terminal operators, but the restrictions and controlled access are the terminal responsibility.

Senator Moore: The ports process the clearances; however, is the security of the background checking done by the ports themselves? By whom is it done? Maybe you can put on the record.

Mr. Grégoire: The clearances are done by the Transport Canada office in the same manner that I described here for the airport worker back in October. In collaboration with CSIS and the RCMP, we go through a complete background check of the individuals.

The Chairman: I wish to clarify a couple of points on the answers to Senator Moore's questions. The airport clearance process is pretty straight forward. Working in the airport, you go

Le sénateur Moore : Cependant, cette personne se trouve dans l'enceinte du port et peut pénétrer dans la zone des conteneurs des paquebots de croisière. Qu'est-ce qui empêchera cette personne d'entrer, par exemple, dans la zone du terminal des paquebots de croisière? Est-ce l'autorité portuaire qui peut l'en empêcher ou y a-t-il une règle dans ce plan prévoyant une seule entrée et un seul point de départ et que chaque personne qui y passe doit être contrôlée? Comment s'y prendrait-on?

Laureen Kinney, directrice générale, Sûreté maritime, Transports Canada : Effectivement ce serait le cas dans un terminal de paquebots de croisière où il y a des R2. Toute personne qui entre dans cette zone réglementée doit avoir une habilitation de sécurité en matière de transport. Il y a un contrôle supplémentaire à l'entrée et à la sortie, comme vous l'avez dit. Les zones réglementées existent déjà aujourd'hui dans tous les terminaux et tous les ports et il y a des points de contrôle à l'entrée et à la sortie. Le problème serait d'ajouter un deuxième périmètre de sécurité dans les zones plus critiques. Les provisions et les règlements portent soit sur les terminaux de paquebots de croisière où il faut charger et décharger les cargaisons dans les ports de la liste soit sur les terrains adjacents aux quais des paquebots. Les bagages, l'approvisionnement et même le paquebot sont protégés; cela à un niveau supérieur. C'est dans ces cas que l'habilitation de sécurité est exigée. En ce qui concerne la mise en œuvre de la procédure, les exploitants de terminaux de paquebots de croisière devront élaborer une méthode pour limiter l'accès même aux personnes qui portent l'insigne avec le marquage de sécurité.

Le sénateur Moore : Est-ce que l'autorité portuaire est responsable de l'établissement de ce point de contrôle unique et du contrôle?

Mme Kinney : L'autorité varie en fonction de la façon dont est exploité un port particulier. Dans la plupart des cas, l'exploitant du terminal a le plan de la sécurité et en est responsable. L'exploitant du terminal des paquebots de croisière a la responsabilité primaire des contrôles d'accès et du programme, en fonction de l'exploitation des ports. Par exemple, à Montréal, le processus est beaucoup plus intégré que dans certains autres ports. En général, les autorités portuaires traiteront les habilitations de sécurité au nom des exploitants de terminaux, mais les restrictions et l'accès contrôlé sont de la responsabilité du terminal.

Le sénateur Moore : Les ports font le traitement des habilitations de sécurité; mais font-ils la vérification des antécédents? Qui s'en occupe? Vous pourriez peut-être le dire pour le compte rendu.

M. Grégoire : Les habilitations de sécurité sont faites par le bureau de Transports Canada suivant la même procédure, que j'ai décrite ici en octobre, utilisée pour les travailleurs des aéroports. Nous collaborons avec le SCRS et la GRC pour faire une vérification des antécédents complète des individus.

Le président : J'aimerais un éclaircissement sur deux ou trois points soulevés dans les réponses aux questions du sénateur Moore. Le processus des habilitations de sécurité pour les

through the clearance process. Everyone who will be going air side must have a check and people who are working in the terminal will also have a check. It is comprehensive.

In ports, your point earlier was a good one, Mr. Grégoire. In Vancouver, you have Roberts Bank, Dawson, Burrard Inlet and a whole range of places. In Montreal, it is 20 kilometres down the river. Having said that, it is a system where Transport Canada is doing the clearances and the port authority has responsibilities. The terminals, which are separate from the port authorities — that is, they are independent entities run by for-profit companies — have the responsibility for setting up the operations. Some people are covered; other people are not. It is a much more mixed bag. You also have different union arrangements. For the Port of Montreal, the way the union operates there is quite different from the way unions operate in other ports in Canada. Historically, they have assigned workers with much more authority than union operations elsewhere.

Why do you not have a cleaner, simpler system where everyone who is working in the port, or everyone who is engaged, for example, in servicing vessels in a port, is covered? In Montreal, I am thinking about the garbage collection operation, where 50 per cent of the employees had criminal records. These people go from vessel to vessel picking up stuff. Why is not everyone included in this coverage if they are moving around a port or they are in a port? We know that the problems that exist in ports are not unique to just the property of the ports. If you know people who are working there, often it is sufficient to say, “I know where your daughter goes to school,” to have influence over how that person will behave. To have everyone included in the background checks, given the high levels of criminality or of previous criminal experience that seems to exist in some of our ports, why have we not introduced a broader, more comprehensive system so that we know who is who and have a better sense of people who are coming into contact with other port workers on a regular basis?

Mr. Grégoire: Over the years, we have had a lot of debates on that proposal. When we announced and when we started the consultation, we were proposing to have all port workers covered — not everywhere on the port, but in specific areas of the port. However, we had opposition from the employers' associations, from the port operators, from the facility operators, and from labour. After numerous lengthy discussions, we came up with this risk-based process to determine which workers represented a risk and to start this program with those workers. In specific areas, we will screen all workers; in others, it will be done on a risk basis.

The Chairman: The dynamics, Mr. Grégoire, were such that the unions dug in their heels. The union leadership saw a political advantage by appearing to be the champion of the worker. The management organizations were in mortal terror of a shut down.

aéroports est très explicite. Une personne travaillant dans un aéroport doit faire l'objet d'une vérification des antécédents. Toutes les personnes qui vont du côté piste sont contrôlées et celles qui travaillent dans le terminal doivent aussi être contrôlées. Donc le contrôle est global.

Dans les ports, vous avez soulevé un bon point tout à l'heure, monsieur Grégoire. À Vancouver, il y a Roberts Bank, Dawson, Burrard Inlet et toutes sortes d'endroit. À Montréal, ça s'étend sur 20 km le long du fleuve. Cela dit, dans ce système, Transports Canada s'occupe des habilitations de sécurité et l'autorité portuaire des responsabilités. Les terminaux, qui ne relèvent pas de la compétence des autorités portuaires, puisqu'ils sont des organismes indépendants administrés par des sociétés à but lucratif, sont responsables des opérations. Certains sont contrôlés, d'autres non. La situation est beaucoup plus complexe. Il y a aussi différents accords avec les syndicats. La façon dont fonctionne le syndicat du port de Montréal est très différente de celle des syndicats des autres ports du Canada. Historiquement, les travailleurs du port de Montréal ont eu beaucoup plus de pouvoir que les travailleurs des syndicats d'autres endroits.

Pourquoi n'avez-vous pas un système beaucoup plus simple dans lequel toutes les personnes qui travaillent au port, ou toutes les personnes chargées, par exemple, de l'entretien des navires dans un port, sont contrôlées? À Montréal, je pense aux personnes qui ramassent les ordures, la moitié d'entre elles ont des casiers judiciaires. Ces personnes vont d'un navire à l'autre pour y collecter les ordures. Pourquoi les personnes qui font ce travail ne sont-elles pas toutes contrôlées puisqu'elles se déplacent dans un port ou puisqu'elles se trouvent dans un port? Nous savons que les problèmes qui existent dans les ports ne sont pas simplement des problèmes de propriété des ports. Si vous connaissez quelqu'un qui travaille dans un port, il suffit simplement de lui dire : « je sais dans quelle école va ta fille » pour pouvoir influencer son comportement. Afin que tout le monde soit soumis à une vérification des antécédents, étant donné les taux de criminalité élevés ou les antécédents criminels qui semblent exister dans certains de nos ports, pourquoi n'avons-nous pas un système plus large et plus global qui nous permettra de mieux savoir qui a des contacts réguliers avec d'autres personnes qui travaillent dans des ports?

M. Grégoire : Cette proposition a fait l'objet de beaucoup de débats au cours des ans. Lorsque nous avons annoncé que nous allions commencer les consultations, nous proposons que tous les travailleurs dans les ports soient contrôlés, pas dans toutes les zones des ports, mais dans certaines zones. Or, les associations patronales, les exploitants des ports et des installations et les syndicats s'y sont opposés. Après de nombreuses longues discussions, nous avons proposé ce processus axé sur les risques pour déterminer les travailleurs qui poseraient un risque et commencer ce programme par ces travailleurs. Dans les zones particulières, tous les travailleurs seront contrôlés; dans d'autres zones, ce sera fait en fonction du risque.

Le président : En fait, monsieur Grégoire, les syndicats sont restés sur leurs positions. Les leaders syndicaux ont vu l'avantage politique qu'ils pourraient tirer s'ils jouaient le rôle de défenseur des travailleurs. Les organisations de la gestion craignaient plus

The port situation in North America is so competitive that if a port closes for a while, other ships discover different ports and, who knows, they might get to like them better. What we have essentially seen is the negative elements in the port have an impact on the unions and then the unions have an impact on management. They then all gang up on you folks to come up with a much lower common denominator because there are some bad apples around. Most people working in ports want safe ports. They do not want to work beside sils. They know how important it is to avoid having problems. Yet, we seem to have come up with a system that is essentially a compromise as a result of interventions that have come forward from labour and management, but it is being driven by a small element of the labour movement that is having an impact on the management of the labour movement who, in turn, has had an impact on the employers. You have seen this happen before your very eyes. It has resulted in a very inconsistent set up.

Mr. Grégoire: It has resulted in a different approach than the approach that we started to consult with. However, there are some additional benefits. For instance, we are able to clear the three main ports because of the reduced number of workers. We have been able to add a number of ports that were not in the program at the beginning. One could argue that the security value of the program is probably the same as the original program, which was only designed for three ports, but now we are looking at 12 ports in total.

The Chairman: That is out of 19 designated.

Mr. Grégoire: What do you mean by “designated”? You are talking about the port authorities.

The Chairman: There are 19 designated ports.

Mr. Grégoire: There are 19 port authorities, but we have looked at it from a risk-analysis basis, and, from a risk basis, the biggest risk goes to the cruise ship, so the cruise ship operations are aware the highest risk is there. Changing the program has allowed us to target more ports with cruise ship operations. This program is being started now, and there is nothing that prevents us from improving it in the future and looking at it from different angles as we continue to strive to improve all our programs. The airport program has been in existence for 20 years. We are just starting this one and so is Australia. The U.S. has not started yet.

The Chairman: However, 9/11 happened five years ago, and you are saying we are just starting now, so I do not think we should be patting ourselves on the back too much that we are just getting going now.

Senator Banks: Following on the chair’s last question, Mr. Grégoire, is the program, as it presently exists and given effect, the one that you now see as providing the best protection for Canada and Canadians? Are we doing what you think we need to do?

que tout la fermeture. La concurrence entre les ports nord-américains est tellement serrée qu’en cas de fermeture d’un port pendant un certain temps, les navires iraient dans d’autres ports et, qui sait, pourraient les préférer à celui qui est fermé. Les éléments négatifs dans le port ont un effet sur les syndicats qui, à leur tour, ont un effet sur la gestion. Et tous ensemble attendent de vous que vous trouviez un dénominateur commun bien plus inférieur à cause de la présence de mauvais éléments. La majorité des personnes qui travaillent dans les ports veulent que la sécurité y règne. Ils ne veulent pas être exposés à des risques. Ils savent qu’il est important d’éviter des problèmes. Pourtant, il semble que le système proposé est essentiellement un compromis issu des interventions des syndicats et du patronat, mais ce n’est seulement qu’une petite partie des syndicats qui a un effet sur la gestion des syndicats qui, à leur tour, ont un effet sur les employeurs. Cela s’est passé sous vos yeux avec pour résultat un système très incohérent.

M. Grégoire : Le résultat a été une approche différente de celle que nous avions au départ avant les consultations. Il y a, toutefois, quelques avantages additionnels. Par exemple, nous avons pu contrôler les trois principaux ports en raison du nombre réduit de travailleurs. Nous avons pu ajouter un certain nombre de ports qui n’étaient pas dans le programme au commencement. Certains prétendent que le niveau de sécurité dans le programme est probablement le même que celui du programme original qui n’était conçu que pour trois ports. Aujourd’hui nous avons 12 ports au total.

Le président : Qui font partie des 19 désignés.

M. Grégoire : Que voulez-vous dire par « désignés »? Voulez-vous dire les autorités portuaires.

Le président : Dix-neuf ports sont désignés.

M. Grégoire : Il y a 19 autorités portuaires, mais nous l’avons examiné en nous fondant sur une analyse des risques et sur les risques. Le plus grand risque est lié au paquebot de croisière, donc que les exploitants des paquebots de croisière savent qu’ils posent le plus grand risque. Le changement des programmes a permis de cibler un plus grand nombre de ports où accostent des paquebots de croisière. Le programme commence maintenant et rien ne nous empêche de l’améliorer à l’avenir et de l’examiner sous différents points de vue au fur et à mesure que nous nous efforçons d’améliorer tous nos programmes. Le programme des aéroports existe depuis 20 ans. Nous venons juste de commencer celui-ci, et l’Australie aussi. Les États-Unis n’ont pas encore commencé.

Le président : Toutefois, les événements du 11 septembre ont eu lieu il y a cinq ans et vous dites que nous venons juste de commencer, je ne pense pas alors que nous devrions trop nous en féliciter.

Le sénateur Banks : Dans le sens de la dernière question du président, monsieur Grégoire, est-ce que le programme, dans son format actuel et tel qu’il est mis en vigueur, offre la meilleure protection au Canada et aux Canadiens? Faisons-nous ce que vous pensez que nous devons faire?

Mr. Grégoire: We are doing what we need to do at this point in time, but is that the end for the future? Obviously, it is not because, since day one, we kept coming back with further announcements in the marine security environment by tranche. If I go back to budget 2001, that budget identified \$60 million for marine security. After many budgets, virtually every budget added money for marine security. We are now up to \$930 million of commitments of the federal government. Is that the end today? It is not, by any means. We will continue to try to improve the system in the future, but is that beneficial? I am convinced that this program will provide added value and add another layer of security in those selected Canadian ports.

Senator Banks: If you and all your knowledgeable colleagues sat down tomorrow for the whole day, is it likely that they could come up with a program that would be more protective of Canadians and of their interests than the program as it is presently designated? If that is so, and I suspect that it is, what are the constraints? Is the only constraint to doing that a monetary one, or are there other impediments to doing some things I suspect you would determine would be wise or prudent to do?

Mr. Grégoire: Senator Kenny himself has identified some problems that could arise. For instance, if we had developed a program that put labour against the government, labour does have the power to shut down ports. That was a consideration in the discussions, but this program, as announced now, does have security value, is risk-based and adds value to the security net in the ports.

Senator Banks: I know I am speaking only theoretically. The interests of Canadian security were in some respect then constrained by practical labour questions about unions, whoever they are, being able to shut down a port, and the prospect of doing so has affected to some degree, if not constrained, what we have in place now for the protection of Canada's interests in our ports. Is what I just said wrong?

Mr. Grégoire: No, you have not said anything wrong. It has changed the program, but I do not think it has affected it negatively because I would not have recommended it. I am convinced that the program we have now, on a security basis, covering more ports than the original program announced, is a better program.

Senator Banks: Ms. Kinney, I believe you said the business of providing the choke point, or the access to terminals, is the business of the terminal operator and would be designed according to his or her security policies and plans. Is that correct?

Ms. Kinney: Yes, that is correct. The security plan is where those features are described and approved by Transport Canada.

Senator Banks: Does Transport Canada approve the means, method and process by which people will gain access to those areas? Give us an example of who would be sitting at the booth or at the desk saying, "Yes you can come in," or "No, you cannot."

M. Grégoire : Nous faisons ce que nous devons faire à ce moment, mais cela va-t-il s'arrêter là? Bien sûr que non, parce que depuis le premier jour, nous ne cessons de faire des annonces en matière de sûreté maritime. Le Budget 2001 prévoyait 60 millions de dollars pour la sûreté maritime. Après beaucoup de budgets, pratiquement chaque budget ajoutait de l'argent pour la sûreté maritime. Nous sommes arrivés aujourd'hui à 930 millions de dollars versés par le gouvernement fédéral. Cela va-t-il s'arrêter aujourd'hui? Pas du tout. Nous continuons à essayer d'améliorer le système à l'avenir, mais cela va-t-il être rentable? Je suis convaincu que ce programme offrira une valeur et une sécurité accrues dans les ports canadiens choisis.

Le sénateur Banks : Si vous et vos collègues experts vous réunissez pendant toute une journée, vous pourriez élaborer un programme qui assurerait une plus grande protection aux Canadiens et à leurs intérêts que celle offerte par le programme sous sa forme actuelle? Dans ce cas, et je pense que ce sera le cas, quels sont les obstacles? Est-ce que l'argent ne constitue que le seul obstacle ou y en a-t-il d'autres qui nous empêchent de faire certaines choses qu'il serait, à votre avis, sage et prudent de faire?

M. Grégoire : Le sénateur Kenny a lui-même identifié certains problèmes éventuels. Par exemple, dans le cas où nous élaborons un programme qui opposerait les syndicats au gouvernement, les syndicats ont le pouvoir de fermer les ports. Cela a été considéré dans les discussions, mais ce programme, comme il est annoncé aujourd'hui, a une valeur en matière de sécurité, il est fondé sur les risques et accroît la sécurité dans les ports.

Le sénateur Banks : Je sais que je ne parle que théoriquement. Les intérêts de la sécurité au Canada étaient en quelque sorte limités par des questions pratiques de main-d'œuvre à propos de syndicats, quels qu'ils soient, pouvant fermer un port et cette éventualité a eu un certain effet, ou même une limite, sur ce que nous avons en place aujourd'hui pour protéger les intérêts du Canada dans nos ports. Ce que je viens de dire est-il faux?

M. Grégoire : Non, vous n'avez rien dit de faux. Ça a changé le programme, mais je ne pense pas que ce changement ait été négatif sinon je ne l'aurais pas recommandé. Je suis convaincu que le programme que nous avons aujourd'hui, au niveau de la sécurité, et qui touche un plus grand nombre de ports que le programme original annoncé, est un meilleur programme.

Le sénateur Banks : Madame Kinney, je crois que vous avez dit que l'établissement des points de contrôle ou d'accès aux terminaux tombait sous la responsabilité de l'exploitant du terminal et serait conçu conformément aux politiques et aux plans en matière de sécurité. Est-ce exact?

Mme Kinney : Oui, c'est exact. Le plan de sécurité comporte les caractéristiques décrites et approuvées par Transports Canada.

Le sénateur Banks : Est-ce que Transports Canada approuve les moyens, les méthodes et le processus par lesquels les personnes auront accès à ces zones? Donnez-nous un exemple de qui serait assis dans un kiosque ou à un bureau et dirait « oui, vous pouvez entrer » ou « non, vous ne pouvez pas entrer. »

Ms. Kinney: The types of employees at the terminals vary, but generally they might be security personnel. They have been hired by the terminal operators in most cases, but there are some cases where the ports and terminals work together to do a unified system because that is more efficient. An assessment will go on in this particular case, as well as with this new program, to say whether those individuals have an opportunity to have an influence on the security regime, and they would then be required to be part of the transportation security clearance program as well.

Senator Banks: As director general, would you authorize or approve the persons or the companies that have been engaged by the terminal operators to do that job?

Ms. Kinney: It is not quite as specific as that. Based on the guidelines and the implementation plans being developed now and the decision about the jobs that will have the control over security at, for example, a container terminal, those would be designated positions and require security clearance. The terminal operators are going through a process whereby they look at how their operation works and identify which positions would require this clearance.

Senator Banks: Do the terminal operators make that determination?

Ms. Kinney: They look at that and put it forward in the security plan. They are working with Transport Canada security inspectors through the whole process, and they look at the security assessment in that actual operation. The same named position in the operation of one site might have a different influence than it would at another site. The facility operator will go through that process, following guidelines established by Transport Canada with the transport security inspector, and then the terminal operator, in most cases, will put forward the positions in their security plan that will require the clearance. That would be approved by Transport Canada. It is approved in the region, but it is approved by Transport Canada.

If we do not believe it meets the security assessment and requirements, we would say, "No, we think these positions need to be done." Once that was identified, it would then be the employer's responsibility to make sure the people who perform those duties are put through the clearance process, have the clearance and the badge.

Senator Banks: With respect to the Port of Halifax, you said that of the 27 people who have applied for that clearance 17 had been approved. Is that correct?

Ms. Kinney: Sixteen or 17, yes.

Senator Banks: Do we infer from that that it is going more slowly than you would like, and, for the other people, the process is not finished or they were denied?

Mme Kinney : Les employés aux terminaux varient, mais ce sont généralement des agents de sécurité. La plupart ont été recrutés par les exploitants des terminaux et dans certains cas les ports et les terminaux collaborent pour mettre sur pied un système unifié à des fins d'efficacité. Une évaluation sera faite dans ce cas particulier, ainsi que pour ce nouveau programme, afin de déterminer si ces individus peuvent avoir une influence sur le plan de sécurité; on leur demandera ensuite de participer aussi au Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport.

Le sénateur Banks : En tant que directrice générale, donnerez-vous votre autorisation ou votre approbation aux personnes ou aux sociétés recrutées par les exploitants de terminaux pour faire ce travail?

Mme Kinney : Ce n'est pas aussi précis que cela. Selon les lignes directrices et les plans de mise en œuvre en cours d'élaboration et la décision concernant les postes qui contrôleront la sécurité à, par exemple, un terminal à conteneurs, ces postes seront désignés et nécessiteront une habilitation de sécurité. Les exploitants de terminaux examinent leurs opérations et identifient les postes qui nécessiteront une habilitation de sécurité.

Le sénateur Banks : Est-ce que les exploitants de terminaux prennent cette décision?

Mme Kinney : Ils l'étudient et l'incluent dans le plan de sécurité. Ils travaillent avec les inspecteurs de la sûreté de Transports Canada durant tout le processus et ils examinent l'évaluation de la sécurité de cette opération particulière. Un poste d'une opération dans un site pourrait avoir un effet différent que le poste équivalent dans un autre site. L'exploitant des installations fera le même processus, en suivant les lignes directrices établies par Transports Canada avec l'inspecteur de sûreté en matière de transport, puis l'exploitant du terminal, dans la plupart des cas, inclura dans son plan de sécurité les postes qui nécessiteront l'habilitation de sécurité. Cela sera approuvé par Transports Canada. C'est approuvé dans la région, mais c'est approuvé par Transports Canada.

Si nous estimons que cela ne répond pas aux exigences relatives à la sécurité, nous dirons « non, nous pensons que ces postes doivent avoir une habilitation de sécurité. » Il faut que cela est identifié, il incombera alors à l'employeur de s'assurer que les personnes occupant ces fonctions fassent l'objet d'une vérification des antécédents, qu'elles obtiennent une habilitation de sécurité et l'insigne.

Le sénateur Banks : Vous avez dit, au sujet du port de Halifax, que 27 personnes avaient demandé l'habilitation de sécurité et que 17 l'avaient reçue. Est-ce exact?

Mme Kinney : Seize ou dix-sept, oui.

Le sénateur Banks : Pouvons-nous en déduire que le processus est beaucoup plus lent que ce que vous espériez et que pour d'autres personnes, le processus n'est pas terminé ou que l'habilitation de sécurité leur a été refusée?

Mr. Grégoire: No, on the contrary, we infer that the program has started and it is working because people have started to apply. It is premature to find out if all of the people requiring clearances will have gone through the process by December. We are only in February. If we come back in the fall, we can give you an update on where we are.

Senator Banks: At the date you picked — I cannot remember what it was — you said that 27 people had applied and 17 had been approved. In respect of the 10 people, are they still in the process?

Mr. Grégoire: They are in the process.

Senator Banks: Have any of them been refused approval?

Mr. Grégoire: Not to my knowledge, no.

Senator Banks: Do you have an approximate idea of the proportion that 27 would be of the people who work in the Port of Halifax?

Mr. Grégoire: It is a very small proportion.

Senator Banks: Do you have confidence that by December the larger proportion of those that are required will be done?

Mr. Grégoire: Yes, I have total confidence in the authorities of the three ports to make sure that that will happen.

The Chairman: What total will there be once everyone who is required to have a pass has one?

Mr. Grégoire: We estimate that, with the three ports, plus the additional 14 ports, we are looking at approximately 30,000 workers.

The Chairman: Of the 30,000 workers, how many of them will have passes?

Mr. Grégoire: I am talking about 30,000 passes.

The Chairman: Thirty thousand passes out of how many workers in total in those ports?

Mr. Grégoire: I do not have that.

Ms. Kinney: I do not have the number offhand — and the number is also slightly variable because this program goes out to some shipping agent areas.

The Chairman: We would be very happy to have plus or minus 10 per cent. Can you give us some sense; will it be half of the people in the ports, will it be three quarters, a third?

Mr. Grégoire: I can give you a guesstimate now, but we will have to go back and figure that out; however, it is probably less than half.

The Chairman: Less than half will have passes?

Mr. Grégoire: Yes.

M. Grégoire : Non, au contraire, nous en déduisons que le programme a commencé et qu'il fonctionne parce que les personnes ont commencé à faire des demandes. Il est trop tôt pour dire si toutes les personnes qui ont demandé des habilitations de sécurité auront terminé le processus avant le mois de décembre. Nous ne sommes qu'en février. Si nous revenons ici en automne, je pourrais vous dire où nous en sommes.

Le sénateur Banks : À la date que vous avez dite — je ne sais plus laquelle — vous avez dit que 27 personnes avaient fait une demande et que 17 avaient été approuvées. Les 10 personnes qui restent sont-elles encore dans le processus?

M. Grégoire : Elles sont dans le processus.

Le sénateur Banks : Est-ce que l'une de ces personnes s'est vu refuser l'habilitation?

M. Grégoire : À ma connaissance, non.

Le sénateur Banks : Avez-vous une idée approximative de la proportion que ces 27 personnes représentent par rapport au nombre de travailleurs dans le port de Halifax?

M. Grégoire : C'est une très faible proportion.

Le sénateur Banks : Avez-vous confiance que d'ici décembre la plus grande partie de ceux qui ont besoin d'une habilitation en auront une?

M. Grégoire : Oui, j'ai tout à fait confiance que les autorités des trois ports feront le nécessaire pour que cela arrive.

Le président : Une fois que tout le monde qui a besoin d'un laissez-passer en aura un, cela fera combien de personnes au total?

M. Grégoire : Nous estimons que dans le cas des trois ports, plus les 14 ports additionnels, cela fera environ 30 000 travailleurs.

Le président : De ces 30 000 travailleurs, combien auront des laissez-passer?

M. Grégoire : Je parle d'environ 30 000 laissez-passer.

Le président : Trente mille laissez-passer pour un total de combien d'employés dans ces ports?

M. Grégoire : Je n'ai pas ce chiffre.

Mme Kinney : Je n'ai pas ce chiffre comme cela — et le nombre variera également parce que ce programme s'adresse également à certaines zones des agents maritimes.

Le président : Nous serions très heureux de n'avoir qu'un chiffre approximatif, à 10 p. 100 près. Pouvez-vous nous donner une idée; est-ce que ce sera la moitié des travailleurs dans les ports, le quart, le tiers?

M. Grégoire : Je peux vous donner une estimation au jugé maintenant, mais nous devons retourner au bureau et faire le calcul; cependant, c'est probablement moins de la moitié.

Le président : Moins de la moitié auront des laissez-passer?

M. Grégoire : Oui.

Senator Banks: You say that a person who is in a decision-making position in a container terminal will, according to the present plan, be required to be one of those persons who have a background check-based security clearance.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Banks: What about the person who does the bidding of that decision maker and who drives a front-end loader or operates a crane and picks up the container and moves it either on or off ship; will that individual likely also be required to do that?

The reason behind many of our questions is that in some cases we have direct personal knowledge while in others we have heard direct testimony about stuff that goes on in ports; therefore, we are concerned about where the line is drawn with respect to security clearance. It is a pretty rubbery line, which you have just mentioned, in some cases. How will that be determined? Will you determine that? Will you approve that? Will the terminal operator decide that?

Ms. Kinney: We have a process in place right now for the container terminals, where we would be looking at these designated positions. We are looking at trying to ensure that we have national consistency, that we have certain standards and that the type of issue you are raising is addressed. Therefore, we are in the process of developing a tool that we will be able to provide to the facility operators; they could use that tool to be a more generic tool than by name of position. They would actually look at the functions of each of the jobs, look at a value of those functions, the contribution that those functions of each position would have in security, and then you would say that these people clearly need to have a security clearance if they are a supervisor, they can direct the movement of containers, et cetera. Other people would have no influence over the movement of the container. For example, someone who is operating a crane and lifts a container out of a vessel and puts it down onto a truck — they have no influence over the movement of the container. The next truck would come up, they put it down, that person probably would not need a security clearance because they cannot control which container goes where or what is done with the container.

This tool is being developed now. It is part of the implementation development. We are working with the terminal operators and with our regional people to develop that tool to apply it across the country. We will have that in place in the summer and then the terminal operators can use that to apply in a consistent way across the country how this would be interpreted. It is a judgment call, as you say.

Senator Banks: Surely you know better than we that crime, not to say terrorism, even minor crime, theft, and other worse things than that, can and often has been done engaged in by

Le sénateur Banks : Vous dites qu'une personne qui occupe un poste de décideur dans un terminal à conteneurs devra, selon le plan actuel, avoir une habilitation de sécurité fondée sur une vérification de ses antécédents.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Banks : Et que dire de la personne qui obéit à ce décideur et qui conduit la chargeuse frontale ou la grue pour embarquer le conteneur à bord du navire ou le débarquer; est-ce que cette personne aura vraisemblablement besoin d'une habilitation de sécurité?

La raison qui se cache derrière un grand nombre de nos questions, c'est que, dans certains cas, nous avons une connaissance personnelle directe qu'il se passe des choses dans les ports, alors que dans d'autres cas, nous avons eu des témoignages directs à cet effet; par conséquent, nous sommes préoccupés de savoir où est tracée la ligne en ce qui concerne l'habilitation de sécurité. C'est une ligne assez élastique dans certains cas, comme vous venez juste de le dire. Comment cela sera-t-il déterminé? Allez-vous déterminer cela? Allez-vous autoriser cela? Est-ce que c'est l'exploitant du terminal qui décidera cela?

Mme Kinney : Nous avons un processus en place maintenant pour les terminaux à conteneurs dans le cadre duquel nous examinerons ces postes désignés. Nous cherchons à nous assurer qu'il y a une cohérence à l'échelle nationale, que nous avons certaines normes et que les questions que vous soulevez sont abordées. Par conséquent, nous sommes en train d'élaborer un outil que nous pourrions mettre à la disposition des exploitants d'installations; ils pourront utiliser cet outil comme un outil plus général que le nom des postes. Ils examineraient, en fait, les fonctions de chaque poste, examinant une valeur de ces fonctions, la contribution que ces fonctions de chaque poste aurait en matière de sécurité, et ensuite, ils pourraient dire que ces personnes ont clairement besoin d'avoir une habilitation de sécurité s'il s'agit d'un superviseur, si elles peuvent commander le déplacement des conteneurs, et cetera. D'autres personnes n'auraient aucune influence sur le déplacement des conteneurs. Par exemple, la personne qui fait fonctionner une grue ou qui décharge un conteneur d'un navire pour le placer sur un camion — n'a aucune influence sur le déplacement du conteneur. Le camion suivant s'approcherait et elle déposerait le conteneur; cette personne n'aurait probablement pas besoin d'une habilitation de sécurité parce qu'elle ne peut décider où va quel conteneur ou ce qu'il advient de ce dernier.

Nous sommes en train d'élaborer cet outil. Cela fait partie de l'élaboration de la mise en application. Nous travaillons avec les exploitants de terminaux et avec notre personnel dans les bureaux régionaux pour élaborer cet outil et l'appliquer à la grandeur du pays. Il sera en place cet été et ensuite, les exploitants de terminaux pourront l'utiliser pour appliquer de manière cohérente à la grandeur du pays l'interprétation de cet outil. C'est une question de jugement, comme vous dites.

Le sénateur Banks : Vous savez certainement mieux que nous que des personnes qui ne sont pas — sans vouloir tomber dans les distinctions de classe — des décideurs et qui sont, si vous voulez,

persons who are — without reverting to class distinctions — not decision makers and who are at, if you like, the lower end of functions in ports. Since we know that, we know that you know that. We are worried about the confidence that you will have in drawing that line. That is a statement, not a question.

I will ask Mr. Grégoire my final question.

You said, Mr. Grégoire, that cruise ships pose the greatest risk. I am wondering if you could let us in on how you arrived at that conclusion, because I think some of us might not agree with that and some port operators certainly do not agree with that. I am thinking of a dirty bomb coming on a container. That is a greater risk than almost anything you could put on a cruise ship.

Mr. Grégoire: We are looking at risk based on the harm to people and on things. If you think a container bomb is more harmful than a cruise ship sinking in the Port of Vancouver, then that is your opinion.

Senator Banks: I do. Is it not yours?

Mr. Grégoire: No. We think that cruise ships and security around cruise ships and the attraction of cruise ships to terrorists is higher than on containers. That is not to say that containers are not a threat, they are, but not to the same significant level as cruise ships.

The Chairman: Did I take it, Mr. Grégoire, that you will be back to us at some point in the future with some more data on how many people have passes and what classes of people have passes and what the numbers are compared to the totals working in the areas, those sorts of things?

Mr. Grégoire: It will be our pleasure to come back. It is the third time since June, so I assume that by the fall we will come back again.

The Chairman: We are hoping we can see you before June even; once a quarter would not be enough for us.

Senator Moore: Are there different graduations of clearance approvals?

Mr. Grégoire: No.

Senator Moore: Just one; therefore, it is not like the civil service, where there are three. So there is only one clearance.

Mr. Grégoire: Only one.

Senator Moore: You are looking at a lot of people here to be checked out and approved. Do you have the resources? We asked about the time and you are confident you have the time. Do you have the resources to get this done?

au bas de l'échelle des fonctions dans les ports peuvent s'adonner à la criminalité, sans parler de terrorisme, ou même de petite criminalité, le vol et d'autres choses pires que cela. Comme nous le savons, nous savons que vous le savez. Nous sommes préoccupés par la confiance que vous aurez en traçant cette ligne. Il s'agissait d'un énoncé et non d'une question.

Je vais poser ma dernière question à M. Grégoire.

Vous avez dit, monsieur Grégoire, que les paquebots de croisière posaient le plus grand risque. Je me demande si vous pourriez nous dire pourquoi vous en arrivez à cette conclusion, parce que je pense que certains d'entre nous pourraient ne pas être d'accord avec vous et que certains exploitants de port ne sont certainement pas d'accord avec vous. Je pense à une bombe sale qui arriverait dans un conteneur. Il s'agit d'un danger plus grand que presque n'importe quoi que vous puissiez placer à bord d'un paquebot de croisière.

M. Grégoire : Nous regardons le risque fondé sur les préjudices causés aux personnes et aux objets. Si vous croyez qu'une bombe placée dans un conteneur fait plus de tort qu'un paquebot de croisière qui coule dans le port de Vancouver, alors, c'est votre opinion.

Le sénateur Banks : C'est mon opinion. N'est-ce pas la vôtre?

M. Grégoire : Non. Nous pensons que les paquebots de croisière et la sécurité autour des paquebots de croisière et l'attrait qu'ils exercent sur les terroristes sont plus grands que dans le cas des conteneurs. Cela ne veut pas dire que les conteneurs ne constituent pas une menace, elles en sont une, mais pas à un niveau aussi important que les paquebots de croisière.

Le président : Ai-je bien compris, monsieur Grégoire, que vous allez nous revenir à un moment donné avec plus de données sur le nombre de personnes qui ont des laissez-passer, quelles catégories de personnes en ont un et quel est leur nombre comparativement au nombre de total de personnes qui travaillent dans ces endroits, ce genre de choses?

M. Grégoire : Nous serons heureux de revenir. C'est la troisième fois depuis juin et je suppose que d'ici l'automne, nous reviendrons.

Le président : Nous espérons pouvoir vous revoir même avant le mois de juin; une fois par trimestre, ce n'est pas assez pour nous.

Le sénateur Moore : Y a-t-il différents degrés dans les approbations de sécurité?

M. Grégoire : Non.

Le sénateur Moore : Un seul; par conséquent, ce n'est pas comme dans la fonction publique où il y en a trois. Alors, il n'y a qu'une seule habilitation de sécurité.

M. Grégoire : Une seule.

Le sénateur Moore : Cela vous fait beaucoup de gens à vérifier et à autoriser. Avez-vous les ressources nécessaires? Nous vous avons demandé si vous aviez suffisamment de temps et vous estimez que oui. Avez-vous suffisamment de ressources pour le faire?

Mr. Grégoire: Yes, we do. When we obtained the resources, we also obtained resources for the RCMP and for CSIS. To implement the marine transportation security clearance program, the three agencies have the proper resources to handle roughly 10,000 to 20,000 clearances a year.

Senator Moore: Once you get the initial block done, it should be less each year.

Mr. Grégoire: On the airports, we have 100,000 active security clearances now. It goes up to 120,000. Experience has shown us that on the airports we have about 30,000 to 40,000 renewals a day, which is either new people coming in or renewals because those clearances are only valid for five years.

Senator Moore: Five years.

Mr. Grégoire: Yes, same as at the airports. We presume that, on the ports, if we have 30,000, we have assessed the resources for 10,000 a year thereafter, approximately.

Senator Meighen: I should like to ask about the specified persons list.

[Translation]

First off, welcome to the committee. As the chairman indicated, we have missed you. We eagerly look forward to your return visit in the fall.

I have a question for you. Why do you feel we need a watch list in Canada if you believe, as I do, that the current security system is effective?

If a security clearance process is already in place, a person has to comply with the rules. What point is there in putting a person's name on a list? Of what additional benefit is this?

Mr. Grégoire: As I indicated in my presentation, a diversity of security initiatives is required. The reasoning behind this is that having a number of security programs provides an additional safety net. We believe that the watch list and the Passenger Protect programs will add an additional layer of security to the aviation industry.

Senator Meighen: This, however, has nothing to do with the effectiveness, or ineffectiveness, of the current system. Is that right?

Mr. Grégoire: Nothing whatsoever. We believe that our processes are sound, but there is always room for improvement. This is a new program, one that provides additional protection. We want to be able to identify individuals who may pose a threat to security on aircrafts. We can stop these persons, once they have arrived at the boarding gate, from slipping through and getting on the aircraft. They will be grounded.

M. Grégoire : Oui, nous en avons suffisamment. Nous avons obtenu des ressources, nous avons également obtenu des ressources de la GRC et du SCRS. Pour mettre en oeuvre le programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, les trois organismes ont les ressources appropriées pour traiter entre 10 000 et 20 000 habilitations par année.

Le sénateur Moore : Une fois le bloc initial réglé, il devrait y en avoir moins chaque année.

M. Grégoire : Dans les aéroports, nous avons 100 000 habilitations de sécurité actives à l'heure actuelle. Cela peut aller jusqu'à 120 000. L'expérience a démontré que dans le cas des aéroports, nous avons environ 30 000 à 40 000 renouvellements par jour, ce qui représente de nouveaux employés qui arrivent ou des renouvellements, parce que ces habilitations ne sont valables que pour cinq cas.

Le sénateur Moore : Cinq ans.

M. Grégoire : Oui, c'est la même chose que dans le cas des aéroports. Comme nous prévoyons avons 30 000 habilitations dans le cas des ports, nous avons prévu des ressources pour environ 10 000 par année par la suite.

Le sénateur Meighen : J'ai une question concernant la liste de personnes désignées.

[Français]

J'aimerais tout d'abord vous souhaiter la bienvenue. Comme l'a dit le président, vous nous avez manqué. Nous anticipons votre retour à l'automne avec beaucoup de plaisir.

Je voudrais vous poser la question suivante : pourquoi devons-nous avoir recours à une liste des personnes désignées au Canada si vous croyez, comme je le crois, en l'efficacité du processus actuel de contrôle?

Si le processus est déjà en place, une personne passera au travers ce processus. À quoi cela sert-il d'avoir son nom sur une liste? Qu'est-ce que cela ajoute?

M. Grégoire : Comme je l'ai mentionné dans mon discours, on ne peut pas avoir, dans le domaine de la sûreté qu'une seule barrière de protection. L'idée est d'avoir plusieurs barrières, un filet de sécurité supplémentaire. Nous sommes d'avis que la liste des personnes désignées et le Programme de protection des passagers ajouteront une couche de sécurité dans le système de l'aviation.

Le sénateur Meighen : Cependant cela n'a rien à faire avec l'efficacité ou non du processus actuel?

M. Grégoire : Non, pas du tout. Nous sommes d'avis que nous avons un bon processus, mais il y a toujours lieu de l'améliorer. C'est un nouveau programme, une protection additionnelle. Nous voulons être en mesure de repérer des personnes qui pourraient représenter un danger à la sécurité dans les avions. Nous pouvons empêcher des individus que nous reconnaissons, lorsqu'ils arrivent au comptoir d'embarquement, de se glisser à travers le processus et de se rendre à bord de l'avion. Ils restent au sol.

Senator Meighen: Yes, but if they manage to get around the security measures, what happens then?

Mr. Grégoire: They may manage to slip through the security measures, but this way, they will not be able to board the aircraft.

Senator Meighen: Will they still manage to get to the aircraft?

Mr. Grégoire: No, they will not, because they will not be issued a boarding pass. A person whose name appears on the watch list will not be issued a boarding pass. That person will not be allowed to proceed to the checkpoint.

Senator Meighen: If my name appeared on the list, there would be no way for me to get a boarding pass, either through an accomplice or through some other means. Is that right? I could simply go up to the boarding gate. Does anyone at the gate verify my name against the list?

Mr. Grégoire: You make a very good point. Canada has never had regulations in place requiring ID cards. This will be the first time that passengers on domestic flights will be required to show a government photo ID card. If they do not have a photo ID card, passengers will need to have two government cards.

Senator Meighen: Are you talking about passengers?

Mr. Grégoire: Yes. This is the first time this is being required of them. Some air carriers already demand ID cards, but merely to prevent fraud. Regulations are now being brought in to require all persons 12 years of age and over to have an ID card.

Is it possible for someone to outsmart the system and use an alias? Of course it is possible, but judging from the experiences of other countries or organizations that have used a watch list, even people who use an alias frequently use the same one and it is often known to authorities.

Senator Meighen: If I understand you correctly, I am surprised that anyone travelling on a commercial airline is not already required to produce photo ID.

Mr. Grégoire: Currently, this is a requirement.

Senator Meighen: Since when?

Mr. Grégoire: That has always been the case.

Senator Meighen: So what new procedure has been introduced?

Mr. Grégoire: Now, passengers will be required to carry photo ID. Until now, this was not necessary, except in the case of international flights or flights to the U.S. where passengers were required to have a passport.

Senator Meighen: Pursuant to which legislation could a major national air carrier compel passengers to produce photo ID each time they board a flight?

Le sénateur Meighen : Oui, mais s'ils réussissent à éviter le processus actuel, qu'est-ce que cela donne?

M. Grégoire : Elles évitent peut-être le processus, mais de cette façon, elles demeurent tout de même au sol.

Le sénateur Meighen : Elles arrivent à l'avion quand même?

M. Grégoire : Non, elles n'arriveront pas à l'avion, car elles ne pourront même pas obtenir une carte d'embarquement. La personne qui se retrouve sur la liste des personnes spécifiées ne sera pas capable d'obtenir une carte d'embarquement. Elle ne pourra pas se présenter au point de contrôle et devra rester au sol.

Le sénateur Meighen : Si mon nom était sur cette liste, il n'y aurait pas moyen pour moi d'obtenir une carte d'embarquement par un complice ou autres? Je pourrais ainsi me présenter à la barrière. Est-ce que quelqu'un vérifie mon identification par rapport à la liste à la barrière même?

M. Grégoire : C'est un très bon point. Nous n'avons jamais eu de règlement au Canada pour exiger des cartes d'identification. C'est donc la première fois que l'on exigera, pour les vols domestiques, que les passagers présentent une carte d'identification gouvernementale avec photo. Si on n'a pas de carte avec photo, il faudra avoir deux cartes du gouvernement.

Le sénateur Meighen : Vous parlez des passagers?

M. Grégoire : Je parle des passagers. C'est la première fois que l'on exige cela. Il y a des compagnies aériennes qui demandent déjà des cartes d'identification, mais c'est simplement pour prévenir la fraude. Nous allons maintenant l'exiger par voie de règlement pour toute personne de 12 ans et plus.

Est-ce possible que quelqu'un déjoue système ou utilise un autre nom? Bien sûr que c'est possible, mais l'expérience passée d'autres pays ou d'organisations qui utilisent ce genre de liste a démontré que même des gens qui utilisent de faux noms utilisent fréquemment le même faux nom souvent connu des autorités.

Le sénateur Meighen : Si je comprends bien votre réponse, je reste surpris du fait que toute personne qui voyage en avion, sur une ligne commerciale, ne soit pas obligée de fournir une carte d'identité avec photo.

M. Grégoire : Oui, aujourd'hui c'est le cas.

Le sénateur Meighen : C'est le cas depuis quand?

M. Grégoire : Depuis toujours.

Le sénateur Meighen : Alors qu'y a-t-il de nouveau maintenant?

M. Grégoire : C'est que maintenant, nous exigerons que les passagers aient une carte d'identité munie d'une photo. Jusqu'à aujourd'hui, ce n'était pas obligatoire sauf pour les vols internationaux ou vers les États-Unis où il faut être en possession d'un passeport.

Le sénateur Meighen : En vertu de quelle loi une grande compagnie aérienne nationale pourrait-elle exiger qu'un passager montre une pièce d'identité avec photo chaque fois qu'il monte à bord?

Mr. Grégoire: There is no legislation on the books at present to support this initiative. We are authorized under the provisions of the Aeronautics Act to make regulations governing such matters. With these regulations, air carriers will be required to compel their passengers to produce ID.

Airlines currently ask passengers to produce ID and they do so willingly. Therefore, this will not represent a major change for passengers since they are already accustomed to producing ID upon request.

Senator Meighen: That is interesting. Thank you.

[English]

Can you explain how the specified persons list differs from the so-called no-fly list? Is the no-fly list a strictly American program?

Mr. Grégoire: We do not have a Canadian no-fly list. The no-fly list is a U.S. program. The passenger protect program will be a Canadian-designed version of that program, if you will. The specified persons list will consist of names of persons who will not be able to fly.

Senator Meighen: Are there any major differences between the way the no-fly list is compiled and administered and the way the specified persons list will be compiled and administered?

Mr. Grégoire: The U.S. no-fly list is created by the Terrorist Screening Center, part of the Department of Homeland Security. They can put anyone they want on that list, based on their own criteria.

In Canada, the department is very specific on the criteria we can use. We must demonstrate that the person is a threat to aviation security. We have established, as part of the promulgation of this regulation, the parameters that will help us determine if a person is or is not a threat to aviation security. However, we must meet those parameters and be of the opinion that the person represents a threat to aviation security. I think the concept is a bit wider in the U.S.

Senator Meighen: Will there be differences with respect to how a person can get his or her name off the list, as opposed to the American system, which seems to be very difficult if one believes the newspaper reports we read?

Mr. Grégoire: Yes. One hopes it will be different, in that it will be made easier here. However, we must be careful about removing a name, because if you have the same name as a terrorist, your name will remain on the list. However, by asking you to provide additional information about yourself — for instance, your date of birth or your passport number —

Senator Meighen: At the airport?

M. Grégoire : Il n'y a actuellement aucune loi pour appuyer cette initiative. C'est-à-dire qu'il y a une loi, la Loi sur l'aéronautique, qui nous donne l'autorisation de faire des règlements à ce sujet. C'est en vertu de ce règlement que nous obligeront les compagnies aériennes à exiger que leurs passagers montrent une carte d'identité.

Aujourd'hui, les compagnies le demandent et les passagers la montrent de bonne foi. Ce ne sera donc pas un changement trop important pour les passagers puisqu'ils sont déjà habitués à montrer leur carte.

Le sénateur Meighen : C'est intéressant, merci.

[Traduction]

Pouvez-vous nous expliquer en quoi la liste des personnes désignées diffère de ce qu'on appelle la liste d'interdiction de vol? Est-ce que la liste d'interdiction de vol est un programme strictement américain?

M. Grégoire : Nous n'avons pas de liste canadienne d'interdiction de vol. La liste d'interdiction de vol est un programme américain. Le programme de protection des passagers sera une version canadienne de ce programme, si vous voulez. La liste des personnes désignées sera constituée de noms de personnes à qui il sera interdit de prendre l'avion.

Le sénateur Meighen : Y a-t-il des différences importantes entre la façon dont la liste d'interdiction de vol est compilée et administrée et la façon dont la liste des personnes désignées sera compilée et administrée?

M. Grégoire : La liste d'interdiction de vol des États-Unis est établie par le Terrorist Screening Center qui fait partie du département de la Sécurité intérieure. Ils peuvent mettre qui ils veulent sur cette liste, d'après leurs propres critères.

Au Canada, le ministère est très précis quant aux critères que nous pouvons utiliser. Nous devons démontrer que la personne représente une menace pour la sûreté aérienne. Nous avons établi, dans le cadre de la promulgation de ce règlement, les paramètres qui vont nous aider à déterminer si une personne constitue ou non une menace pour la sûreté aérienne. Cependant, nous devons respecter ces paramètres et être d'avis que la personne représente une menace à la sûreté aérienne. Je pense que ce concept est un peu plus large que celui qui prévaut aux États-Unis.

Le sénateur Meighen : Y aura-t-il des différences en ce qui concerne la façon dont une personne pourra faire retirer son nom de la liste, comparativement au système américain, où cela semble très difficile si l'on en croit les articles que nous lisons dans les journaux?

M. Grégoire : Oui. Nous espérons que ce sera différent, en ce sens qu'il sera plus facile de le faire ici. Toutefois, nous devons faire attention lorsqu'on retire un nom de la liste, parce que si vous portez le même nom qu'un terroriste, votre nom demeurera sur la liste. Toutefois, en vous demandant de fournir des renseignements additionnels — par exemple, votre date de naissance ou votre numéro de passeport...

Le sénateur Meighen : À l'aéroport?

Mr. Grégoire: No. If we know that information, we will be able to determine that you are not the same John Smith, for instance, as the John Smith terrorist. By verifying the date of birth and other data elements, we should be rapidly able to clear that person. If the individual is a frequent flyer, the airlines have also said they will find ways to keep those additional elements, in order to clear the person quickly, so that there will not be a problem every time the person shows up at the airport.

Senator Meighen: Will the specified persons list be extended to other modes of transportation? Why does it apply only to aviation, and not marine, ferries, rail, et cetera?

Mr. Grégoire: There is no current plan to extend the list to apply to other modes of transportation.

Senator Meighen: Coming from Toronto, as I do, can I assure all those like myself who use the ferry between the dock and the Toronto Island that you are not planning to implement the program for that ferry? Seriously, there was a story in the Toronto press over the weekend that it could be a possibility, but it was denied. I want to get it on the record that there are no plans.

Mr. Grégoire: You can put it on the record that there are no plans to do that at this point.

Senator Meighen: Ferries are ferries, and one could argue that the ferry between Digby and Saint John or the B.C. ferries are a possible terrorist target.

Mr. Grégoire: I did not say we are not worried about ferries. We are worried about them, and we are working with the ferry operators to improve the security framework around ferry operations.

Currently, the only ferries that we regulate are the international ferries.

Senator Banks: Just to clarify, if I am on the specified persons list and I am suspected of doing something bad on an airplane, I can, notwithstanding that, get on a train or a boat.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Banks: Or a ship or a bus.

Mr. Grégoire: Or a car.

The Chairman: Or a charter.

Senator Meighen: You do regulate international ferries; Yarmouth to Bar Harbour or Portland, for example?

Mr. Grégoire: We are.

Senator Meighen: You are not, however, regulating in this fashion.

M. Grégoire : Non. Si nous connaissons cette information, nous serons en mesure de déterminer que vous n'êtes pas le même M. Untel, par exemple, que M. Untel le terroriste. En vérifiant la date de naissance et d'autres éléments d'information, nous devrions être en mesure de dissiper rapidement les doutes au sujet de cette personne. Si la personne est un grand voyageur, les lignes aériennes ont également dit qu'elles trouveraient des façons de conserver ces éléments d'information additionnels de manière à pouvoir autoriser rapidement la personne à prendre l'avion; cela éviterait d'avoir des problèmes chaque fois que la personne se présente à l'aéroport.

Le sénateur Meighen : Est-ce que la liste des personnes désignées sera étendue à d'autres modes de transport? Pourquoi ne s'applique-t-elle qu'au transport aérien et non au transport maritime, aux traversiers, aux chemins de fer, et cetera?

M. Grégoire : À l'heure actuelle, il n'est pas envisagé d'étendre la liste à d'autres modes de transport.

Le sénateur Meighen : Pour ceux qui viennent de Toronto, comme moi, puis-je rassurer tous ceux qui, comme moi, prennent le traversier entre le quai et l'île de Toronto que vous ne prévoyez pas appliquer le programme à ce traversier? Sérieusement, on a publié un article dans la presse torontoise en fin de semaine qui disait que c'était une possibilité, mais la chose a été démentie. Je voulais qu'il figure au compte rendu qu'il n'y avait pas de projet en ce sens.

M. Grégoire : Vous pouvez indiquer dans le compte-rendu qu'il n'y a pas de projet en ce sens à l'heure actuelle.

Le sénateur Meighen : Les traversiers sont des traversiers et on pourrait soutenir que le traversier entre Digby et Saint John ou les traversiers de la Colombie-Britannique sont des cibles possibles pour les terroristes.

M. Grégoire : Je n'ai pas dit que nous n'étions pas inquiets au sujet des traversiers. Nous le sommes et nous travaillons avec les exploitants de traversiers pour améliorer le cadre de sécurité autour de cette activité.

À l'heure actuelle, les seuls traversiers que nous réglementons sont les traversiers internationaux.

Le sénateur Banks : Juste pour clarifier les choses, si mon nom figure sur la liste des personnes désignées et que l'on me soupçonne de vouloir faire quelque chose de mal dans un avion, je peux, malgré cela, monter à bord d'un train ou d'un bateau.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Banks : Ou d'un navire ou d'un autobus.

M. Grégoire : Ou d'une voiture.

Le président : Ou d'un avion affrété.

Le sénateur Meighen : Vous réglementez les traversiers internationaux; de Yarmouth à Bar Harbour ou Portland, par exemple?

M. Grégoire : Nous le faisons.

Le sénateur Meighen : Cependant, vous ne réglementez pas de cette façon.

Mr. Grégoire: We do not have a no-fly for ships. We do not have a no-sailing list.

The Chairman: Someone leaving from a fixed base operation right now would not get picked up by the system, would they?

Mr. Grégoire: That is correct, except that charter operators normally charter the plane together.

The Chairman: I am sorry?

Mr. Grégoire: They charter the plane together, so in most cases the operator knows all of the passengers.

The Chairman: That is an ongoing urban myth that charter operators have the slightest clue about who is on their plane.

Mr. Grégoire: Anyway, we will also be presenting regulations for the charter operator, but not for the no-fly, unless they are processed through a terminal within the designated airports.

The Chairman: We are looking forward to it.

Senator Moore: Mr. Grégoire, on page 3 of your report you mentioned that Transport Canada is establishing an office of reconsideration. On page 4, it says: "... using the newly established Office of Reconsideration."

Is the office of reconsideration in place, or is this just a matter of an error in the translation?

Mr. Grégoire: It is in place, but it has not come into fruition yet. There is a director in place. Staff are being hired and contracts are being engaged in. In fact, over the last few months, ads ran in newspapers looking for experts, and they are now in the process of establishing contracts with those independent experts.

I say it "they," because this office does not report to me. It reports elsewhere in the department and is independent from the office that makes the recommendations.

Senator Moore: What date do you expect it to be fully operational?

Mr. Grégoire: It is operational now. If someone gets marine transportation clearance refused, you can now —

Senator Moore: There is an appeal process in place now?

Mr. Grégoire: It is not an appeal; it is a reconsideration process.

Senator Atkins: Have we adopted the model of the United States in terms of the no-fly system?

Mr. Grégoire: It is different. There are a number of differences, but conceptually, you can say there are similarities, yes.

Senator Atkins: How does it work? Do all the airlines have access to a list through the computer that they can run names through?

M. Grégoire : Nous n'avons pas de liste d'interdiction de vol dans le cas des navires. Nous n'avons pas de liste d'interdiction de naviguer.

Le président : Quelqu'un qui part d'un service commercial ne serait pas détecté par le système à l'heure actuelle, n'est-ce pas?

M. Grégoire : C'est exact, sauf que les exploitants de vols affrétés affrètent normalement un avion ensemble.

Le président : Je suis désolé?

M. Grégoire : Ils affrètent l'avion ensemble, alors, dans la plupart des cas, l'exploitant connaît le nom de tous les passagers.

Le président : Il s'agit d'une légende urbaine persistante que les exploitants de vols affrétés n'ont pas la moindre idée des passagers qui se trouvent à bord de leur avion.

M. Grégoire : De toute manière, nous allons également présenter des règlements pour les exploitants de vols affrétés, mais pas dans le cadre de l'interdiction de vol, à moins que les gens transitent par un terminal dans les aéroports désignés.

Le président : Nous serons heureux de voir ces règlements.

Le sénateur Moore : Monsieur Grégoire, à la page 3 de votre rapport, vous avez dit que Transports Canada met sur pied un Bureau de réexamen. À la page 4, on dit : « [...] en ayant recours au Bureau de réexamen nouvellement créé. »

Est-ce que le Bureau de réexamen est en place ou s'agit-il simplement d'une erreur de traduction?

M. Grégoire : Il est en place, mais il n'est pas encore concrétisé. Un directeur est en place. Ils sont en train d'embaucher du personnel et d'établir des contrats. En fait, au cours des derniers mois, ils ont publié des annonces dans les journaux pour trouver des spécialistes et ils sont maintenant en train de négocier des contrats avec ces spécialistes indépendants.

Je dis « ils » parce que ce bureau ne relève pas de moi. Il rend des comptes ailleurs au ministère et il est indépendant du bureau qui fait les recommandations.

Le sénateur Moore : À quelle date croyez-vous qu'il sera pleinement opérationnel?

M. Grégoire : Il est opérationnel à l'heure actuelle. Si quelqu'un se voit refuser une autorisation en matière de transport maritime, vous pouvez maintenant...

Le sénateur Moore : Il y a un processus d'appel qui est en place maintenant?

M. Grégoire : Il ne s'agit pas d'un processus d'appel, mais d'un processus de réexamen.

Le sénateur Atkins : Avons-nous adopté le modèle des États-Unis en termes de système d'interdiction de vol?

M. Grégoire : Il est différent. Il y a un certain nombre de différences mais au niveau conceptuel, vous pouvez dire qu'il y a des similitudes, oui.

Le sénateur Atkins : Comment cela fonctionne-t-il? Est-ce que toutes les lignes aériennes ont accès à une liste informatisée permettant de comparer les noms?

Mr. Grégoire: Are you talking about the U.S. no-fly list or about the passenger protect program that will come into being in Canada?

Senator Atkins: The passenger protect list.

Mr. Grégoire: We will give access to the airlines to a secure database, very secure and proven on the security level. They will come to Transport Canada, pick up the list, take it back to their airline computer system, and then verify if there is a name match anywhere in their system.

Senator Atkins: You say they come to Transport Canada?

Mr. Grégoire: They connect to Transport Canada with the computer through a secure link that is well protected.

Senator Atkins: The national port police were cancelled a number of years ago. In your view, should we re-adopt that system, or are you satisfied that each jurisdiction is doing its job in terms of the protection of the ports?

Mr. Grégoire: We have been working over the last year in making some proposals for the government. Yes, we want to improve port police in Canadian ports.

Senator Atkins: Can you share with us some of your suggestions?

Mr. Grégoire: No.

Senator Atkins: You are coming back in the fall; we will ask you again then.

Senator Day: I have a couple of questions, points of clarification, with respect to marine transportation. There were federal government programs to help the various designated ports with respect to fencing when we first introduced the initial security measures for all employees going into the port area. Now we have some special no-go areas. You were going to read out all of the areas in the regulations, Ms. Kinney, but I think we will have to get those from you later on.

With respect to the cruise terminal areas, will those be physically fenced off? What will happen at the port in relation to these special areas?

Mr. Grégoire: The marine transportation security clearance program regulations are performance-based regulations, so rather than having the government specifying and being very rigid about what is required, the government expects a performance result.

In this example, we have told port authorities that they have to control the entry of people and they have to be security cleared. One port could choose to have a 20-foot fence with barbed wire; another one could choose to have guards every 20 feet. We leave it to the port authorities and to the facility operators to choose the system that is most appropriate for their operations. In some ports, cruise ships will be in certain

M. Grégoire : Parlez-vous de la liste d'interdiction de vol des États-Unis ou du programme de protection des passagers qui verra le jour au Canada?

Le sénateur Atkins : La liste qui protège les passagers.

M. Grégoire : Nous allons donner aux lignes aériennes accès à une base de données protégée, très protégée et qui aura été testée du point de vue de la sécurité. Elles viendront chercher la liste à Transports Canada, l'importeront dans leur système informatique et ensuite, vérifieront s'il y a des noms qui concordent n'importe où dans leur système.

Le sénateur Atkins : Vous dites qu'elles viennent à Transports Canada?

M. Grégoire : Elles se raccordent au système de Transports Canada au moyen d'une liaison bien protégée.

Le sénateur Atkins : La police portuaire nationale a été abolie il y a un certain nombre d'années. À votre avis, y a-t-il lieu de revenir à ce système ou êtes-vous convaincu que chaque administration fait son travail pour ce qui est de la protection des ports?

M. Grégoire : Au cours de la dernière année, nous avons travaillé à présenter certaines propositions au gouvernement. Oui, nous voulons améliorer la police portuaire dans les ports canadiens.

Le sénateur Atkins : Pouvez-vous nous faire part de certaines de vos suggestions?

M. Grégoire : Non.

Le sénateur Atkins : Comme vous allez revenir à l'automne, nous vous poserons la question encore une fois à cette occasion.

Le sénateur Day : J'ai quelques questions, des points à clarifier, en ce qui concerne le transport maritime. Il y avait des programmes du gouvernement fédéral pourrait aider les divers ports désignés à ériger des clôtures lorsque nous avons entrepris les mesures de sécurité initiales pour tous les employés qui allaient dans la zone portuaire. Maintenant, nous avons certaines zones interdites spéciales. Vous alliez lire à voix haute toutes les zones dans le règlement, madame Kinney, mais je pense que nous devons obtenir cette information de vous plus tard.

En ce qui concerne les zones des gares maritimes pour paquebots de croisière, est-ce que ces dernières seront entourées physiquement d'une clôture?

M. Grégoire : Le règlement du programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime est un règlement fondé sur le rendement, alors, plutôt que de voir le gouvernement préciser les détails et être très rigide à propos de ce qui est nécessaire, le gouvernement s'attend à un résultat de rendement.

Dans cet exemple, nous avons dit aux autorités portuaires qu'elles doivent contrôler l'accès des personnes et que ces personnes doivent être habilitées du point de vue de la sécurité. Un port peut décider d'ériger une clôture de barbelés de 20 pieds de haut, alors qu'un autre peut décider d'installer des gardiens à tous les 20 pieds. Nous laissons aux autorités portuaires et aux exploitants des installations le soin de décider quel système est le

areas of the port only occasionally, so you may not need permanent protection or a separation between the areas of the port. In some others, cruise ships are always using the same areas and the traffic is much higher. It will have to be looked at by merit, port by port and facility by facility.

Senator Day: You will have an implementation police group to go around seeing that this is being done to your satisfaction?

Mr. Grégoire: Yes. It is not police, we have inspectors. We have approximately 50 marine security inspectors spread across the country, and the idea is that the facility will give us a security plan. It will be assessed and, if we are satisfied on paper, then we will want to look on the premises to make sure that the facility operator is actually doing what it says it will do or what it said in the plan it will do and that it will work.

Senator Day: Do you anticipate that some ports will have some sort of card-reading devices with a restricted area to pass through and biometrics in these cards so they cannot just pass the card along to their friends?

Mr. Grégoire: Yes. We have left that open to the ports for the time being, so we do not have a requirement for biometric identification as in the airports. We do not have that requirement at this point, but some ports may decide to go that route, and that is okay with the actual regulation.

Senator Day: Are there any federal government programs to assist ports in implementing these programs?

Mr. Grégoire: Yes. We have the Marine Transportation Contribution Program, a special program that we established a few years ago to help the port facility build more security in their port — not meet the regulation, but go beyond the regulation and build more security.

We have already allocated \$96 million to the various facilities across the country for 996 different projects. This program sunsets for the port authorities in November 2007 — and that is because of the Canada Marine Act, which prevents port authorities from receiving money from the federal government. This act was amended for a period of three years by the Public Safety Act, 2004, and this three-year period will end in November 2007. The other ports, as well as the other facilities and the ferry operators, have access to this contribution program until November 2009.

Senator Day: There are lots of other questions I would like to ask you on that. Perhaps we will have a chance to do that on your next visit, and I look forward to that.

plus approprié dans leur cas. Dans certains ports, les paquebots de croisière ne se trouveront dans certaines zones du port qu'à l'occasion, alors, vous n'avez peut-être pas besoin d'une protection permanente ou d'une séparation entre les zones du port. Dans d'autres ports, les paquebots de croisière utilisent toujours les mêmes zones et le trafic est beaucoup plus grand. Cette question devra être étudiée au cas par cas, pour chaque port et pour chaque installation.

Le sénateur Day : Vous aurez un groupe de policiers de mise en application qui fera le tour pour voir si les choses sont faites à votre satisfaction?

M. Grégoire : Oui. Il ne s'agit pas de policiers, nous avons des inspecteurs. Nous avons environ 50 inspecteurs de sûreté maritime répartis partout au pays et l'idée, c'est que les installations vont nous remettre un plan de sécurité. Il sera évalué et si nous le trouvons satisfaisant sur papier, alors nous allons nous rendre sur place pour nous assurer que l'exploitant des installations fait effectivement ce qu'il dit qu'il fera ou ce qui est indiqué qu'il fera dans son plan et qui fonctionnera.

Le sénateur Day : Est-ce que vous prévoyez que certains ports auront une forme quelconque de dispositif de lecture de cartes pour les zones réglementées et des données biométriques sur ces cartes pour empêcher que les gens puissent simplement prêter leur carte à leurs amis?

M. Grégoire : Oui. Nous avons laissé cette question à la discrétion des ports pour le moment, alors nous n'avons pas d'exigences en matière d'identification biométrique comme dans les aéroports. Nous n'avons pas cette exigence à l'heure actuelle, mais certains ports pourraient décider d'emprunter cette voie et cela est permis dans la réglementation actuelle.

Le sénateur Day : Y a-t-il des programmes fédéraux pour aider les ports dans la mise en oeuvre de ces programmes?

M. Grégoire : Oui. Nous avons le Programme de contribution pour la sûreté maritime, un programme spécial qui a été créé il y a quelques années pour aider les installations portuaires à rehausser la sécurité de leur port — non pas pour respecter le règlement, mais pour aller au-delà du règlement et améliorer leur sécurité.

Nous avons déjà accordé 96 millions de dollars à diverses installations au pays pour soutenir 996 projets différents. Pour les autorités portuaires, ce programme prendra fin en novembre 2007 — et c'est à cause de la Loi maritime du Canada qui interdit aux autorités portuaires de recevoir de l'argent du gouvernement fédéral. Cette loi a été modifiée pour une période de trois ans par la Loi sur la sécurité publique de 2004, et cette période de trois ans prendra fin en novembre 2007. Les autres ports, ainsi que les autres installations et les exploitants de traversiers, ont accès à ce programme de contribution jusqu'en novembre 2009.

Le sénateur Day : J'aurais beaucoup d'autres questions à vous poser sur ce sujet. Peut-être aurons-nous l'occasion de le faire à votre prochaine visite et j'ai bien hâte de le faire.

If we could move on to air travel, and the specified persons list, my questions are directed toward assuring that there is a balance between civil liberties and the right of the individual and the importance of protecting security generally.

We have been given a list of three different items that you follow in determining whether someone should be on the specified persons list. One of them is someone who it can be reasonably suspected will endanger the security of an aircraft. Are these regulations, or are these Transport Canada guidelines to determine how you will make up your list of specified persons?

Mr. Grégoire: No, these are not regulations, they are guidelines. As I said before, the idea is opinion-based. The Minister of Transport or his representative has to have an opinion, which he or she arrives at by looking at those three things — but it could be something else as well. We clearly want to limit this to aviation security threats. If an individual person has a criminal record, for instance — that in itself is not enough for that individual to have his or her name on the specified person list. If you look at those three things, they are pretty serious items.

Senator Day: Let us look at the third one — an individual who is convicted of one or more serious offences and who may attack or harm — so an individual who has committed a serious offence and may harm a passenger. In his exuberant youth, Senator Banks might have had a conviction for being in a fight somewhere —

Senator Banks: How did you know?

Senator Day: — and harmed an individual. Is that enough to get him on the no-fly list or the specified persons list?

Mr. Grégoire: I would not discuss personal cases here.

Senator Day: I am giving you a hypothetical. I am sure it is not the case for Senator Banks. I wanted to pick someone beyond reproach.

Mr. Grégoire: It has to be very serious; and to make sure we have opinions from others, we will form a committee of three. Actually, we have already formed the committee — Transport Canada, CSIS and the RCMP. Each individual candidate to be put on the list will be assessed by these three entities, and the recommendation will be made to place the person on the list or to remove the person from the list because —

Senator Day: Every 30 days.

Mr. Grégoire: Yes, it will meet on a regular basis. It can add people if we have new information. For instance, if we have information about a new terrorist two weeks after the list was amended, the name will be added.

Senator Day: It is not only than terrorists; it is anybody that might possibly harm a passenger.

Si nous pouvions passer maintenant à la question du transport aérien, et à la liste des personnes désignées; mes questions visent à nous assurer qu'il y a un équilibre entre les libertés civiles et les droits de la personne et l'importance de protéger la sécurité de façon générale.

On m'a remis une liste de trois éléments différents que vous utilisez pour déterminer si quelqu'un doit figurer sur la liste des personnes désignées. Un de ces éléments, c'est quelqu'un qui soulève des doutes raisonnables quant au danger qu'il présente pour la sûreté d'un aéronef. S'agit-il de règlements ou s'agit-il de directives de Transports Canada pour déterminer comment vous allez établir la liste des personnes désignées?

M. Grégoire : Non, ce ne sont pas des règlements, ce sont des directives. Comme je l'ai dit auparavant, l'idée est fondée sur une opinion. Le ministre des Transports ou son représentant doit pouvoir se former une opinion en examinant ces trois éléments — mais il pourrait y avoir d'autres choses également. Nous voulons clairement limiter cela aux menaces touchant la sûreté aérienne. Si une personne a un dossier criminel, par exemple — cela n'est pas suffisant en soi pour que la personne soit inscrite sur la liste des personnes désignées. Si vous regardez ces trois éléments, ce sont des choses assez sérieuses.

Le sénateur Day : Regardons le troisième — une personne qui a été déclarée coupable d'une ou plusieurs infractions graves et qui pourrait attaquer ou porter atteinte à — alors, une personne qui a commis une infraction sérieuse et qui peut porter atteinte à un passager. Dans sa jeunesse exubérante, le sénateur Banks aurait pu avoir été reconnu coupable de s'être battu en quelque part...

Le sénateur Banks : Comment l'avez-vous su?

Le sénateur Day : ... et d'avoir porté atteinte à une personne. Est-ce suffisant pour l'inscrire sur la liste d'interdiction de vol ou sur la liste des personnes désignées?

M. Grégoire : Je ne voudrais pas discuter de cas personnels ici.

Le sénateur Day : Je vous donne un exemple hypothétique. Je suis certain que ce n'est pas le cas du sénateur Banks. Je voulais choisir quelqu'un qui est au-dessus de tout reproche.

M. Grégoire : Il faut que ce soit très sérieux; et pour nous assurer que nous avons l'opinion d'autres personnes, nous allons former un comité tripartite. En fait, nous avons déjà créé le comité — Transports Canada, le SCRS et la GRC. Chaque nom susceptible d'être inscrit sur la liste sera évalué par ces trois entités et il sera recommandé d'inscrire le nom de la personne sur la liste ou de retirer le nom de la personne de la liste parce que...

Le sénateur Day : Tous les 30 jours.

M. Grégoire : Oui, il se réunira régulièrement. Il peut ajouter des noms si nous avons de nouveaux renseignements. Par exemple, si nous avons de l'information au sujet d'un nouveau terroriste deux semaines après que la liste a été modifiée, le nom sera ajouté.

Le sénateur Day : Alors, ce n'est pas uniquement les terroristes, c'est n'importe qui qui pourrait porter atteinte à un passager.

Mr. Grégoire: Yes, but look at the three together. It has to be very serious. We are not talking about making a list of unruly passengers; it is a list of dangerous people.

Senator Day: Is your guideline conjunctive? Does each one of these three have to be there or just any one of them?

Mr. Grégoire: No, not necessarily; but you need enough information to decide that the person is a threat to the flight.

Senator Day: Okay, do you have a list now?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: How many people are on it?

Mr. Grégoire: Not many; we are just starting to make the list.

Senator Day: Do you know how many you have now?

Mr. Grégoire: We will never discuss the exact numbers or names on the list.

Senator Day: Is it 1,000 or 10,000? Give me an order of magnitude.

Mr. Grégoire: No, we will not discuss the content of the list. We will not make the list public.

Senator Day: I think the public is entitled to have an order of magnitude of this number of people.

Mr. Grégoire: Two previous ministers have mentioned that the list will be smaller than the U.S. list.

Senator Day: What is the size of the U.S. list now?

The Chairman: 350,000.

Mr. Grégoire: It is large.

Senator Day: It is going to be smaller than the 350,000.

Mr. Grégoire: Yes, because the criteria to get on the list are more stringent.

Senator Day: Do you anticipate exchanging your list with the U.S. authorities?

Mr. Grégoire: If we were ever to get there, as recommended by Justice Denise O'Connor, we would have to do it respecting the Privacy Act and other Canadian laws. It would have to be done under a memorandum of understanding, a MOU, which we do not have now.

Senator Day: Are you working on one?

Mr. Grégoire: We are thinking about it.

Senator Day: Do you receive the U.S. list without an MOU?

M. Grégoire : Oui, mais regardez les trois éléments ensemble. Il faut que ce soit très sérieux. Nous ne parlons pas de faire une liste de passagers turbulents; c'est une liste de personnes dangereuses.

Le sénateur Day : Est-ce que votre directive est conjunctive? Faut-il que les trois éléments soient là ou uniquement n'importe lequel d'entre eux?

M. Grégoire : Non, pas nécessairement; mais vous devez avoir suffisamment d'information pour décider que la personne est une menace pour le vol.

Le sénateur Day : Très bien, avez-vous une liste à l'heure actuelle?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Combien y a-t-il de noms sur cette liste?

M. Grégoire : Pas beaucoup; nous ne faisons que commencer à établir la liste.

Le sénateur Day : Savez-vous combien de noms vous avez maintenant?

M. Grégoire : Nous ne révélerons jamais les chiffres exacts ou les noms qui figurent sur la liste.

Le sénateur Day : Est-ce 1 000 ou 10 000? Donnez-moi un ordre de grandeur.

M. Grégoire : Non, nous n'allons pas discuter du contenu de la liste. Nous n'allons pas rendre la liste publique.

Le sénateur Day : Je pense que le public a le droit d'avoir un ordre de grandeur de ce nombre de personnes.

M. Grégoire : Deux ministres précédents ont dit que la liste sera plus courte que la liste américaine.

Le sénateur Day : Et quelle est la taille de la liste américaine maintenant?

Le président : Elle compte 350 000 noms.

M. Grégoire : Elle est longue.

Le sénateur Day : Elle aura moins de 350 000 noms.

M. Grégoire : Oui, parce que les critères d'inscription sur la liste sont plus exigeants.

Le sénateur Day : Prévoyez-vous transmettre votre liste aux autorités américaines?

M. Grégoire : Si jamais nous devions en arriver là, comme l'a recommandé le juge Dennis O'Connor, nous devrions le faire en respectant la Loi sur la protection des renseignements personnels et d'autres lois canadiennes. Cela devrait se faire en vertu d'un protocole d'entente qui n'existe pas à l'heure actuelle.

Le sénateur Day : Est-ce que vous travaillez sur un tel protocole d'entente?

M. Grégoire : Nous y pensons.

Le sénateur Day : Avez-vous reçu la liste américaine sans un protocole d'entente?

Mr. Grégoire: We do not have the U.S. list. The Canadian air carriers that fly to the U.S. do have the list.

Senator Day: Do you anticipate that once the MOU is done, you will receive the U.S. list and those names would automatically become part of our list?

Mr. Grégoire: There will be nothing automatic. Each name that goes on the Canadian list will have to be looked at by this committee of three. It can only go on the list if we have enough evidence to form an opinion that the person represents a threat to aviation security.

Senator Day: My final question is with respect to your 30-day review of the list. I think it is important to review this on a regular basis, but I wondered how you chose 30 days. Was that determined by the number of people available to perform the function?

Mr. Grégoire: I am sorry; I do not know why it is 30 days. However, I can tell you that we consulted extensively with everybody involved — with a large number of civil liberty groups and others — on the process and how we should manage the list. For instance, to prevent a false positive and to prevent errors on the list, 30 days is as good as 20 or 50.

Senator Day: Well, if you are on the list, 20 would be a lot better than 30.

Mr. Grégoire: If you are on the list —

Senator Day: I would like to get off that list.

Mr. Grégoire: That has no importance with the number of days. If you are on the list and you do not think you should be there, you can process your complaint through the reconsideration office.

Senator Day: Then I have to go to the OR, the Office of Reconsideration.

Mr. Grégoire: Yes, and you can have either your name removed from the list or, if your name is the same as somebody who should stay on the list, provide additional information to make sure that even though you have the same name as the other person, you will not have problems when going to fly.

Senator Day: When I arrive at the airport, there is nothing that I can do if my name is on this list. There is nothing I can do at that time other than go home and make my application to the Office of Reconsideration and fly another time; is that correct?

Mr. Grégoire: Is your name confirmed? Are you a terrorist?

Senator Day: If my name is on the list, there is nothing I can do to sort it out at the airport.

M. Grégoire : Nous n'avons pas la liste américaine. Les transporteurs aériens canadiens qui ont des vols vers les États-Unis ont la liste.

Le sénateur Day : Prévoyez-vous que lorsque le protocole d'entente existera, vous recevrez la liste américaine et que ces noms seront ajoutés automatiquement à notre liste?

M. Grégoire : Il n'y aura rien d'automatique. Chaque nom qui sera inscrit sur la liste canadienne devra être examiné par ce comité tripartite. Et un nom ne pourra être inscrit sur la liste que s'il y a suffisamment d'éléments pour se former une opinion quant à savoir si cette personne représente une menace pour la sûreté aérienne.

Le sénateur Day : Ma dernière question porte sur votre examen aux 30 jours de la liste. Je pense qu'il est important d'examiner cette liste régulièrement, mais je me demande comment vous en êtes arrivés à choisir 30 jours. Est-ce que cette période a été déterminée en fonction du nombre de personnes disponibles pour faire le travail?

M. Grégoire : Je suis désolé; je ne sais pas pourquoi c'est 30 jours. Cependant, je peux vous dire que nous avons eu des consultations très poussées auprès de tous ceux qui sont concernés — un grand nombre de groupes de défense des droits civils et d'autres — sur le processus et sur la façon dont nous devrions administrer la liste. Par exemple, pour prévenir les résultats faussement positifs et pour prévenir les erreurs sur la liste, 30 jours sont aussi bons que 20 ou 50.

Le sénateur Day : Eh bien, si votre nom figure sur la liste, 20 jours seraient beaucoup mieux que 30.

M. Grégoire : Si votre nom figure sur la liste...

Le sénateur Day : J'aimerais que mon nom soit retiré de cette liste.

M. Grégoire : Cela n'a rien à voir avec le nombre de jours. Si votre nom est sur la liste et que vous estimez qu'il ne devrait pas y être, vous pouvez faire une plainte auprès du bureau de réexamen.

Le sénateur Day : Alors, je dois aller au Bureau de réexamen.

M. Grégoire : Oui, vous pouvez soit obtenir que votre nom soit retiré de la liste ou, si vous portez le même nom que quelqu'un qui devrait rester sur la liste, fournir des renseignements additionnels pour vous assurer, même si vous avez le même nom que cette autre personne, de ne pas avoir d'ennuis lorsque vous désirez prendre l'avion.

Le sénateur Day : Lorsque j'arrive à l'aéroport, il n'y a rien que je puisse faire si mon nom figure sur cette liste. Il n'y a rien que je puisse faire à ce moment-là sauf retourner chez moi, faire une demande au Bureau de réexamen et prendre l'avion plus tard; est-ce exact?

M. Grégoire : Est-ce que votre nom est confirmé? Êtes-vous un terroriste?

Le sénateur Day : Si mon nom est sur la liste, il n'y a rien que je puisse faire pour régler le problème à l'aéroport.

Mr. Grégoire: Yes, you can provide additional information. You will show your identity card or your passport and a determination will be made whether or not you are the person that is on the list. However, you are right; if it is demonstrated that you are the person on the list, that your data element matches those on the list, then you cannot fly.

Senator Day: So it is more than just a list of names; it is a list of names with other information that can be checked against what I would show to you.

Mr. Grégoire: Yes, senator.

Senator Day: That can be done right at the airport.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: That is helpful.

The Chairman: To clarify a point that arose with Senator Day, the airlines will have a list. Is that correct?

Mr. Grégoire: Yes, absolutely they will have a list.

The Chairman: How do you control that they protect that list?

Mr. Grégoire: They have to control the list because it has to meet all the requirements of the Privacy Act.

The Chairman: What position are you in to audit and to ensure that they keep that list private?

Mr. Grégoire: I will ask Mr. Brandt to respond.

Brion Brandt, Director, Security Policy, Transport Canada: The distribution of the list will be controlled as part of the regulations. Air carriers will be obligated to control that list and to ensure that it is stored in a proper manner. We have aviation security inspectors across the country and one of their functions as part of this program will be to ensure that the right kinds of precautions are in place by air carriers to protect the privacy of the confidentiality of that list.

The Chairman: Mr. Brandt, will not every ticket agent have access to that list?

Mr. Brandt: They will have access to information that indicates that there is a name, date of birth and gender of someone that matches a person attempting to board an aircraft. That is the kind of information that they will have access to. They can match up when a person appears to verify that that is the person.

The Chairman: Ms. Kinney, what will you provide to the committee clerk in the way of additional material?

Ms. Kinney: You mentioned the regulations. Did you want other information?

Senator Day: It is a list of the managers who have to obtain the background checks on all the employees of the cruise terminal.

M. Grégoire : Oui, vous pouvez fournir des renseignements additionnels. Vous allez présenter votre carte d'identité ou votre passeport et on décidera si oui ou non vous êtes la personne dont le nom figure sur la liste. Toutefois, vous avez raison; s'il est démontré que vous êtes bel et bien la personne dont le nom figure sur la liste, si les éléments d'information à votre sujet recourent ceux de la liste, alors, vous ne pourrez pas prendre l'avion.

Le sénateur Day : Alors, c'est plus qu'une simple liste de noms; c'est une liste de noms comportant d'autres renseignements qui peuvent être vérifiés avec les pièces que je pourrais vous montrer.

M. Grégoire : Oui, sénateur.

Le sénateur Day : Cela peut se faire à l'aéroport même.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Voilà qui est utile.

Le président : Pour préciser un point qui a été soulevé par l'intervention du sénateur Day, les lignes aériennes auront une liste. Est-ce exact?

M. Grégoire : Oui, absolument; elles auront une liste.

Le président : Comment allez-vous vous assurer qu'elles protègent cette liste?

M. Grégoire : Elles doivent protéger la liste parce qu'il faut respecter toutes les exigences de la Loi sur la protection des renseignements personnels.

Le président : Comment allez-vous vérifier et vous assurer qu'elles gardent cette liste confidentielle?

M. Grégoire : Je vais demander à M. Brandt de répondre.

Brion Brandt, directeur, Politique de sécurité, Transports Canada : La distribution de la liste sera contrôlée dans le cadre de la réglementation. Les transporteurs aériens seront tenus d'assurer un contrôle sur la liste et de voir à ce qu'elle soit placée en lieu sûr. Nous avons des inspecteurs de la sûreté aérienne postés partout au pays et une de leurs tâches dans le cadre de ce programme, c'est de s'assurer que les transporteurs aériens prennent des mesures de précaution appropriées pour protéger le caractère confidentiel de cette liste.

Le président : Monsieur Brandt, n'est-ce pas tous les préposés aux billets qui auront accès à cette liste?

M. Brandt : Ils auront accès à de l'information qui indique qu'il y a quelqu'un dont le nom, la date de naissance et le sexe correspondent à quelqu'un qui tente de monter à bord d'un avion. C'est le genre d'information auquel ils auront accès. Ils peuvent comparer cette information pour vérifier si c'est bien la bonne personne.

Le président : Madame Kinney, qu'allez-vous faire parvenir à la greffière du comité comme matériel additionnel?

Mme Kinney : Vous avez parlé du règlement. Voulez-vous d'autre information?

Le sénateur Day : C'est une liste des gestionnaires qui doivent obtenir les vérifications des antécédents de tous les employés de la gare maritime pour paquebots de croisière.

Senator Moore: — of all restricted areas — R2s.

Senator Day: Yes, in addition to cruise terminals.

Ms. Kinney: Yes, the regulations contain the list. Some sections speak to the restricted areas where security clearance is required and the specific types of duties and positions that require security clearance. We will supply that information from the regulations to the committee clerk.

Senator Meighen: Was there not an undertaking to verify your guesstimate of the 30,000 people who will be given security clearance? I believe that it is about half, or a little less than half, of the total number of employees.

Mr. Grégoire: It will be difficult to provide the exact number, but we will give you a range.

Senator Meighen: You have told us that it is slightly less than half.

Ms. Kinney: May I clarify that point? As we mentioned, a number of these employees move from site to site. In Vancouver, where many employees work for a short period of time in one area, at the cruise ship terminal handling baggage for example, the port authority could end up with a large percentage of its workers requiring that security clearance because of those two to three weeks of work, whereas at different jobs those same workers might not require clearance. The estimate will be broad.

The Chairman: That drives home the logic of everyone having a pass. You will know with great precision how many passes have been issued but what you will not know is how many people are working in a port. Am I correct in saying that?

Mr. Grégoire: Yes, you are correct, Mr. Chairman.

The Chairman: On behalf of the committee, I thank the three witnesses from Transport Canada. It is been an instructive meeting for the committee. We have learned a great deal more about two areas that had been troubling the committee in terms of the details. Clearly, we still have some concerns about the approach that you are taking. We are grateful to you for elaborating and clearing up some areas that we did not understand and we now have a better understanding of.

For members of the public viewing the program, if you have any questions or comments please visit our website by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony and confirm hearing schedules. Otherwise, you may contact the committee clerk by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

Two weeks from this day, the committee will hear from the commanders of the army, navy and air force as they provide testimony before the committee regarding their various commands.

The committee continued in camera.

Le sénateur Moore : ... de toutes les zones réglementées — R2.

Le sénateur Day : Oui, en plus des gares maritimes pour paquebots de croisière.

Mme Kinney : Oui, le règlement contient la liste. Certains articles parlent des zones réglementées où une habilitation de sécurité est nécessaire et les types particuliers de tâches et d'occupations qui exigent une habilitation de sécurité. Nous allons fournir cette information tirée du règlement à la greffière de comité.

Le sénateur Meighen : N'avait-on pas entrepris de vérifier votre estimation au jugé des 30 000 personnes qui recevront une habilitation de sécurité? Je crois que c'était environ la moitié, ou un peu moins de la moitié, du nombre total d'employés.

M. Grégoire : Il sera difficile de fournir un chiffre exact, mais nous allons vous donner une étendue.

Le sénateur Meighen : Vous nous avez dit que c'était un peu moins de la moitié.

Mme Kinney : Puis-je clarifier ce point? Comme nous l'avons dit, un certain nombre de ces employés se déplacent d'un endroit à un autre. À Vancouver, où de nombreux employés travaillent pendant une courte période de temps dans un endroit, par exemple, dans la gare maritime pour paquebots de croisière à la manutention des bagages, les autorités portuaires pourraient se retrouver avec un pourcentage élevé de ses employés qui ont besoin d'une habilitation de sécurité à cause de ces deux ou trois semaines de travail, tandis que dans des emplois différents, ces mêmes travailleurs pourraient ne pas avoir besoin d'une habilitation. L'estimation sera grossière.

Le président : Cela vient renforcer la thèse selon laquelle tout le monde aura un laissez-passer. Vous saurez avec une grande précision combien de laissez-passer ont été délivrés, mais ce que vous ne saurez pas, c'est combien de personnes travaillent dans un port. Ai-je raison?

M. Grégoire : Oui, vous avez raison, monsieur le président.

Le président : Au nom du comité, je remercie les trois témoins de Transports Canada. Ce fut une réunion très instructive pour le comité. Nous en avons appris beaucoup au sujet de deux domaines dont les détails posaient certaines difficultés aux membres du comité. Il est clair que nous avons toujours certaines préoccupations au sujet de l'approche que vous avez adoptée. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir clarifié certaines choses que nous ne comprenions pas et que nous comprenons mieux maintenant.

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 la greffière du comité, en composant le 1-800-267-7362 pour obtenir plus d'information ou de l'aide pour contacter les membres du comité.

Dans deux semaines, le comité entendra les commandants de l'armée, de la marine et de la force aérienne qui témoigneront devant le comité concernant leurs divers commandements.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

**An Interim Report of the Standing Senate Committee
on National Security and Defence**

February 2007

MEMBERSHIP

39th Parliament – 1st Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Michael A. Meighen, *Deputy Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins

The Honourable Tommy Banks

The Honourable Joseph A. Day

The Honourable Wilfred P. Moore

The Honourable Gerry St. Germain

(*) The Honourable David Tkachuk (member since November 29, 2006)

The Honourable Rod A.A. Zimmer

*The Honourable Marjory Lebreton, P.C., (or the Honourable Gerald Comeau)

*The Honourable Daniel Hays (or the Honourable Joan Fraser)

**Ex Officio Members*

Other Senators who participated during the 39th Parliament – 1st Session:

The Honourable George Baker

The Honourable Janis G. Johnson

The Honourable Pierre Claude Nolin

The Honourable Hugh Segal

MEMBERSHIP

38th Parliament – 1st Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins

The Honourable Tommy Banks

The Honourable Jane Cordy

The Honourable Joseph A. Day

The Honourable Michael A. Meighen

The Honourable Jim Munson

The Honourable Pierre Claude Nolin

*The Honourable Jack Austin, P.C. (or the Honourable William Rompkey, P.C.)

*The Honourable Noël A. Kinsella (or the Honourable Terry Stratton)

**Ex Officio Members*

Other Senators who participated during the 38th Parliament – 1st Session:

The Honourable Ione Christensen

The Honourable Anne C. Cools

The Honourable Percy Downe

The Honourable Rose-Marie Losier-Cool

The Honourable John Lynch-Staunton

The Honourable Terry M. Mercer

The Honourable Wilfred P. Moore

The Honourable Donald H. Oliver

The Honourable Gerard A. Phalen

The Honourable William Rompkey

The Honourable Peter A. Stollery

The Honourable David Tkachuk

The Honourable Marilyn Trenholme Counsell

MEMBERSHIP

37th Parliament – 3rd Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins

The Honourable Tommy Banks

The Honourable Jane Cordy

The Honourable Joseph A. Day

The Honourable Michael A. Meighen

The Honourable Jim Munson

The Honourable David P. Smith, P.C.

*The Honourable Jack Austin, P.C. (or the Honourable William Rompkey, P.C.)

*The Honourable John Lynch-Staunton (or the Honourable Noël A. Kinsella)

**Ex Officio Members*

MEMBERSHIP

37th Parliament – 2nd Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins

The Honourable Tommy Banks

The Honourable Jane Cordy

The Honourable Joseph A. Day

The Honourable Michael A. Meighen

The Honourable David P. Smith, P.C.

The Honourable John (Jack) Wiebe

*The Honourable Sharon Carstairs, P.C. (or the Honourable Fernand Robichaud, P.C.)

*The Honourable John Lynch-Staunton (or the Honourable Noël A. Kinsella)

**Ex Officio Members*

MEMBERSHIP

37th Parliament – 1st Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins

The Honourable Tommy Banks

The Honourable Jane Cordy

The Honourable Joseph A. Day

The Honourable Laurier L. LaPierre

The Honourable Michael A. Meighen

The Honourable John (Jack) Wiebe

*The Honourable Sharon Carstairs, P.C. (or the Honourable Fernand Robichaud, P.C.)

*The Honourable John Lynch-Staunton (or the Honourable Noël A. Kinsella)

**Ex Officio Members*

TABLE OF CONTENTS

Canada's Involvement in Afghanistan.....	1
The Rationale Behind Canada's Involvement in Afghanistan	2
Looking for Answers	3
The Challenges.....	4
Problem 1: Warrior Culture.....	4
Problem 2: Home Team Advantage	4
Problem 3: Away Team Disadvantage.....	5
Problem 4: Geography and Time	5
Problem 5: Can we win, given how the map is drawn?.....	6
Problem 6: Change Comes Slowly in Medieval Societies.....	6
Problem 7: The Enemy is Rich.....	7
Problem 8: The Society We are Trying to Rebuild is Corrupt.....	7
Problem 9: Too Many Innocent People Killed.....	7
Problem 10: We Don't Have a (Visible) Development Program	8
Problem 11: The Perception That Life for People in Kandahar is More Fraught with Peril Because We are There	9
Problem 12: If This is a Litmus Test for the New NATO, the Results Aren't Impressive So Far	10
Problem 13: Afghanistan Does Not Want to be Rebuilt in Canada's Image	10
So, Why Are We Still Over There?	11
Proof of Success	11
The Committee's Perception.....	13
Recommendations	15
APPENDIX I.....	17
Order of Reference	17
APPENDIX II	19
Biographies of Committee Members	19
APPENDIX III.....	31
Biographies of the Committee Secretariat.....	31

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

Afghans have been both battered by foreign occupiers and tyrannized by extreme elements of their own countrymen for as long as its citizens can remember. The Russians bludgeoned Afghanistan in the '80s. The Americans helped drive the Russians out in 1989 and then largely abandoned the Afghans in the '90s. The Taliban moved into the void and ruled with merciless fervor until overpowered by the Americans and their Northern Alliance allies in 2001.

An election in 2004 brought a new president to power in Kabul and, just under a year later, a new government was elected. But the Taliban continue to resist, particularly in three southern provinces, including Kandahar. While efforts are being made to eliminate corruption and solidify democratic institutions throughout the country, real power resides largely in the hands of warlords from various tribes. Any attempts to centralize control are complicated by the fact that Afghanistan's economy is almost totally dependent on the sale of opium, and the opium marketplace is controlled by the warlords and, increasingly, the Taliban.

Tens of thousands of innocent people have died during the struggle for power in Afghanistan. More are being lost every day.

Canada's Involvement in Afghanistan

Canada's involvement in Afghanistan has expanded dramatically since it first participated in the International Security Assistance Force (mandated by the United Nations in late 2001). While Canada did participate in the war on terror in Afghanistan during the first part of 2002, our first deployment under ISAF occurred in the summer of 2003. That mission, Operation Athena as named by the Canadian Forces - was largely undertaken within the relatively safe confines of the capital city of Kabul, and attracted little attention in Canada.

Canada began expanding our forces in Afghanistan in the summer of 2005, preparing for combat in the far more dangerous province of Kandahar, home of the Taliban. For the past year, approximately 2,500 members of the Canadian Forces have taken a lead combat role in Kandahar Province under Operation Archer, aided and augmented primarily by troops from Britain and the Netherlands, who are

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

conducting operations in adjoining southern provinces. In August 2006, a new NATO command assumed responsibility for operations in this part of Afghanistan while still working in close conjunction with the U.S.-led Operation Enduring Freedom. These NATO allies are often called upon to provide air support for Canadian troops on the ground. Since Operation Archer began, 44 Canadian troops and one diplomat have been killed in Afghanistan; about 200 soldiers have been wounded.

In February 2006, Canada and 40 other countries including Afghanistan, signed “The Afghanistan Compact.” The Compact sets out detailed outcomes, including benchmarks and timelines, and commits Canada to contributing to the rehabilitation of Afghanistan until February 1st 2011.¹

The Rationale Behind Canada’s Involvement in Afghanistan

Canada is deeply involved in attempting to stabilize Afghanistan, for very good reasons.

Firstly, looking at Canada’s involvement in Afghanistan from a humanitarian point of view, only a very callous person would deny that the Afghan people need help.

Secondly, looking at Canada’s involvement from a strategic point of view, only a very naive person would deny that western countries are threatened by religious extremists – some of the most venomous of whom currently make their home in Afghanistan – and that neither Canada nor its allies should acquiesce to that threat.

Members of our Committee are neither callous nor naive. We have been studying Canada’s overall military capacity, and the Afghanistan situation in particular, for more than five years now. We believe that we understand both the humanitarian and strategic motives behind Canada’s military deployment in Afghanistan, and associated efforts to improve the life of Afghans through development projects and diplomatic initiatives.

On the Committee’s second visit to Afghanistan shortly before Christmas 2006, five of our members met Canadians on the Kandahar base and, thanks to the cooperation of the Canadian commander Brigadier-General T. Grant and the U.S.

¹ The Afghanistan Compact is the result of the London Conference on Afghanistan, which took place on January 31st –February 1st, 2006.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

Army's helicopters, we visited members of Canada's Provincial Reconstruction team in the countryside. We were impressed by the commitment and bravery of the soldiers, commanders, and support personnel we met there. Like other Canadians, we want our troops to succeed, and we want them to return home safely.

We would not, however, be acting in the interests of Canadians in Afghanistan or at home if we did not proceed beyond the realm of emotional patriotism into the realm of intellectual patriotism, which means taking a hard look at what Canada is up against in Afghanistan.

To help determine whether the Afghanistan mission – as currently constituted – makes sense, we believe that Canadians should have access to all the information at the Government's disposal necessary to help them formulate their own answers to essential questions. Since Canada's involvement in Afghanistan comes at a huge cost – in both lives, and in billions of dollars – Canadians need answers to the following five questions:

- What precisely is Canada's role in Afghanistan?
- What will define success for Canada in Afghanistan?
- What are the realistic chances of achieving that kind of success in Afghanistan?
- What costs² are Canadians willing to pay to achieve success?
- Is Canada's mission to Afghanistan currently being deployed in a way that gives Canada the best chance of achieving success?

Looking for Answers

Does our Committee have definitive answers to these questions? We do not. But we have studied the key issues related to Canadian security and defence for several years now. We have asked questions of thousands of people – including military leaders, enlisted personnel, academics, bureaucrats, politicians, journalists, and Canadians from all walks of life about those issues. We have studied Afghanistan,

² The Committee was advised by Brigadier-General Tim Grant that the monetary cost of the operation in Kandahar is \$30 million per month exclusive of salaries.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

and some of us have been there – albeit all too briefly. So Committee members believe that we have a contribution to make in what should be a national discussion on Canada’s involvement in Afghanistan. Such a discussion, replete with clear answers, has been sorely lacking.

Our troops deserve more than patriotic bumper stickers. They deserve thoughtful assessments from honest and impartial observers as to why Canada is in Afghanistan, what we can expect to achieve there, what we *cannot* expect to achieve there, and how best to proceed to try to ensure that the benefits of this deployment – both to Canada and Afghanistan – end up outweighing the costs.

The Challenges

The word “challenges” is widely used by politicians, bureaucrats and other sleight-of-hand artists as a euphemism for “problems.” There are all kinds of problems to be solved if the Canadian deployment to Afghanistan is to achieve what any reasonable person would define as “success.”

Allow us to list some of these problems first, and wrestle later in this Report with what might constitute a successful outcome.

Problem 1: Warrior Culture

Afghans have, over centuries, proven themselves to be fierce fighters particularly when confronting invaders from outside cultures. They repeatedly defeated the British during the 19th century “Afghan Wars” when Britain was the world’s dominant military power, and they routed the Soviets during the 1980s when the Soviet Union was the world’s second most dominant military power. Superior military technology does not always win the day, particularly in an era when suicide bombing and Improvised Explosive Devices have proven themselves to be very effective tools in this kind of war. Afghans are used to killing and being killed. Their society has been in a state of war for most of the last two centuries.

Problem 2: Home Team Advantage

NATO troops see themselves as defenders of the majority of Afghans versus powerful minority groups – the Taliban and regional warlords – who are the true enemies of the Afghan people. But how do Afghans see us? Do residents of

Kandahar province – home of the Taliban – see the situation our way? The harsh and sadistic Taliban government was repugnant to westerners, and to many Afghans. But are the Taliban more repugnant than foreign troops, who have been despised each and every time they have come to Afghanistan over the past two centuries?

We think we're the good guys. What do Afghans think?

Problem 3: Away Team Disadvantage

The Taliban have no trouble identifying village elders and other influential Afghans. Identifying those people is far more difficult for a foreign army, including ours. We were informed that there have been cases when Canadian authorities thought they were talking to impartial “elders,” when they were actually talking to members of the Taliban. Furthermore, the Taliban are far more capable of finding out who they can trust in any given location – they have eyes and ears everywhere. Some Canadians we talked to strongly suggested that Afghans will always tell foreigners what they want to hear, which may have nothing to do with reality. Put simply, the side that speaks the language and knows the culture will always have the advantage when it comes to knowing what's really going on.

Problem 4: Geography and Time

The Taliban have time and geography on their side. Invading armies can only spend so much time on foreign soil before patience and money run out at home. The Taliban have forever. Are Canadians willing to commit themselves to decades of involvement in Afghanistan, which could cost hundreds of Canadian lives and billions of dollars with no guarantee of ending up with anything like the kind of society that makes sense to us? If we aren't willing to hang in for the long haul, what will have been the point of five years of Canadian lives and Canadian money disappearing?³

³ If one were to look at this problem in strictly military terms (which one obviously cannot), tying up so many of the personnel and resources of the Canadian Forces in Afghanistan is a double-edged sword. On the one hand, Canada's combat role is hardening troops on the battlefield – a painful and perilous experience, but an important one for any military. On the other hand, the Forces' involvement in Afghanistan not only precludes other missions at home and abroad that may prove to be important, it ties up resources that the Forces could be using to transform and grow after years of neglect.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

Problem 5: Can we win, given how the map is drawn?

In the 1890s, the British Empire arbitrarily demarcated the border between Afghanistan and then British India (Pakistan since 1947), known as the Durand Line, taking into account physical geography not human geography. Tribes, including the Pashtun, therefore have roots on both sides of the Afghanistan and Pakistan border. Local Taliban members have found ways to gain virtually free passage across the border and have used this to their advantage - hiding out in Pakistan. This is a wild and independently-minded region over which Pakistan has little control. Most analysts believe that even if it actually wanted to (a prospect that many believe is wishful thinking) the Government of Pakistan would find it nearly impossible to exert meaningful control in this unruly border region.

This gives the Taliban a safe haven in which to hide and plan their attacks on our troops; and to plan their return to oppression of the Afghan people.

Problem 6: Change Comes Slowly in Medieval Societies

Some Canadians may think of all Middle East countries in similar terms, but countries like Iraq and Iran are far more sophisticated than Afghanistan. Afghanistan is only remotely connected to the modern world. Only one out of three Afghans is literate, and the country's economy is almost entirely dependent on the growth of poppies and the sale of opium. The country's only brief experience with democracy ended in a coup in 1973. The three primary forces in Afghan politics are armed power, tribal loyalties and corruption. Anyone expecting to see the emergence in Afghanistan within the next several decades of a recognizable modern democracy capable of delivering justice and amenities to its people is dreaming in Technicolor.

Chris Alexander, when he was Canada's Ambassador to Afghanistan, told members of the Committee in his living room in Kabul that it would take 5 generations of effort to make a difference in Afghanistan. Lieutenant-General Andrew Leslie, currently Commander of Land Forces said on a number of occasions, that the mission would take two decades to complete. People outside Kabul are generally far more dependent on their traditional Sharia courts and systems of government than they are on the central government. Not only is the government's justice system as corrupt as other components of the government, most police are untrained, illiterate, and don't even know what the law is. This

makes the law difficult to enforce. While NATO is proud of the fact that national elections have taken place, these elections have proven to be all but irrelevant to Afghans in places like Kandahar.

Problem 7: The Enemy is Rich

Much of the lucrative opium trade is controlled by the Taliban. Villagers who join the Taliban's fighting forces earn a significantly larger amount of money than Afghan police officers, who earn \$70 a month. Cutting down poppies isn't the answer – unless we offer alternatives to the abject poverty that would only get worse without the poppy crop. Unless that situation changes, most Afghans won't have much trouble deciding which side to snuggle up to: the rich guys who aren't foreigners, who can hide in the mountains for years or decades or centuries if need be, and who pay big bucks; versus the foreign guys who can't hide, who will eventually run out of time and patience, and who don't pay big bucks.

Problem 8: The Society We are Trying to Rebuild is Corrupt

Afghan government officials are notoriously corrupt at all levels, including those within the police and many regional governments. Since police and bureaucrats earn relatively low salaries and some state governors (all of whom are appointed by the President) are notorious for skimming those salaries, the police and other officials are known for shaking down ordinary citizens on a regular basis. The Taliban were known for their excessive moral indignation when in power. There were often brutal consequences. The good news is that the current government is not known for moral excess. The bad news is that the word moral is probably the last word that comes to an ordinary Afghan's mind when describing the new government. Nearly everyone we talked to in Afghanistan – Canadians and Afghans - mentioned the high degree of corruption as a problem. It would be much easier to win hearts and minds if ordinary Afghans had respect for public officials. Higher salaries for police and other officials would undoubtedly help lessen corruption. But it is a pipe dream to believe that this deep-seated tradition will go away overnight.

Problem 9: Too Many Innocent People Killed

Collateral damage does not win the hearts and minds of Afghans. This damage results from air support, suicide attacks, Improvised Explosive Devices etc. The

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

death of many innocent people and the destruction of property are undermining efforts to portray our troops as “the good guys.” The Committee is impressed by the concerns that our troops have in attempting to minimize collateral effects during their operations. However, when the Committee was outside of the Kandahar base, we met one Afghan police colonel who, after he said all the proper things in a speech he had clearly memorized, became more animated and more frank when he claimed that Canada has no chance of winning the support of the people of Kandahar as long as so many innocent Afghans were dying as a result of NATO air strikes. He said that the local population will simply wait until we disappear; that siding with the Canadians is a bad bet the way things are going; and that the incentives aren’t there to risk annoying those people up in the hills.

Problem 10: We Don’t Have a (Visible) Development Program

The province of Kandahar is where the Canadians are. The Canadian International Development Agency (CIDA) insists that it has a number of development projects underway in the province, but no one was able to show us. Canada did contribute to the building of a road that makes military forays less dangerous; but building one kilometer of road, no matter how strategically-important, isn’t going to win any hearts and minds. Journalists say they have seen some evidence of useful programs, but these appear to be limited. It appears obvious to us that the kind of widespread development and aid that is said to be winning hearts and minds in other regions of the country can happen in Kandahar only if and when Kandahar, which is now essentially a war zone, is militarily stabilized.

There is a chicken-and-egg element here, however. Unless Canada can gain credit for some useful and prominently-seen development efforts in Kandahar, it will remain difficult to gain the support of Afghans in that province, and therefore to stabilize the region. If our troops are to be seen as liberators rather than invaders, their image needs all the help it can get. That is why the Committee believes that CIDA should be funneling significant amounts of development money through our military, and doing so *in Kandahar*. At present, CIDA’s focus is on improving the institutional strength of the central Government of Afghanistan in Kabul; to make it more workable and therefore more relevant and appealing to its citizens. Whenever the issue of development came up, nearly every Canadian official we talked to emphasized the importance of stabilizing Afghanistan’s central institutions – Parliament, the justice system, the health care system, etc.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

This is a necessary and worthy long-term goal. Even in the short term, institutions like the police, the army and the courts need to be strengthened and reformed. But in places like Kandahar, if Canadian and other NATO troops are to have any hope of creating the kind of peaceful conditions that would enable foreign and Afghan NGOs to bring in improvements at the village level, then Canada needs to focus on showing what can be done on the ground now.

There seems to be a mantra that only if the central government's institutions can be reformed will the people get assistance from the centre; and that only then will they respect and support their federal government. There is some truth and logic in this. But one wonders if Canada isn't too fixated on making Afghan institutions work like ours, which is going to take a *very* long time, if it ever happens. In the meantime in Kandahar, Canada should be connecting directly to the people whose needs are immediate, and who are unlikely to buy in to our efforts unless they are offered something more rewarding than another chance to live in a war zone. We may have something more and better to offer than the Taliban, but we don't have much time to prove it.

The process of reforming Afghan institutions will take a long, long time. Meanwhile, since peace is not in sight in Kandahar or in neighbouring provinces, the Government of Canada should be funneling money through the Canadian military so that our soldiers can be seen to be the sponsors of very visible, helpful projects at the grass roots. Only when our military is seen to be there to assist rather than conquer, is there any hope that we can start being seen as a positive alternative to the Taliban.

In normal times, the best way to deliver aid is *not* through the military. But these are not normal times.

Problem 11: The Perception That Life for People in Kandahar is More Fraught with Peril Because We are There

The bottom line is that we say we are in Afghanistan to make things better for Afghans. Things may be improving in some parts of the country, but where Canada is trying to have its biggest impact – in Kandahar – life is clearly *more perilous because we are there*. That doesn't mean that Canada shouldn't be there, or that we should not be engaging the Taliban. We need to do that to help create the stability needed to work toward long-term solutions. But it does mean that the ordinary

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

citizen of Kandahar is living in a war zone that he or she wouldn't be living in if NATO troops weren't there. The combination of too many innocent lives being lost and too little development assistance coming through the pipeline contributes to making life bleak and dangerous in the Kandahar region. We need to do everything possible to make the short term more livable while we are trying to improve prospects for the long term.

Problem 12: If This is a Litmus Test for the New NATO, the Results Aren't Impressive So Far

Some NATO allies (other than the U.S., the U.K., and the Netherlands) have shown themselves to be unwilling to serve on the battlefield in Afghanistan. If the Afghans are going to take over their own defence against the Taliban, they need to be trained and they need to develop military leadership. The current NATO contingent doesn't have enough troops to go toe-to-toe with the Taliban, to get involved in defending development projects, and at the same time to train Afghan troops and leaders. Any other NATO countries that get involved in such training will have to join the Afghan troops in action over the early years of producing an effective Afghan fighting force. Since NATO countries like Germany and France don't want to engage in battle, how will this training get done? NATO came together to defend Europe against the Soviet threat. That role is history. If NATO is to have a meaningful new role, it is likely to be that of like-minded countries working in common cause against what all of them perceive to be a common threat. At the moment, violent religious extremism with roots in places like Afghanistan and Pakistan is at the top of the threat list. Some of our allies are doing a lot of saluting, but not much marching. So what does that say about the future of NATO?

Problem 13: Afghanistan Does Not Want to be Rebuilt in Canada's Image

There are all kinds of pressure from home to provide the kind of aid that Canadians believe in because they would reflect the kind of society we treasure: no corruption, free and fair elections, girls being treated equally with boys in terms of education and other matters. Afghanistan is considerably more backward than other difficult areas like Iraq, Iran and Palestine. Whatever changes are made here are going to take many generations to effect, and any early reforms are unlikely to

present Canadians with the kinds of successes that might easily be seen to justify our involvement in Afghanistan.

So, Why Are We Still Over There?

Firstly, we have international allies that we need to support. Following the attacks on 9/11, Canada made a commitment to its fellow NATO member-states to assist in securing and re-building Afghanistan not only for the sake of international peace and security, but also for the safety and security of Canadians. Secondly, as one of the richest countries in the world, we cannot stand idly by and fail to help one of the poorest countries in the world. As the Committee has said repeatedly, we cannot succeed in Afghanistan at the point of a bayonet. Afghanistan needs infrastructure – a viable economy not centered on the poppy fields; and a government, courts, police force and military that are trusted in all provinces and by local Afghans.

Thirdly, Afghanistan was a training ground for terrorists whose actions disrupted our lives and economy. We cannot let instability abroad ruin the prosperity of our country.

Canada has accepted the responsibility of stabilizing and re-building the most dangerous part of Afghanistan. Now that the problems or “challenges” facing our troops in Kandahar and Afghanistan as a whole have been outlined, what should be our description of success?

Proof of Success

The Committee believes that any proof of Canadian success in Afghanistan will be built on progress in the following areas:

1. **STABILITY:** Our mission needs to create sufficient **stability** in Kandahar and neighbouring southern provinces to allow the economic and political development of this impoverished region to begin.
2. **GOVERNANCE:** Our mission needs to help improve the **governance** of Afghanistan without expecting that we will recreate this country’s institutions and behaviour patterns in anything like a Canadian image.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

3. **CORRUPTION:** Eliminating corruption in a place like Afghanistan is probably a pipe dream. Even reducing corruption to the point that most development assistance actually gets to ordinary people will qualify as a huge success. Building an army and police force that offered protection to citizens instead of shaking them down for money will constitute a huge step forward.
4. **GEOGRAPHY:** Until now the Afghanistan-Pakistan Border has proven to be an insurmountable challenge. As long as the Taliban have access to hideouts beyond the reach of our forces, our mission has little hope of success. The Government of Canada has put pressure on the Pakistan Government to patrol and take control of its border with Afghanistan, but there is still disagreement over how this should be done. Canada's opposition to the very existence of landmines, for example, runs counter to the Pakistani proposal to use landmines in securing the border. Is it time for Canada, in partnership with other nations and international organizations, to explore with Afghanistan radical new solutions?

Canadian Foreign Minister Peter MacKay, in his recent visit to Pakistan, offered to put together a group of experts with vast experience in managing the North American border to make concrete suggestions to Pakistan. According to Mr. MacKay, the government had also tasked the Army to come forward with suggestions on how to deal with the Afghanistan-Pakistan border. In the context of enhanced border monitoring and security, Mr. MacKay and his Pakistani counterpart exchanged views on selective fencing, aerial surveillance, and the use of modern technology like biometrics in border movement. In addition, Mr. MacKay agreed to extend technological assistance to help Pakistan strengthen border controls.⁴

Although the Committee is looking forward to hearing these suggestions and potential solutions, the Committee is concerned about the complexities of implementing 21st century biometrics in a 16th century environment, and the timeframe it would take to accomplish such a feat.

It is clear that in the interim, robust action needs to be taken in order to prevent the Taliban from undermining Canadian efforts in the region. For

⁴ Qudssia Akhlaque, "Pakistan-Afghanistan border mining being reviewed: Canadian FM holds talks" January 9th, 2007, DAWN Group of Newspapers and Relief Web International.

example, one alternative would be to establish a defensible no-go zone on the Afghan side of the border that would effectively stop Taliban infiltration into Afghanistan from the traditional Pashtun territory.

The Committee's Perception

The Committee was impressed by the optimism of Canadian troops and their leaders to bring about positive change in Afghanistan. But when Committee members listened closely to both military people and diplomats, both Afghan and Canadian, we found it hard to square that with reality. Huge and complex set problems confront any foreign interests attempting to give ordinary Afghans access to an even perfunctory combination of peace, democracy, justice and prosperity.

It is in our view doubtful that this mission can be accomplished given the limited resources that NATO is currently investing in Afghanistan. The kind of collateral damage and lack of developmental progress that has marked NATO's effort in the Kandahar region to date, and the Taliban's ability to retreat to and redeploy from the mountains of Pakistan makes success even more doubtful.

To have any chance of success, Canada and our allies must make real progress in solving the problems listed above. We can never solve all of them at once, but will have to make a sizable dent, and we will have to make it soon.

Ours is an enormously difficult task. Meanwhile, the task of our enemy - the Taliban and some regional warlords - is relatively easy. They don't have to win major battles. They only need to keep attracting disaffected people to their cause; use those people to disrupt reform; and persist for as many years as it takes for Canada and our allies to lose heart.

If our only mission is to distract the Taliban while our allies and other progressive forces make progress on other fronts, historians may some day describe Canada's deployment to Afghanistan as a success. But if the goals of the Government of Canada are this modest, that hasn't been properly explained to Canadians. It is said that Canada is giving Afghans a better chance to live decent lives. In the words of the Department of National Defence website:

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

“The Afghan people are relying on the international community to help them rebuild their lives and their country after having suffered through decades of instability, oppression and insurgency.

By supporting the rebuilding of institutions such as independent courts, police and an army, Canada is on the ground laying the foundation for Afghans to govern themselves and secure a better future.

Canada has shown leadership by committing troops, resources, development and political effort to help the Afghan government secure a better future for its people. We have made a commitment to the Afghan people and we will stand by that commitment.”⁵

If that is Canada’s goal – obviously joined to the goal of inflicting significant damage to radical forces that pose a threat to western society – then Canada and NATO must deploy more resources in Afghanistan and use those resources in a better way than we have done to this point. If this proves impossible, Canada should be prepared to consider withdrawing its troops from Afghanistan as soon as our current commitment ends.

⁵ DND/CF: Backgrounder, “*Canadian Forces Operations in Afghanistan: Why are we there?*” January 5th, 2007.

Recommendations

The Committee Recommends That:

- 1. The Government of Canada continue to apply pressure on its NATO allies to provide additional troops to assist in the training of the Afghan National Army through the use of Operational Mentor Liaison Teams.**
- 2. The Government of Canada send up to 250 additional Canadian Forces instructors when an increase in the number of Afghan National Army trainees in Kandahar requires an expansion of the Canadian Operational Mentor Liaison Teams.**
- 3. The Government of Canada provide up to 60 Canadian police trainers in addition to its current contingent of approximately 6 officers (soon to be 10) to help train the Afghan National Police and its Auxiliary.**
- 4. The Government of Canada significantly augment the \$10 million contribution announced by the Minister of Foreign Affairs in January 2007 to provide uniforms and, for future years, to improve benefits and salaries for the Afghan National Police.**
- 5. The Government of Canada, in order to minimize civilian casualties, continue with the “gentle approach” of providing advance warning to civilians of forays against Taliban fighters, as successfully used in *Operation Baaz Tsuka*.**
- 6. The Government of Canada should announce that while it understands that Canada’s involvement in Afghanistan is long**

term, it will be forced to reconsider its commitment unless NATO, within the next 12 months, puts into place in Kandahar a significantly larger and fully-engaged stability force.

- 7. In the next year and in subsequent fiscal years, until NGOs are able to safely function in Kandahar, CIDA provide from its budget \$20 million directly to the Canadian Forces for their use in local development projects by Afghans.**
- 8. The Government of Canada advise the Karzai government that it must, within the next 12 months, present to NATO a comprehensive, transparent and effective plan to reduce corruption as a condition of Canada's continued long term commitment in Afghanistan.**
- 9. To effectively stop Taliban infiltration, the Government of Canada, with its NATO partners and Afghanistan, establish a defensible buffer zone in Afghanistan on the Afghan side of its border with Pakistan.**
- 10. The Government of Canada increase agricultural and commercial assistance to help Afghan farmers in their transition from growing poppies to cultivating legitimate alternative crops.**
- 11. The Government of Canada, in conjunction with Afghan authorities, should engage our special forces and RCMP intelligence gathering expertise in an accelerated program of interdiction, targeting drug lords and their distribution systems in order to quell the trade of narcotics.**

APPENDIX I
Order of Reference

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, April 27, 2006:

It was moved by the Honourable Senator Kenny, seconded by the Honourable Senator Moore:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the national security policy of Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

(a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to and prevent a national emergency or attack, and the capability of the Department of Public Safety and Emergency Preparedness to carry out its mandate;

(b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;

(c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and

(d) the security of our borders and critical infrastructure.

That the papers and evidence received and taken during the Thirty-seventh and Thirty-eighth Parliaments be referred to the Committee; and

That the Committee report to the Senate no later than March 31, 2007 and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until May 31, 2007.

After debate,

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

Paul C. Bélisle
Clerk of the Senate

**Canadian Troops in Afghanistan:
Taking a Hard Look at a Hard Mission**

APPENDIX II

Biographies of Committee Members



The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957. Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in the Fall of 1999 (DLC), from Acadia University, his old “alma mater”.

A former President of Camp Associates Advertising Limited, a well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as a Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980’s.

Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children’s Centre, the Federated Health Campaign in Ontario, the Healthpartners Campaign in the Federal Public Service as well as the Chairperson of Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. It was during his tenure as President in the early 1980’s that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels. Namely, Senator Atkins was National Campaign Chair in the federal elections of 1984 and 1988 and has held senior organizational responsibility in a number of Provincial election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis Premier of Ontario.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service. Senator Atkins served in the United States military from September 1957 to August 1959.

Currently, Senator Atkins sits as an independent Progressive Conservative member, and is on the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in Fredericton, New Brunswick and Member of the Advisory Council, School of Business at Acadia University.



The Honourable TOMMY BANKS, Senator

Tommy Banks is known to many Canadians as an accomplished and versatile musician and entertainer. He is a recipient of the Juno Award, the Gemini Award and the Grand Prix du Disque.

From 1968 to 1983 he was the host of The Tommy Banks Show on television. He has provided musical direction for the ceremonies of the Commonwealth Games, the World University Games, Expo '86, the XV Olympic Winter Games, various command performances and has performed as guest conductor of symphony orchestras throughout Canada, the United States, and in Europe.

He was founding chairman of the Alberta Foundation for the Performing Arts. He is the recipient of an Honourary Diploma of Music from Grant MacEwen College, and Honourary Doctorate of Laws from the University of Alberta, and of the Sir Frederick Haultain Prize. He is an officer of the Order of Canada, and a Member of the Alberta Order of Excellence.

Tommy Banks was called to the Senate of Canada on 7 April 2000. On 9 May 2001, Senator Tommy Banks was appointed Vice-Chair of the Prime Minister's Caucus Task Force on Urban issues.

He is currently a member of the Committee on National Security and Defence, Chair of the Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, and chair of the Alberta Liberal Caucus in the Parliament of Canada.

A Calgary-born lifelong Albertan, he moved to Edmonton in 1949 where he resides with Ida, as do their grown children and their families.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission



The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

He is currently a Member of the following Senate Committees: National Security and Defence; the Subcommittee on Veterans Affairs, National Finance and Internal Economy Budgets and Administration. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union. He is also the Chair of the Canada-Mongolia Friendship Group.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault in Ottawa, and Donald F. Sim, Q.C. in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day recently chaired the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military Colleges Club of Canada.

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall. He is a member of the bars of Ontario, Quebec and New Brunswick.



The Honourable COLIN KENNY, Senator

Career History

Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. His early political career began in 1968 as the Executive Director of the Liberal Party in Ontario. From 1970 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement

During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-88) and (1989-91), the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. The Senator is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Defence Matters

Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee of the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.

EMAIL: kennyco@sen.parl.gc.ca

Website: <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission



The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN, Q.C., Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, Fisheries, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada.

In his private career, Senator Meighen practiced litigation and commercial law in Montreal and Toronto. He is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Co-Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He sits on the Boards of Directors of Paribas Participations Limited, J.C. Clark Ltd. (Toronto), and Sentry Select Capital Corp. (Toronto).

Senator Meighen's present involvement in community service includes the Salvation Army (Past Chair), Stratford Festival (past Chair), Atlantic Salmon Federation - Canada (Chair), University of King's College (Chancellor), McGill University (Chair, McGill Fund Council and Governor).

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval and was awarded Honorary Doctorates in Civil Law from Mount Allison University in 2001 and from University of New Brunswick in 2002. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three sons.



The Honourable WILFRED P. MOORE, Q.C., Senator

Senator Moore was appointed to the Senate on September 26th, 1996 by the Right Honourable Jean Chrétien and represents the province of Nova Scotia (Stanhope St./Bluenose). The Senator graduated from Saint Mary's University with a Bachelor of Commerce degree in 1964 and in 1968, with a Law degree, from Dalhousie University.

The Senator was a Halifax Alderman from 1974 to 1980 and served as Deputy Mayor from 1977 to 1978. He was Chairman of the Halifax Metro Centre as well as the Social Assistance Appeal Board for Halifax and Dartmouth. He served as a member of the Board of Governors of Saint Mary's University for 10 years, including the Advisory Committee to the President.

Senator Moore served as a member of the Economic Committee of the Atlantic Liberal Caucus. This Committee was responsible for the policy paper for the Atlantic Provinces entitled "Catching Tomorrow's Wave." This initiative became government policy in 2000 under the program name of "Atlantic Investment Partnership" which committed \$700 million into research (including post-secondary education), community economic development, small communities investment, trade and investment, entrepreneurship and business skills development, and tourism.

In March, 2001, the Senator commenced an Inquiry in the Senate on the role of the federal government in the financing of deferred maintenance costs in Canada's post-secondary education institutions. This inquiry, after being considered by the Senate Standing Committee on National Finance, resulted in the federal government providing assistance of \$200 million in its 2002 budget for Canada's post-secondary education institutions for the indirect costs of research, which included maintenance of the buildings of those institutions. This financial assistance has continued in every subsequent federal budget.

Currently, the Senator sits as a member of the Senate Standing Committee on National Security and Defence, Banking Trade and Commerce, as well as the Joint Committee on Scrutiny of Regulations. He is vice-chair of the Canada-United States Inter-Parliamentary Group and is chair of the Senate's internal Artwork

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

Advisory Working Group. He is also a member of the Liberal Party's Post-Secondary Education and Research Caucus

He has sat on both the Standing Senate Committee on National Finance (1996-2003) and Legal and Constitutional Affairs (1996-2003). He is a Vice-Chairman of the Canada-United States Interparliamentary Group, and is a member and director of the Canada-Ireland Interparliamentary Friendship Group.

The Senator's community and volunteer involvement is wide-ranging. In particular, from 1994 until 2006, Senator Moore was volunteer chairman of the Bluenose II Preservation Trust Society, a not-for-profit registered charity organization, whose fundraising efforts over the winter of 1994-95 enabled the restoration and full operational and sailing status of the historic schooner, *Bluenose II*, one of Canada's beloved national icons. More recently, the Senator, along with the then President of the Nova Scotia College of Art and Design (NSCAD) and the Town of Lunenburg, initiated a studio residency program, in Lunenburg, for NSCAD. This facility will give graduates of the University an opportunity to gain professional experience, develop their work for an exhibit or graduate school, or make preparations for an entrepreneurial endeavour." Concurrently, this initiative strengthens the existing artistic community in Lunenburg.

Senator Moore was born in Halifax, Nova Scotia on January 14th, 1942. He lives with his wife Jane and their two children, Nicholas and Alexandra in Chester, Nova Scotia.



The Honourable GERRY ST. GERMAIN, Senator

Appointed to the Senate on June 23, 1993, the Honourable Gerry St. Germain represents the province of British Columbia and the Senatorial Division of Langley – Pemberton - Whistler. He is Chair of the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples, and also sits on Scrutiny of Regulations and National Security and Defence.

Senator St. Germain has had a long career in Parliament, having first been elected to the House of Commons in a 1983 by-election. He was subsequently re-elected in 1984. He was sworn to the Queen's Privy Council when appointed Minister of State (Transport) on March 31, 1988. He was appointed Minister of Forestry in October 1988.

In his life outside of Parliament, Senator St. Germain has worked as a commercial pilot, building contractor and cattle rancher.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission



The Honourable DAVID TKACHUK, Senator

Appointed to the Senate on June 8, 1993, the Honourable David Tkachuk represents the province of Saskatchewan. He is Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, and also sits on the Senate Committees of Agriculture and Forestry; Banking, Trade and Commerce; National Security and Defence; and the Selection Committee.

Senator Tkachuk holds a Bachelor of Arts from the University of Saskatchewan and a Teaching Diploma from the College of Education in Saskatoon. In his life outside of Parliament, he has worked as a teacher and a businessman.



The Honourable ROD A.A. ZIMMER, CM, Senator

With a long and distinguished career in business and philanthropy, Rod Zimmer is one of Winnipeg's most recognized community leaders. His roots stem from Kuroki Saskatchewan, where he was born. He acquired a Bachelor of Commerce from the University of Saskatchewan in Saskatoon.

Since 1993, he has been the President of The Gatehouse Corporation. From 1995 to 1998, he served as Vice President of Festivals for the Pan American Games Society Inc. From 1985 to 1993, he was the Director of Marketing and Communications for the Manitoba Lotteries Foundation and was also the Director of Project Management for the Canadian Sports Pool Corporation in Ottawa in 1984. From 1979 to 1983, he was Vice-President of Corporate Communications for CanWest Capital Corporation. In 1973 he became Special Assistant to the Hon. James Richardson, Minister of National Defense, in Ottawa and served in that position until 1979.

Rod Zimmer is an extremely active player within his community, volunteering his services for countless charitable causes and organizations including serving as President of the Royal Winnipeg Ballet from 1989 to 1991 and as a Member of the Board of Directors for the Winnipeg Blue Bombers Football Club from 1981 to 1993.

Throughout his career, he has co-chaired and coordinated appeals for various charitable groups, arts and sport organizations and universities, including, B'nai Brith, Hebrew University, Manitoba Métis Federation, First-Nations, Universities of Winnipeg and Manitoba, Winnipeg Chinese Cultural Centre, Hellenic Society, East Indian Culture Centers, Saskatchewan Association of Rehabilitation Centres, Para and Special Olympics, and recently Gold Medal Plates (Manitoba)/ 2010 Winter Olympics (Vancouver).

Recently, Rod Zimmer was asked to be the Senate Caucus Liaison for the Young Liberals of Canada. A role that will allow him to mentor youth from across the country through his position as a Senator, an illustration that merely reflects his countless years of dedication to youth within the Liberal Party.

**Canadian Troops in Afghanistan:
Taking a Hard Look at a Hard Mission**

APPENDIX III
Biographies of the Committee Secretariat



**Major-General (Ret'd) G. Keith McDonald, Senior
Military Advisor**

MGen McDonald grew up in Edmonton, attended College Militaire Royal in St. Jean and Royal Military College in Kingston (RMC), graduating in 1966 and being awarded his pilot wings in 1967.

MGen McDonald operationally flew the Tutor, T-33, CF5, CF104 and CF18 aircraft accumulating over 4000 hours of pilot in command throughout his 37-year career in the Air Force, Canadian Forces.

He held staff positions at the Royal Military College, in Baden Soellingen Germany, at National Defence Headquarters in Ottawa and at the North American Aerospace Command in Colorado Springs. Command positions include CF18 Squadron Commander, Base and Wing Commander in Baden Soellingen, Germany.

Major General McDonald ended his military career as the Director of Combat Operations at Headquarters North American Aerospace Defence Command at Colorado Springs, USA.

After leaving the military in 1998, General McDonald served a period of “conflict of interest” prior to joining BMCI Consulting as a Principal Consultant in the Aerospace and Defence Division. He left BMCI in 2002 to set up his own consulting company, KM Aerospace Consulting.

Major General McDonald has a degree in Political and Economic Science (Honours Courses) from the Royal Military College. He has completed Canadian Forces staff school, the Royal Air Force (England) Staff College, the National Security studies course, Post Graduate Courses in Business at Queens University, Electronic Warfare Courses at the University of California Los Angeles, the Law of Armed Conflict at San Remo, Italy, and numerous project management courses.

General McDonald is married to the former Catherine Grunder of Kincardine, Ontario, and they have two grown daughters, Jocelyn and Amy.

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission



Barry A. Denofsky, National Security Advisor

Barry Denofsky recently retired after having completed 35 years with the Canadian Security Intelligence Service (CSIS) and the Royal Canadian Mounted Police (RCMP). Mr. Denofsky joined the RCMP in January 1969 and worked as a peace officer in Saskatchewan, Alberta, and Quebec. In 1972, he was transferred to the RCMP Security Service where he was involved in a variety of national security investigations. With the creation of CSIS in 1984, Mr. Denofsky maintained his interest and involvement in matters of national security with the new Service.

Mr. Denofsky held a variety of operational and senior management positions with CSIS which have included the following: Chief, Counter Intelligence, Quebec Region, Deputy Director General Operations, Ottawa Region, Deputy Director General Counter Terrorism, Headquarters, Ottawa, and Director General Counter Intelligence, Headquarters, Ottawa. On retirement from CSIS, Mr. Denofsky was the Director General, Research, Analysis and Production, Headquarters, Ottawa. In that capacity, he was responsible for the production and provision to government of all source analytical products concerning threats to the security of Canada

Mr. Denofsky also represented CSIS for many years at meetings of the NATO Special Committee in Brussels, Belgium. The Special Committee is an organization of security and intelligence services representing all member nations of NATO. In 2002, Mr. Denofsky was the Chair of the NATO Special Committee Working Group.

Mr. Denofsky is a graduate of the University of Toronto, and holds a graduate Diploma in Public Administration from Carleton University in Ottawa. He is a member of the Council of Advisors, the Canadian Centre of Intelligence and Security Studies, (CSIS), Carleton University. He is married and has two children.

Steven James, Analyst



Steven James joined the Parliamentary Information and Research Service of the Library of Parliament in July 2005. He serves as a Research Officer for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Mr. James received his Bachelor of Arts (Psychology and Sociology) from the University of Alberta and a Masters in Military and Strategic Studies from the Center for Military and Strategic Studies at the University of Calgary.

Mr. James' recent studies have focused on Canada's counter-terrorism framework, specifically, federal, provincial and municipal responses to and prevention of terrorist-related incidents.

Previous to joining the Committee, Mr. James served as a Police Officer for the both the Ontario Provincial Police (1994 - 1998) and the Toronto Police Service (1998 - 2001).

Canadian Troops in Afghanistan: Taking a Hard Look at a Hard Mission

Jodi Turner, Committee Clerk

Jodi Turner joined the Committees Branch of the Senate in January 2005. She serves as the Co-clerk for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Ms. Turner received a *cum laude* Double Honours Bachelor of Arts (French and Political Studies) and a *cum laude* Masters in Public Administration (specialization in Canadian Politics), from the University of Manitoba.

Previous to joining the Committee, she served as Chief of Staff to the Speaker of the Senate from 2002 – 2005; and was Vice-President of Research for Western Opinion Research in Winnipeg, Manitoba from 2000 – 2002.



Barbara Reynolds, Committee Clerk

Barbara Reynolds has worked with Canadian parliamentarians for 30 years in various capacities. Trained as a sociologist, she worked for 10 years as a research officer for the Library of Parliament, assisting committees involved in the area of social affairs. During this time she served for three years as Director of Research for the House of Commons Committee on Disabled Persons that produced the landmark report entitled *Obstacles*.

An associate of the Parliamentary Centre for 15 years, she organized fact-finding visits for legislators to and from the United States as well as study tours to Canada for legislators from African and Southeast Asian countries. She coordinated professional development programs for legislators and their staff, and wrote guidebooks on the operation of parliamentarians' offices in Ottawa and in their constituencies. In addition, she served as the director of the Parliament, Business and Labour Trust, a program under which legislators spend up to a week with major corporations and trade unions.

From 1985 to 2000 she also served as adviser to the Canadian Group of the Inter-Parliamentary Union, the worldwide organization of legislators that serves as the parliamentary wing of the United Nations.

In April 1998, she joined the Senate Committees Directorate as a Committee Clerk. Her committee assignments have included: Security and Intelligence; Boreal Forest, Fisheries; Transportation Safety; Veterans Affairs; and National Security and Defence. In June 2002, she received the Speaker's Award of Excellence for her work in the Senate.

**Les troupes canadiennes en
Afghanistan :
il faut voir les choses en face**

**Rapport intérimaire du Comité sénatorial permanent
de la défense et de la sécurité**

Février 2007

MEMBRES DU COMITÉ

39^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable Michael A. Meighen, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Gerry St. Germain

(* L'honorable David Tkachuk (membre depuis le 29 novembre 2006)

L'honorable Rod A.A. Zimmer

* L'honorable Marjory Lebreton, C.P. (ou l'honorable Gerald Comeau)

* L'honorable Daniel Hays (ou l'honorable Joan Fraser)

* *Membres d'office*

Autres sénateurs ayant participé aux travaux du Comité pendant la 1^{ère} session de la 39^e législature :

L'honorable George Baker

L'honorable Janis G. Johnson

L'honorable Pierre Claude Nolin

L'honorable Hugh Segal

MEMBRES DU COMITÉ

38^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable Jim Munson

L'honorable Pierre Claude Nolin

* L'honorable Jack Austin, C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)

* L'honorable Noël A. Kinsella (ou l'honorable Terry Stratton)

* *Membres d'office*

Autres sénateurs ayant participé aux travaux du Comité pendant la 1^{re} session de la 38^e législature :

L'honorable Ione Christensen

L'honorable Anne C. Cools

L'honorable Percy Downs

L'honorable Rose-Marie Losier-Cool

L'honorable John Lynch-Staunton

L'honorable Terry M. Mercer

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Donald H. Oliver

L'honorable Gerard A. Phalen

L'honorable William Rompkey

L'honorable Peter A. Stollery

L'honorable David Tkachuk

L'honorable Marilyn Trenholme Counsell

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 3^e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable Jim Munson

L'honorable David P. Smith, C.P.

* L'honorable Jack Austin, C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)

* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

* *Membres d'office*

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 2^e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable David P. Smith, C.P.

L'honorable John (Jack) Wiebe

* L'honorable Sharon Carstairs, C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)

* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

* *Membres d'office*

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Laurier L. LaPierre

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable John (Jack) Wiebe

* L'honorable Sharon Carstairs, C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)

* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

* *Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

Le rôle du Canada en Afghanistan.....	1
Les raisons de la présence du Canada en Afghanistan	2
À la recherche des réponses	4
Les défis	4
Problème n° 1 – Une culture guerrière	4
Problème n° 2 – L’avantage est à l’équipe locale	5
Problème n° 3 – L’étranger se trouve en position de désavantage.....	5
Problème n° 4 – La géographie et le temps	5
Problème no 5 – Pouvons-nous gagner dans les conditions géographiques actuelles?.....	6
Problème n° 6 – Les sociétés médiévales évoluent très lentement	6
Problème n° 7 – L’ennemi est riche	7
Problème n° 8 – La société que nous essayons de rebâtir est corrompue	7
Problème n° 9 – Il y a trop de morts dans la population	8
Problème n° 10 – Nous n’avons pas de programme de développement (visible)..	8
Problème n° 11 – La perception que notre présence même à Kandahar met la population en danger	10
Problème n° 12 – Si l’Afghanistan constitue, pour le nouvel OTAN, l’occasion de faire ses preuves, les résultats ne sont pas encourageants	10
Problème n° 13 – L’Afghanistan ne veut pas d’une reconstruction à l’image du Canada	11
Alors, pourquoi sommes-nous encore là?	11
Signes de succès	12
L’impression du Comité	14
Recommandations.....	17
ANNEXE I.....	19
Ordre de renvoi.....	19
ANNEXE II.....	21
Biographies des membres du comité.....	21
ANNEXE III.....	33
Biographies du Secrétariat du comité.....	33

Les troupes canadiennes en Afghanistan : il faut voir les choses en face

Aussi longtemps qu'ils s'en souviennent, les Afghans ont été alternativement brutalisés par des occupants étrangers et tyrannisés par les extrémistes parmi eux. Les Russes les ont éreintés dans les années 1980. Les Américains les ont aidés à repousser les Russes hors de chez eux en 1989 puis les ont largement laissé tomber dans les années 1990. Les talibans ont profité du vide laissé par le départ des Américains pour prendre le pouvoir et instituer un régime animé par une ferveur sans merci jusqu'à ce qu'ils soient renversés par les Américains et leurs alliés de l'Alliance du Nord en 2001.

Une élection tenue en 2004 a porté un nouveau président au pouvoir à Kaboul et, moins d'une année plus tard, un nouveau gouvernement a été élu. Mais les talibans continuent d'opposer une résistance farouche, particulièrement dans les trois provinces du sud, notamment à Kandahar. Si l'on déploie des efforts pour lutter contre la corruption et consolider les institutions démocratiques dans tout le pays, le vrai pouvoir demeure largement entre les mains de chefs de guerre de diverses tribus. Les tentatives de centralisation du pouvoir sont compliquées par le fait que l'économie afghane dépend presque totalement de la vente d'opium et que ce sont les chefs de guerre et, de plus en plus, les talibans, qui ont la mainmise sur le marché de l'opium.

La lutte pour le pouvoir en Afghanistan a fait des dizaines de milliers de victimes innocentes, et continue d'en faire.

Le rôle du Canada en Afghanistan

La présence du Canada en Afghanistan s'est considérablement accrue depuis la première participation de notre pays à la Force internationale d'assistance à la sécurité (mandatée par les Nations Unies) à la fin de 2001. Le Canada a pris part à la guerre contre le terrorisme en Afghanistan au cours de la première moitié de 2002, mais notre premier déploiement au sein de la FIAS s'est effectué à l'été 2003. Cette mission – l'opération Athena, comme l'ont appelée les Forces canadiennes – a été exécutée essentiellement à l'intérieur du périmètre relativement sûr de Kaboul, et a suscité peu d'intérêt au Canada.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

C'est à l'été de 2005 que le Canada a commencé à étendre ses opérations en Afghanistan, se préparant à combattre dans la province bien plus dangereuse de Kandahar, fief des talibans. Depuis un an, environ 2 500 membres des Forces canadiennes jouent un rôle de premier plan dans la province de Kandahar dans le cadre de l'opération Archer, en collaboration et avec l'appui de soldats britanniques et hollandais surtout, qui mènent des opérations dans des d'autres provinces du sud. En août 2006, un nouveau commandement de l'OTAN a pris la direction des opérations dans cette région de l'Afghanistan réalisées de concert avec l'opération Enduring Freedom dirigée par les Américains. Ces alliés de l'OTAN assurent souvent l'appui aérien des troupes canadiennes sur le terrain. Depuis le début de l'opération Archer, 44 soldats et un diplomate canadiens ont été tués en Afghanistan et environ 200 soldats ont été blessés.

En février 2006, le Canada et 40 autres pays dont l'Afghanistan ont signé le Pacte pour l'Afghanistan. Le Pacte fixe en détail des résultats à atteindre, y compris des repères et des délais, et engage le Canada à contribuer à la réhabilitation de l'Afghanistan jusqu'au 1^{er} février 2011.¹

Les raisons de la présence du Canada en Afghanistan

Le Canada a de très bonnes raisons de tenter, avec d'autres, de stabiliser l'Afghanistan.

Premièrement, d'un point de vue humanitaire, il faudrait être particulièrement insensible pour nier que les Afghans ont besoin d'aide.

Deuxièmement, d'un point de vue stratégique, il faudrait être bien naïf pour ne pas se rendre compte que les extrémistes religieux du Moyen-Orient – dont certains des plus virulents vivent actuellement en Afghanistan – constituent, pour les pays occidentaux, une menace que ni le Canada ni ses alliés ne peuvent prendre à la légère.

Les membres du Comité ne sont ni insensibles, ni naïfs. Cela fait maintenant cinq ans que nous étudions la capacité militaire globale du Canada et que nous suivons la situation en Afghanistan. Nous croyons comprendre les enjeux humanitaires et stratégiques qui expliquent la présence des soldats canadiens en Afghanistan et les

¹ Le Pacte pour l'Afghanistan est le résultat de la conférence de Londres sur l'Afghanistan, qui s'est tenue du 31 janvier au 1^{er} février 2006.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

efforts déployés par ailleurs pour améliorer les conditions de vie des Afghans par la voie d'activités de développement et de mesures diplomatiques.

Lors de la deuxième visite du Comité en Afghanistan, un peu avant Noël, cinq de nos membres ont rencontré des Canadiens à la base de Kandahar et, grâce à la collaboration du brigadier général T. Grant et aux hélicoptères de l'Armée américaine, nous avons pu rencontrer des membres de l'équipe provinciale de reconstruction du Canada sur le terrain. Nous avons été impressionnés par la détermination et la bravoure des soldats, des commandants et du personnel de soutien que nous avons rencontrés. À l'instar de tous les Canadiens, nous voulons que nos soldats accomplissent leur mission et reviennent chez eux sains et saufs.

Cependant, nous manquerions à nos responsabilités envers les Canadiens en Afghanistan et au Canada si nous ne dépassions pas, dans notre patriotisme, le niveau émotif pour passer au niveau intellectuel afin de mesurer froidement les enjeux de la mission du Canada en Afghanistan.

Si nous voulons aider les Canadiens à décider, chacun pour soi, si la mission canadienne en Afghanistan se justifie, il faut mettre à la leur disposition toute l'information dont dispose le gouvernement de manière qu'ils puissent trouver réponse aux questions fondamentales qu'ils se posent. Comme l'intervention du Canada en Afghanistan coûte très cher – en vies humaines et en milliards de dollars – les Canadiens ont besoin des réponses aux cinq questions suivantes :

- Quel est au juste le rôle du Canada en Afghanistan?
- Qu'est-ce qui marquera la réussite de la mission du Canada en Afghanistan?
- Quelles sont les chances réelles de succès de la mission canadienne en Afghanistan?
- Quel est le prix² que les Canadiens sont prêts à payer pour assurer la réussite de la mission?
- La mission du Canada en Afghanistan est-elle organisée d'une manière qui présente les meilleures chances de succès?

² Le brigadier général Tim Grant a indiqué au Comité que l'opération à Kandahar coûte 30 millions de dollars par mois, sans compter les salaires.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

À la recherche des réponses

Le Comité a-t-il les réponses à toutes ces interrogations? Non. Cependant, nous étudions les grandes questions qui entourent la sécurité et la défense du Canada depuis plusieurs années. Nous avons interrogé des milliers de personnes – chefs militaires, gradés et simples soldats, fonctionnaires, universitaires, membres de la classe politique, journalistes et simples citoyens de tous les milieux – sur ces questions. Nous avons étudié l’Afghanistan, et certains d’entre nous s’y sont même rendus – encore que leur visite ait été trop brève. Nous pensons donc être bien placés pour contribuer utilement à un débat, idéalement d’envergure nationale, sur le rôle du Canada en Afghanistan, un débat aux réponses claires qui fait cruellement défaut.

Nos soldats méritent plus que des collants patriotiques sur nos pare-chocs. Ils ne méritent rien de moins qu’une évaluation honnête et impartiale des raisons de la présence du Canada en Afghanistan, de ce que nous pouvons espérer y accomplir, et de la façon de nous y prendre pour que les retombées de cette mission – pour le Canada comme pour l’Afghanistan – en contrebalancent largement les coûts.

Les défis

Le mot « défis » est très galvaudé. Pour bien des politiques, bureaucrates et autres prestidigitateurs de tout poil, c’est un euphémisme pour « problèmes ». Or, il y a toutes sortes de problèmes à résoudre pour que la mission du Canada en Afghanistan puisse raisonnablement être qualifiée de « succès ».

Faisons d’abord la liste de ces problèmes, et nous verrons plus loin dans le présent rapport ce qui pourrait être considéré comme une réussite.

Problème n° 1 – Une culture guerrière

Les siècles ont montré que les Afghans sont de farouches guerriers, particulièrement face à des envahisseurs étrangers. Ils ont défait les britanniques à plusieurs reprises durant les « guerres anglo-afghanes » du XIX^e siècle, alors que la Grande-Bretagne était la puissance militaire dominante du monde, et ils ont repoussé les soviétiques dans les années 1980, quand l’Union soviétique était la seconde puissance militaire dominante du monde. Ainsi, une technologie militaire supérieure n’est pas nécessairement garante de victoire, particulièrement à une

époque où les attentats suicides et les dispositifs explosifs de circonstance ont fait la preuve de leur efficacité comme instrument de ce genre de guerre. Les Afghans ont l'habitude de tuer et d'être tués. Ils vivent presque constamment dans une société en guerre depuis deux siècles.

Problème n° 2 – L'avantage est à l'équipe locale

Les soldats de l'OTAN se voient comme les défenseurs de la majorité des Afghans contre des groupes minoritaires puissants – les talibans et les seigneurs de guerre – qui sont les véritables ennemis du peuple afghan. Mais comment nous perçoivent les Afghans? Les résidents de la province de Kandahar – fief des talibans – voient-ils la situation du même œil que nous? Le régime rigoriste et sadique des talibans inspirait de la répugnance aux Occidentaux et à beaucoup d'Afghans. Mais les talibans sont-ils plus répugnants que les soldats étrangers, qui ont été honnis chaque fois qu'ils sont venus en Afghanistan au cours des deux derniers siècles?

Nous nous voyons dans le camp des bons. Qu'en pensent les Afghans?

Problème n° 3 – L'étranger se trouve en position de désavantage

Les talibans n'ont aucun mal à identifier les anciens d'un village et les autres personnages influents. C'est bien plus difficile pour une armée étrangère, même la nôtre. Apparemment, il serait arrivé que les autorités canadiennes, pensant s'adresser à des « anciens » impartiaux, traitaient en fait avec des talibans. Les talibans sont bien mieux à même de découvrir à qui ils peuvent faire confiance – ils ont des yeux et des oreilles partout. Certains des Canadiens à qui nous avons parlé nous ont dit que les Afghans disent toujours à l'étranger ce qu'il veut entendre, qui n'a peut-être rien à voir avec la réalité. Autrement dit, celui qui parle la langue et connaît la culture aura toujours l'avantage pour ce qui est de savoir ce qui se passe vraiment.

Problème n° 4 – La géographie et le temps

Les talibans ont le temps et la géographie de leur côté. Une armée d'invasion ne peut pas rester indéfiniment en sol étranger, car la patience et les ressources financières de ses commanditaires ne sont pas inépuisables. Les talibans ont tout le temps devant eux. Les Canadiens sont-ils vraiment prêts à s'engager à des dizaines d'années d'intervention en Afghanistan au prix de la vie de centaines de Canadiens

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

et de milliards de dollars, sans garantie aucune qu'on réussira à établir dans ce pays une société avec laquelle nous aurions des affinités? Si nous ne souhaitons pas nous engager pour si longtemps en Afghanistan, à quoi auront servi les vies que nous y avons sacrifiées et l'argent que nous y avons dépensé depuis cinq ans³?

Problème no 5 – Pouvons-nous gagner dans les conditions géographiques actuelles?

Dans les années 1890, l'Empire britannique a arbitrairement délimité la frontière entre l'Afghanistan et l'Inde britannique (le Pakistan depuis 1947), la ligne Durand, en tenant compte de la géographie physique, mais non de la géographie humaine. Les tribus, y compris les pachtounes, ont donc des racines des deux côtés de la frontière qui sépare l'Afghanistan et le Pakistan. Les talibans ont trouvé le moyen de traverser quasi librement la frontière et d'ainsi se réfugier au Pakistan. C'est une région sauvage et indépendante sur laquelle le Pakistan a peu de contrôle. La plupart des analystes croient que même s'il le voulait vraiment (et nombreux sont ceux qui pensent que ce sont là des vœux pieux), le gouvernement du Pakistan aurait de la difficulté à maîtriser la situation dans cette région frontalière.

Les talibans ont donc un refuge sûr où se cacher et planifier leurs attaques contre nos troupes, et aussi préparer leur retour en Afghanistan pour opprimer la population.

Problème n° 6 – Les sociétés médiévales évoluent très lentement

Pour certains, tous les pays du Moyen-Orient se ressemblent, mais en fait, des pays comme l'Iraq et l'Iran sont beaucoup plus évolués que l'Afghanistan. L'Afghanistan n'a que très peu de liens avec le monde moderne. Les deux tiers des Afghans sont analphabètes et l'économie du pays dépend presque entièrement de la culture du pavot et de la vente d'opium. Le pays n'a connu la démocratie qu'une fois, brièvement, expérience qui s'est soldée par un coup d'État en 1973. Les trois grandes forces actives dans la politique afghane sont le pouvoir armé, les loyautés

³ D'un point de vue strictement militaire, la mobilisation de tant de personnel et de ressources des Forces canadiennes en Afghanistan est une arme à deux tranchants. D'un côté, les opérations de combat dans lesquelles le Canada se trouve engagé endurent les soldats sur le champ de bataille – une expérience douloureuse et périlleuse, mais importante pour tout soldat. D'un autre côté, la présence des Forces en Afghanistan non seulement empêche la réalisation d'autres missions importantes au Canada et à l'étranger, mais consomme des ressources qui pourraient servir à transformer et à augmenter les Forces canadiennes après des années de négligence à leur endroit.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

tribales et la corruption. Quiconque s'attend à l'instauration en Afghanistan d'une démocratie moderne capable d'assurer justice et services essentiels à la population d'ici quelques dizaines d'années rêve en couleur.

Lorsqu'il était l'ambassadeur du Canada en Afghanistan, Chris Alexander a indiqué aux membres du Comité accueillis dans son salon à Kaboul qu'il faudrait cinq générations d'efforts pour que les choses changent en Afghanistan. Le lieutenant général Andrew Leslie, l'actuel commandant des Forces terrestres, a dit à plusieurs occasions qu'il faudrait vingt ans à la mission pour mener sa tâche à bien. En dehors de Kaboul, les gens s'en remettent bien davantage aux tribunaux et systèmes de gouvernement qui ressortissent à la Shari'a qu'au gouvernement central. Non seulement le système de justice gouvernemental est-il aussi corrompu que les autres éléments du gouvernement, mais la plupart des policiers sont des analphabètes sans formation qui, faute de connaître la loi, ont bien du mal à faire régner l'ordre. L'OTAN se félicite de la tenue d'élections nationales, mais dans les faits, celles-ci n'ont aucune signification pour les Afghans dans des endroits comme Kandahar.

Problème n° 7 – L'ennemi est riche

Les talibans ont la haute main sur une bonne partie du commerce de l'opium. Les villageois qui rejoignent les rangs des combattants des talibans gagnent beaucoup plus que les agents de police afghans, qui touchent 70 \$ par mois. La destruction des champs de pavot n'est pas une solution si on ne peut pas offrir à la population un autre moyen de gagner sa vie pour la tirer de l'abjecte pauvreté dans laquelle elle se trouve déjà et que la perte de la récolte de pavot ne peut qu'exacerber. Tant que la situation ne changera pas, la plupart des Afghans n'auront pas de mal à choisir entre deux camps : celui des riches, qui ne sont pas des étrangers, qui pourront au besoin se dissimuler dans les montagnes pendant des années, et qui paient grassement, ou celui des étrangers, qui ne peuvent se cacher nulle part, qui à bout de patience finiront un par partir un jour et qui paient peu.

Problème n° 8 – La société que nous essayons de rebâtir est corrompue

Les fonctionnaires afghans sont notoirement corrompus à tous les niveaux, y compris au sein de la police et de nombreuses administrations régionales. Comme les policiers et les fonctionnaires sont mal payés et que les gouverneurs de certains États (qui tous sont nommés par le président) se servent sans vergogne à même les

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

caisses de l'État, beaucoup de policiers et de fonctionnaires soutirent régulièrement de l'argent aux citoyens ordinaires. Quand ils étaient au pouvoir, les talibans étaient connus pour leurs excès d'indignation morale, qui avaient souvent des conséquences brutales. Les temps ont heureusement changé : on ne peut pas reprocher au gouvernement actuel des excès de moralité. En fait, le mot « moralité » est sans doute le dernier qui viendrait à l'esprit d'un Afghan pour décrire le nouveau gouvernement. Presque tous les gens à qui nous avons parlé en Afghanistan – Canadiens et Afghans – ont décrié le niveau de corruption. Il serait plus facile de gagner les cœurs et les esprits si les gens ordinaires avaient plus de respect pour les fonctionnaires. Le versement de salaires élevés aux fonctionnaires et aux policiers contribuerait grandement à réduire la corruption, mais il ne faut pas se bercer d'illusions : cette tradition bien ancrée ne disparaîtra pas du jour au lendemain.

Problème n° 9 – Il y a trop de morts dans la population

Les dommages collatéraux ne nous gagnent pas les cœurs et les esprits des Afghans. Ils résultent en grande partie de l'appui aérien, d'attentats suicides, d'engins explosifs improvisés, etc. La mort de tant d'innocents et la destruction matérielle compromettent les efforts déployés pour présenter nos soldats comme « les bons ». Le Comité trouve impressionnant le souci qu'ont nos soldats de réduire au minimum les dommages collatéraux pendant leurs opérations. Lorsqu'il est sorti de la base de Kandahar, il a rencontré un colonel afghan qui, après un discours convenu qu'il avait manifestement appris par cœur, est devenu plus animé et plus franc quand il a prétendu que le Canada n'avait aucune chance de se gagner l'appui de la population de Kandahar aussi longtemps que tant d'Afghans innocents mouraient par suite des frappes aériennes de l'OTAN. Il a dit que la population locale allait simplement attendre que nous partions, car au rythme où vont les choses, se ranger du côté des Canadiens est un mauvais pari qui risque d'indisposer les combattants des collines : pour ces Afghans, le jeu n'en vaut pas la chandelle.

Problème n° 10 – Nous n'avons pas de programme de développement (visible)

Les Canadiens sont concentrés dans la province de Kandahar. L'Agence canadienne de développement international (ACDI) affirme qu'elle exécute des activités de développement dans cette province, mais personne n'a pu le montrer. Le Canada a bien contribué à la construction d'une route qui rend les incursions

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

militaires moins dangereuses, mais ce n'est pas un kilomètre de route, aussi importante soit-elle sur le plan stratégique, qui va nous gagner les cœurs et les esprits. Des journalistes disent avoir vu des signes d'activités utiles, mais elles semblent limitées. Il nous apparaît évident qu'il faudra d'abord que la situation militaire soit stabilisée à Kandahar pour qu'on puisse réaliser, dans ce qui est actuellement à toutes fins pratiques une zone de guerre, des programmes généraux d'aide au développement comme ceux dont on dit qu'ils nous gagnent les cœurs et les esprits dans d'autres régions du pays.

Évidemment, on est un peu ici devant le problème de la poule et de l'œuf. Si le Canada n'arrive pas à obtenir crédit pour certains efforts de développement utiles et très visibles à Kandahar, il aura du mal à gagner l'appui des Afghans dans cette province et à stabiliser la région. Si nos soldats veulent être vus comme des libérateurs – et non comme des envahisseurs – ils auront fort à faire et besoin d'aide. C'est pourquoi le Comité estime que l'ACDI devrait, *au moins à Kandahar*, faire transiter une bonne part des budgets d'aide par nos Forces. Actuellement, l'ACDI met l'accent sur la consolidation des institutions du gouvernement central de l'Afghanistan à Kaboul, de manière à en améliorer le fonctionnement et à rendre celui-ci plus utile et plus attrayant aux yeux des citoyens. Presque tous les fonctionnaires canadiens auxquels nous avons parlé de développement ont fait ressortir l'importance de stabiliser les institutions centrales de l'Afghanistan – le Parlement, le système judiciaire, le système de santé, etc.

C'est là un objectif à long terme essentiel et valable. Même à court terme, il faut renforcer et réformer des institutions comme la police, l'armée et les tribunaux. Mais dans des endroits comme Kandahar, pour que les soldats canadiens et ceux de l'OTAN puissent espérer établir les conditions de paix nécessaires pour que les ONG étrangères et afghanes soient en mesure d'améliorer les conditions de vie au niveau des villages, le Canada doit chercher à montrer ce qui peut être fait sur place maintenant.

On sent un leitmotiv : c'est seulement quand les institutions du gouvernement central seront réformées que les gens pourront obtenir de l'aide de celui-ci et qu'ils apprendront à respecter et à soutenir le gouvernement fédéral. S'il y a un grain de vérité et de logique là-dedans, on se demande néanmoins si le Canada ne cherche pas un peu trop à faire fonctionner les institutions afghanes comme les nôtres, ce qui risque de prendre *très* longtemps, si tant est qu'on y arrive. Dans l'intervalle, à Kandahar, le Canada devrait chercher à établir le contact directement avec les gens dont les besoins sont immédiats, et qui ont peu de chances d'être impressionnés par

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

nos efforts tant qu'ils n'en retireront pas un avantage certain. Si nous avons quelque chose de plus et de mieux à offrir que les talibans, il ne nous reste pas grand temps pour le faire.

La réforme des institutions afghanes va prendre très, très longtemps. Dans l'intervalle, la paix étant loin d'être gagnée à Kandahar et dans les provinces voisines, le gouvernement du Canada devrait confier une plus forte proportion du budget d'aide aux militaires canadiens de manière que nos soldats puissent être vus comme contribuant à des activités et ouvrages très visibles qui facilitent la vie des gens ordinaires. Ce n'est que lorsque nos militaires commenceront à montrer qu'ils sont venus pour aider et non conquérir, que nous pourrons espérer commencer à être perçus comme une solution de rechange positive aux talibans.

En temps normal, les militaires ne sont pas les mieux placés pour assurer la prestation de l'aide, mais en Afghanistan, la situation n'est pas normale.

Problème n° 11 – La perception que notre présence même à Kandahar met la population en danger

L'argument décisif, c'est que nous sommes en Afghanistan pour améliorer la condition des Afghans. Or, si les choses s'améliorent peut-être dans certaines parties du pays, là où le Canada essaie le plus de changer les choses – à Kandahar – notre présence même rend la vie encore plus périlleuse. Cela ne veut pas dire que les Canadiens ne devraient pas y être, et que nous ne devrions pas lutter contre les talibans. Nous devons le faire pour instituer la stabilité nécessaire à l'adoption de solutions à long terme. Il reste cependant que la présence même de soldats de l'OTAN force les résidents de Kandahar à vivre dans une zone de guerre, ce qui ne serait pas le cas s'ils n'étaient pas là. Trop de vies innocentes sont sacrifiées et trop peu d'aide au développement est dirigée vers Kandahar si bien que la vie dans la région est difficile et dangereuse. Nous devons faire tout ce qu'il est possible de faire pour rendre la région plus vivable à court terme sans perdre de vue pour autant nos objectifs à long terme.

Problème n° 12 – Si l'Afghanistan constitue, pour le nouvel OTAN, l'occasion de faire ses preuves, les résultats ne sont pas encourageants

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

Certains pays de l'OTAN (autres que les États-Unis, le Royaume-Uni et les Pays-Bas) ne souhaitent pas participer à des missions de combat en Afghanistan. Or, pour que les Afghans puissent un jour assurer leur propre défense contre les talibans, ils ont besoin d'entraînement et de chefs militaires. Le contingent actuel de l'OTAN ne compte pas suffisamment d'effectifs pour lutter pied à pied avec les talibans, défendre les projets de développement et en même temps entraîner les soldats et les chefs afghans. Les autres pays de l'OTAN qui accepteront de contribuer à cet entraînement devront combattre aux côtés des Afghans les premières années pour produire un jour une force de combat afghane efficace. Si les pays de l'OTAN, comme l'Allemagne et la France, refusent d'affecter leurs soldats à des missions de combat, comment va-t-on assurer l'entraînement des forces afghanes? L'OTAN s'est mobilisée pour défendre l'Europe contre la menace soviétique. Cette fonction n'a plus de raison d'être. Si l'OTAN se donne un nouveau rôle significatif, ce sera sans doute celui d'une union de pays aux vues similaires alliés dans une cause commune contre ce qu'ils perçoivent tous comme une menace à leur endroit. Actuellement, l'extrémisme religieux violent dont les racines plongent dans des pays comme l'Afghanistan et le Pakistan est en tête de liste. Certains de nos alliés sont beaux parleurs, mais petits faiseurs. Que faut-il en déduire quant à l'avenir de l'OTAN?

Problème n° 13 – L'Afghanistan ne veut pas d'une reconstruction à l'image du Canada

La pression est grande pour qu'on accorde le genre d'aide qui plaît aux Canadiens parce qu'elle refléterait le type de société que nous valorisons : pas de corruption; élections libres et justes; égalité de traitement des filles et des garçons sur le plan de l'éducation, et ainsi de suite. L'Afghanistan est beaucoup plus arriéré que d'autres régions difficiles comme l'Iraq, l'Iran et la Palestine. Les changements mettront des générations à s'accomplir et les premières réformes ne seront pas le genre de succès qui pourrait facilement justifier notre présence en Afghanistan.

Alors, pourquoi sommes-nous encore là?

Premièrement, nous avons des alliés internationaux qu'il nous faut soutenir. Après les attentats du 11 septembre, le Canada s'est engagé envers les pays membres de l'OTAN à aider à sécuriser et à rebâtir l'Afghanistan au nom non seulement de la paix et de la sécurité internationales, mais de la sécurité et de la protection des Canadiens. Deuxièmement, en tant qu'un des pays les plus riches au monde, nous

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

ne pouvons pas laisser échouer l'un des pays les plus pauvres au monde. Comme l'a déclaré à maintes reprises le Comité, nous ne pouvons pas réussir en Afghanistan à la pointe d'une baïonnette. L'Afghanistan a besoin d'infrastructures — une économie viable non centrée sur les champs de pavot; et un gouvernement, des tribunaux, une force de police et des militaires qui ont la confiance de la population dans toutes les provinces.

Troisièmement, l'Afghanistan était un champ d'entraînement pour des terroristes dont les menées ont bouleversé nos vies et notre économie. Nous ne pouvons pas laisser l'instabilité à l'étranger ruiner la prospérité de notre pays.

Le Canada a accepté la responsabilité de stabiliser et de reconstruire la partie la plus dangereuse de l'Afghanistan. Maintenant que nous avons exposé les problèmes ou les «défis» auxquels sont confrontés nos troupes à Kandahar et dans l'ensemble de Afghanistan, quelle serait notre description d'un succès?

Signes de succès

Le Comité estime que tout signe de succès de la mission du Canada en Afghanistan se manifesterait dans les domaines suivants :

1. **STABILITÉ** : notre mission doit instituer une stabilité suffisante dans la province de Kandahar et les provinces du sud voisines pour permettre d'amorcer le développement économique et politique de cette région pauvre.
2. **GOVERNANCE** : notre mission doit contribuer à améliorer la gouvernance de l'Afghanistan sans pour autant nous attendre à y établir des institutions et des comportements modelés sur ceux du Canada.
3. **CORRUPTION** : il est probablement illusoire d'espérer faire disparaître complètement la corruption dans un pays comme l'Afghanistan. Si l'on pouvait seulement la réprimer au point où le gros de l'aide au développement atteint effectivement la population visée, ce serait déjà une grande réussite. On ferait déjà un grand pas en avant en établissant une armée et une police qui protègent vraiment la population au lieu de la rançonner.

4. **GÉOGRAPHIE** : La frontière afghano-pakistanaise s'est avéré être jusqu'à maintenant un défi insurmontable. Du moment que les talibans ont accès à des refuges hors de portée de nos forces, notre mission a peu d'espoir de réussir. Le gouvernement du Canada fait pression sur le gouvernement pakistanais pour qu'il patrouille et prenne en main sa frontière avec l'Afghanistan, mais on ne s'entend toujours pas sur la façon de le faire. L'opposition du Canada à l'existence même des mines terrestres, par exemple, va à l'encontre de la proposition pakistanaise portant de sécuriser la frontière en la minant. Il est temps pour le Canada, en partenariat avec d'autres pays et les organisations internationales, d'explorer avec l'Afghanistan de nouvelles solutions radicales.

Lors de son récent passage au Pakistan, le ministre canadien des Affaires étrangères Peter MacKay a offert de charger un groupe d'experts ayant une vaste expérience de la gestion de la frontière nord-américaine de faire des suggestions concrètes au Pakistan. Selon M. MacKay, le gouvernement a aussi demandé à l'armée de faire des suggestions concernant la frontière afghano-pakistanaise. Quant aux moyens d'améliorer la surveillance et la sécurité à la frontière, M. MacKay et son homologue pakistanais ont discuté de clôturage sélectif, de surveillance aérienne et de recours à des technologies modernes comme la biométrie pour contrôler les mouvements transfrontaliers. En outre, M. MacKay a convenu d'apporter au Pakistan une assistance technique pour renforcer les contrôles frontaliers.⁴

Tout en ayant hâte de prendre connaissance de ces suggestions et de ces solutions possibles, le Comité s'interroge sur les complexités du recours à la biométrie du XXI^e siècle dans un milieu du XVI^e siècle et sur le temps qu'il faudrait pour réaliser un tel exploit.

Il est clair qu'il faut entre-temps prendre des mesures robustes pour empêcher les talibans de miner les efforts des Canadiens dans la région. On pourrait, par exemple, établir du côté afghan de la frontière une zone d'exclusion défendable qui empêcherait efficacement l'infiltration des talibans à partir du territoire pachoune traditionnel.

⁴ Qudssia Akhlaque, «*Pakistan-Afghanistan border mining being reviewed : Canadian FM holds talks*», 9 janvier 2007, DAWN Group of Newspapers.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

L'impression du Comité

Le Comité a été impressionné par l'optimisme dont font preuve les soldats canadiens et leurs chefs quant aux changements qu'ils espèrent susciter en Afghanistan. Cependant, en écoutant attentivement les militaires et les diplomates, nous avons du mal à concilier cet optimisme avec la réalité. Des problèmes énormes et complexes se posent à des intérêts étrangers qui cherchent à apporter aux Afghans une combinaison même superficielle de paix, de démocratie, de justice et de prospérité.

Il est douteux à notre avis que cette mission puisse s'accomplir avec les ressources limitées que l'OTAN consacre actuellement à l'Afghanistan. Les dommages collatéraux et l'absence de progrès au niveau du développement qui caractérisent les activités de l'OTAN dans la région de Kandahar ainsi que l'aptitude des talibans à se replier puis à se redéployer à partir des montagnes du Pakistan rendent le succès encore plus douteux.

S'ils veulent avoir une chance de réussir, le Canada et ses alliés doivent s'attaquer sérieusement à la résolution des problèmes précités. Nous ne pouvons pas les résoudre tous en même temps, mais nous devons faire des progrès sensibles et ce, à brève échéance.

Nous sommes placés devant une tâche énormément difficile alors que celle de nos ennemis — les talibans et certains seigneurs de guerre — est relativement aisée. Ils n'ont pas besoin de remporter de grandes batailles. Il leur suffit de continuer à rallier les mécontents à leur cause et à s'en servir pour compromettre les réformes et à résister aussi longtemps qu'il le faudra, des années au besoin, pour que le Canada et ses alliés se découragent.

Si notre unique mission consiste à distraire les talibans pendant que nos alliés et d'autres forces progressistes avancent sur d'autres fronts, les historiens qualifieront peut-être un jour la mission du Canada en Afghanistan de succès. Mais si ses objectifs sont aussi modestes, le gouvernement du Canada ne l'explique pas comme il faut aux Canadiens. On dit que le Canada offre aux Afghans la chance de mener une vie meilleure. Comme on le note sur le site web du ministère de la Défense nationale :

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

Les Afghans s'en remettent à la communauté internationale pour les aider à rebâtir leur vie et à reconstruire leur pays après avoir vécu des décennies d'instabilité, d'oppression et de rébellion.

En contribuant à la remise sur pied d'institutions telles que les tribunaux indépendants, la police et l'armée, le Canada travaille sur le terrain à jeter les bases qui permettront aux Afghans de mieux se gouverner et à se préparer un meilleur avenir.

Le Canada a fait preuve de leadership en engageant des troupes et des ressources et en déployant des efforts sur les plans du développement et de la politique en vue d'aider le gouvernement afghan à offrir à son peuple un meilleur avenir. Nous avons pris un engagement à l'égard du peuple afghan et nous allons respecter cet engagement.

Si tel est le but du Canada – en plus bien sûr d'infliger des dommages importants aux forces radicales qui menacent la société occidentale –, le Canada et l'OTAN doivent déployer des ressources additionnelles en Afghanistan et les exploiter de manière plus avisée qu'ils ne l'ont fait jusqu'à maintenant. Si cela s'avère impossible, le Canada devrait être prêt à envisager de retirer ses soldats d'Afghanistan dès l'expiration de son engagement actuel.

**Les troupes canadiennes en Afghanistan:
il faut voir les choses en face**

Recommandations

Le Comité recommande :

- 1. Que le gouvernement du Canada continue de faire pression sur ses alliés de l'OTAN pour qu'ils affectent des soldats supplémentaires à la formation de l'armée nationale afghane par le biais d'équipes de liaison et de mentorat opérationnel.**
- 2. Que le gouvernement du Canada envoie jusqu'à 250 instructeurs des Forces canadiennes quand l'augmentation du nombre des stagiaires de l'armée nationale afghane à Kandahar obligera à élargir les équipes canadiennes de liaison et de mentorat opérationnel.**
- 3. Que le gouvernement du Canada ajoute jusqu'à 60 formateurs de la police canadienne au contingent actuel d'environ 6 agents (qui seront bientôt 10) chargés d'aider à former la police nationale afghane et ses auxiliaires.**
- 4. Que le gouvernement du Canada augmente sensiblement la contribution de 10 millions de dollars annoncée par le ministre des Affaires étrangères en janvier 2007 pour fournir à la police nationale afghane des uniformes et, dans les années à venir, améliorer ses salaires et ses avantages.**
- 5. Que, pour réduire au minimum les victimes civiles, le gouvernement du Canada continue d'appliquer la « méthode douce » en prévenant la population locale de ses offensives contre les talibans comme il l'a fait lors de l'opération Baaz Tsuka**

**Les troupes canadiennes en Afghanistan:
il faut voir les choses en face**

- 6. Que le gouvernement du Canada annonce que, même s'il comprend que l'engagement du Canada en Afghanistan est à long terme, il sera contraint de le reconsidérer si l'OTAN ne met pas en place d'ici 12 mois une force de stabilité sensiblement plus nombreuse et pleinement engagée.**
- 7. Que, dans le prochain exercice et les suivants jusqu'à ce que les ONG puissent opérer en sécurité à Kandahar, l'ACDI verse directement de son budget 20 millions de dollars aux Forces canadiennes pour leur usage dans les projets de développement local exécutés par des Afghans.**
- 8. Que le gouvernement du Canada avise le gouvernement Karzai qu'il doit, d'ici à 12 mois, remettre à l'OTAN un plan global, transparent et efficace pour réduire la corruption comme condition du maintien de l'engagement à long terme du Canada en Afghanistan.**
- 9. Que, pour arrêter efficacement l'infiltration des talibans, le gouvernement du Canada établisse, avec ses partenaires de l'OTAN et l'Afghanistan, une zone tampon défendable du côté afghan de la frontière avec le Pakistan.**
- 10. Que le gouvernement du Canada augmente l'aide agricole et commerciale pour aider les agriculteurs afghans à faire la transition entre la culture du pavot et des cultures plus légitimes.**
- 11. Que, conjointement avec les autorités afghanes, le gouvernement du Canada engage nos forces spéciales et les experts en recherche du renseignement de la GRC dans un programme de répression accéléré visant les caïds de la drogue et leurs systèmes de distribution afin d'étouffer le trafic de stupéfiants.**

ANNEXE I
Ordre de renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 27 avril 2006 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la politique de sécurité nationale du Canada. Le comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque et de prévenir ces situations, ainsi que la capacité du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile de remplir son mandat;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, corrigent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières et de nos infrastructures essentielles.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus lors de la trente-septième et trente-huitième législatures soient déférés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 2007 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mai 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat
Paul C. Bélisle

**Les troupes canadiennes en Afghanistan:
il faut voir les choses en face**

ANNEXE II
Biographies des membres du comité



L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Le sénateur Atkins a fait une carrière longue et émérite dans le domaine des communications, en l'occurrence comme cadre dans le secteur de la publicité. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaire santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial,

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du très hon. Brian Mulroney et du très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick).



L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il est le lauréat d'un prix Juno, d'un prix Gémeaux et du Grand Prix du Disque.

De 1968 à 1983, il a animé *The Tommy Banks Show* à la télévision. Le sénateur Banks a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 1986, des XV^{es} Jeux olympiques d'hiver et de divers autres événements marquants et il a été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques au Canada, aux États-Unis et en Europe.

Le sénateur Banks a été président fondateur de l'Alberta Foundation for the Performing Arts. Il est titulaire d'un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan et d'un doctorat honorifique en droit de l'Université de l'Alberta et lauréat du prix Sir Frederick Haultain. Il a également été reçu Officier de l'Ordre du Canada et décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta.

Tommy Banks a été convoqué au Sénat le 7 avril 2000. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.

Ce natif de Calgary qui a toujours vécu en Alberta est déménagé à Edmonton en 1949 où il vit avec Ida, leurs enfants devenus adultes et leurs familles.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face



L'honorable JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie du Comité sénatorial de l'agriculture et des forêts, de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1969 à 1979, il a exercé au bureau de premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense et vice-président du Comité spécial sur les drogues illicites. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca

Site web : <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et est président du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siège au conseil d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et Sentry Select Capital Corp. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut (ancien président), du Festival de Stratford (ancien président), de la Fédération du saumon Atlantique - Canada (président), du University of King's College (chancelier), et de l'Université McGill (président, McGill Fund Council and Governor).

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval et a été décerné des doctorats honorifiques en loi civile de Mount Allison University en 2001 et du University of New Brunswick en 2002. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.



L'honorable WILFRED P. MOORE, sénateur

C'est le très honorable Jean Chrétien qui a nommé le sénateur Moore au Sénat le 26 septembre 1996 comme représentant de la province de la Nouvelle-Écosse. Il détient un baccalauréat en commerce de l'Université Saint Mary's (1964) et un diplôme en droit de l'Université de Dalhousie (1968). Il a été nommé conseiller de la Reine en 1983. Il est un membre de la Nova Scotia Barrister's Society, lui qui a exercé le droit à Halifax pendant 31 ans (1968-1999).

De 1974 à 1980, le sénateur a été conseiller municipal de Halifax, puis maire suppléant de 1977 à 1978. Il a été président du Halifax Metro Centre et membre du comité des immeubles. Il a également été président de la Commission d'appel de l'aide sociale de Halifax et Dartmouth. Pendant 10 ans, soit de 1994 à 2004, il a été membre du conseil des gouverneurs de l'Université de Saint Mary's, notamment le Comité consultatif, et président. Il est un ancien membre de l'escadron des cadets de l'Air 615 (Bluenose) et de l'escadron des réservistes de l'A.R.C.

Le sénateur Moore s'intéresse particulièrement à l'enseignement postsecondaire, puisqu'il est membre du caucus du Parti libéral sur l'enseignement postsecondaire et la recherche. Il a été membre du Comité économique du caucus libéral de l'Atlantique. On doit à ce comité la publication du document d'orientation intitulé « Catching Tomorrow's Wave » à l'intention des provinces de l'Atlantique. En 2000, cette initiative est devenue une politique gouvernementale en vertu du programme « Partenariat pour l'investissement au Canada Atlantique » pour lequel 700 millions \$ sont investis pour la recherche (incluant l'enseignement postsecondaire), le développement économique des collectivités, les investissements dans les petites localités, le commerce et les investissements, l'entrepreneuriat et le perfectionnement des compétences en affaires et le tourisme. Lors du budget de 2005, ce fonds a été renouvelé pour une autre période de cinq ans.

En mars, 2001, le sénateur a ouvert une enquête au Sénat relativement au rôle du gouvernement fédéral dans le cadre du financement des coûts d'entretien différé dans les établissements d'enseignement postsecondaire au Canada. Cette enquête, après avoir obtenu l'aval du Comité sénatorial permanent des finances nationales, a incité le gouvernement fédéral à puiser 200 millions \$ dans son budget de 2002

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

pour aider les établissements d'enseignement postsecondaire au Canada à assumer les coûts indirects en recherche, lesquels englobent l'entretien des immeubles de ces établissements. Cette aide financière a été par la suite octroyée dans chaque budget fédéral subséquent à titre d'objet de dépenses.

Aujourd'hui, le sénateur siège sur le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense, des banques et du commerce, ainsi que sur le Comité mixte de l'examen et de la réglementation. Il est vice-président du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et président du Groupe de travail consultatif sur les œuvres d'art du Sénat, un sous-comité du Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il a également agi comme membre du Comité sénatorial permanent des finances nationales (1996-2003) et des affaires légales et constitutionnelles (1996-2003).

Le sénateur Moore a donné généreusement de son temps à de nombreux organismes bénévoles, notamment son église, l'église anglicane de St-John, à Lunenburg. Son engagement communautaire et bénévole touche une diversité d'intérêts et de points de vue. Soulignons que, depuis 1994, le sénateur Moore préside bénévolement le Fonds de préservation du *Bluenose II*, un organisme à but non lucratif et une œuvre de bienfaisance enregistrée dont les efforts de financement ont permis au cours de l'hiver 1994-95 la restauration et le retour à sa pleine capacité de fonctionnement du *Bluenose II*, ce voilier historique et l'un des icônes les plus chéris au Canada. Cet organisme a exploité avec succès le voilier pendant 10 ans, jusqu'au 31 mars 2005. Plus récemment, le sénateur a accepté d'assumer la présidence de la Nova Scotia College of Art and Design University (NSCAD), un programme de résidence en studios, à Lunenburg. Cette installation, qui a ouvert ses portes le 26 mai 2006, donne aux diplômés de NSCAD l'occasion d'acquérir de l'expérience sur le marché du travail, de perfectionner leurs aptitudes au travail pour une exposition ou une école des études supérieures, ou encore, se préparer à une démarche d'entreprise. Parallèlement, cette initiative renforce la communauté artistique qui œuvre à Lunenburg et dans les environs.

Le sénateur Moore est né à Halifax, en Nouvelle-Écosse, le 14 janvier 1942. Il est marié à Jane et père de deux enfants, Nicholas et Alexandra. Il vit à Chester, en Nouvelle-Écosse.



L'honorable GERRY ST. GERMAIN, sénateur

Nommé au Sénat le 23 juin 1993, l'honorable Gerry St. Germain représente la province de la Colombie-Britannique et la division sénatoriale de Langley-Pemberton-Whistler. Il préside le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et siège aux comités de l'examen de la réglementation et de la sécurité nationale et de la défense.

Le sénateur St. Germain a une longue carrière parlementaire ayant été élu à la Chambre des communes la première fois en 1983 à l'issue d'une élection partielle. Réélu en 1984, il a été assermenté au Conseil privé de la Reine lors de sa nomination comme ministre d'État (Transports) le 31 mars 1988. Il a été nommé ministre des Forêts en octobre 1988.

Avant son arrivée au Parlement, le sénateur St. Germain a travaillé comme pilote professionnel, entrepreneur en construction et grand éleveur de bovins.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face



L'honorable DAVID TKACHUK, sénateur

Nommé au Sénat le 8 juin 1993, l'honorable David Tkachuk représente la province de la Saskatchewan. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et membre des comités sénatoriaux de l'agriculture et des forêts; des banques et du commerce; de la sécurité nationale et de la défense; et membre du Comité de sélection.

Le sénateur Tkachuk est titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université de la Saskatchewan ainsi que d'un diplôme d'enseignement du College of Education, Saskatoon. Avant son arrivée au Parlement, il était professeur et homme d'affaires.



L'honorable ROD A.A. ZIMMER, CM, sénateur

L'un des dirigeants communautaires les plus connus de Winnipeg, le sénateur Rod Zimmer s'est distingué par une longue carrière dans les milieux des affaires et de la philanthropie. Natif de Kuroki en Saskatchewan, il a obtenu un baccalauréat en commerce de l'Université de la Saskatchewan à Saskatoon.

Depuis 1993, il préside The Gatehouse Corporation. De 1995 à 1998, il a été vice-président des festivals de la Pan American Games Society Inc. De 1985 à 1993, directeur du marketing et des communications à la Fondation manitobaine des loteries. En 1984, il a été directeur de la gestion de projet à la Société canadienne des paris sportifs à Ottawa. Il a également occupé, de 1979 à 1983, le poste de vice-président aux communications d'entreprise de la CanWest Capital Corporation, après avoir été, de 1973 à 1979, l'adjoint spécial de l'honorable James Richardson, alors ministre de la Défense nationale à Ottawa.

Rod Zimmer est très actif dans sa collectivité. Il offre bénévolement ses services à d'innombrables organismes de bienfaisance et au nom d'une multitude de causes; il a été notamment président du Royal Winnipeg Ballet de 1989 à 1991 et membre du conseil d'administration du club de football des Winnipeg Blue Bombers de 1981 à 1993.

Tout au long de sa carrière, il a coprésidé et coordonné les campagnes de financement de divers organismes caritatifs, culturels, sportifs et éducatifs, tels que le B'nai Brith, l'Université hébraïque, les Premières Nations, la Fédération des Métis du Manitoba, le Centre culturel chinois de Winnipeg, la Société hellénique, les Centres culturels indiens, les paralympiques et les Jeux olympiques spéciaux et les soupers « Gold Medal Plates » organisés au Manitoba au profit des Jeux olympiques d'hiver de Vancouver de 2010.

Récemment, Rod Zimmer a été invité à s'occuper des liaisons du caucus du Sénat auprès des Jeunes libéraux du Canada et ainsi à devenir le mentor des jeunes du Canada. Cette nouvelle responsabilité illustre encore une fois ses nombreuses années de dévouement à l'endroit des jeunes au sein du Parti libéral du Canada.

**Les troupes canadiennes en Afghanistan:
il faut voir les choses en face**

ANNEXE III Biographies du Secrétariat du comité



**Le major général (à la retraite) G. Keith McDonald,
Conseiller militaire principal**

Le major général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le major général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la

**Les troupes canadiennes en Afghanistan:
il faut voir les choses en face**

Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.



Barry A. Denofsky, Conseiller à la sécurité nationale

Barry Denofsky a récemment pris sa retraite au terme de 35 années de service au sein du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). M. Denofsky est entré à la GRC en janvier 1969 et a travaillé comme agent de la paix en Saskatchewan, en Alberta et au Québec. En 1972, il a été muté au Service de sécurité de la GRC, où il a participé à diverses enquêtes sur la sécurité nationale. Après la création du SCRS, en 1984, il s'est intéressé aux dossiers et a participé aux enquêtes du nouveau service concernant la sécurité nationale.

M. Denofsky a occupé divers postes fonctionnels et de gestion de niveau supérieur au sein du SCRS, notamment ceux de Chef, Contre-espionnage, Région du Québec; de directeur général adjoint, Opérations, Région d'Ottawa; de directeur général adjoint, Contre-terrorisme, Direction générale de la GRC, Ottawa; et de directeur général, Contre-espionnage, Direction générale de la GRC, Ottawa. Lorsqu'il a pris sa retraite du SCRS, M. Denofsky était directeur général, Recherche, analyse et production, Direction générale de la GRC, Ottawa. À ce titre, il était chargé de produire et de fournir au gouvernement des produits analytiques de toutes sources relatifs aux menaces à la sécurité du Canada.

M. Denofsky a aussi représenté le SCRS pendant de nombreuses années aux réunions du Comité spécial OTAN, à Bruxelles, en Belgique. Le Comité spécial est une organisation de services de sécurité et de renseignement représentant toutes les nations membres de l'OTAN. En 2002, M. Denofsky était président du Groupe de travail du Comité spécial OTAN.

M. Denofsky est diplômé de la University of Toronto et détient un diplôme d'études supérieures en administration publique de la Carleton University, d'Ottawa. Il est membre du Conseil consultatif du Canadian Centre of Intelligence and Security Studies (CCISS) de la Carleton University. Il est marié et père de deux enfants.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face

Steven James, analyste



Steven James a rejoint les rangs du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement en juillet 2005. Il assume les fonctions d'attaché de recherche du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. James a obtenu un baccalauréat ès arts (psychologie et sociologie) de l'Université de l'Alberta, et une maîtrise en études militaires et stratégiques du Centre for Military and Strategic Studies de l'Université de Calgary.

Les récentes études de M. James ont porté sur le cadre canadien de lutte contre le terrorisme, et plus particulièrement sur les mesures d'intervention et de prévention prises aux échelons fédéral, provincial et municipal au sujet d'incidents liés au terrorisme.

Avant de se joindre au Comité, M. James a occupé le poste d'agent de la Police provinciale de l'Ontario (1994-1998) et du Service de police de Toronto (1998-2001).

Jodi Turner, Greffière

Entrée à la Direction des comités du Sénat en janvier 2005, Jodi Turner est cogreffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Mme Turner a obtenu baccalauréat ès arts *cum laude* avec double spécialisation (français et études politiques) ainsi qu'une maîtrise *cum laude* en administration publique (spécialisation en politique canadienne) de l'Université du Manitoba.

Avant de se joindre au Comité, Mme Turner a été chef de cabinet du Président du Sénat de 2002 à 2005 et vice-présidente de Research for Western Opinion Research à Winnipeg, Manitoba, de 2000 à 2002.

Les troupes canadiennes en Afghanistan: il faut voir les choses en face



Barbara Reynolds, Greffière

Barbara Reynolds travaille avec des parlementaires canadiens à divers titres depuis 32 ans. Formée comme sociologue, elle a travaillé pendant 10 ans comme attachée de recherche à la Bibliothèque du Parlement, pour les comités étudiant des questions sociales. Ainsi, elle a été pendant trois ans directrice de recherche au Comité (Chambre des communes) concernant les invalides et les handicapés qui a produit le rapport-clé intitulé *Obstacles*.

Elle a été, pendant 15 ans, collaboratrice au Centre parlementaire où elle a organisé des visites pour les législateurs entre le Canada et les États-Unis, ainsi que des voyages d'étude au Canada pour des législateurs des pays d'Afrique et du Sud-Est asiatique. Elle a coordonné des programmes de perfectionnement professionnel pour les législateurs et leur personnel; elle a aussi rédigé des études sur le fonctionnement des bureaux des parlementaires à Ottawa et dans les circonscriptions. De plus, elle a été directrice du programme Fonds pour le Parlement, le monde du travail et les affaires, lequel permet aux législateurs de passer jusqu'à une semaine avec des grandes entreprises et des syndicats.

De 1985 à 2000, elle a aussi été conseillère du Groupe canadien de l'Union interparlementaire, un organisme mondial de législateurs qui agit comme volet parlementaire pour les Nations Unies.

En avril 1998, elle est entrée à la Direction des comités du Sénat à titre de greffière de comité. Ont figuré au nombre de ses affectations la sécurité et le renseignement, la forêt boréale, les pêches, la sécurité des transports, les anciens combattants de même que la sécurité nationale et la défense. En juin 2002, elle a reçu le Prix d'excellence du Président pour son travail au Sénat.



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

Transport Canada:

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;
Brion Brandt, Director, Security Policy;
Laureen Kinney, Director General, Marine Security.

TÉMOINS

Transports Canada :

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté;
Brion Brandt, directeur, Politique de sécurité;
Laureen Kinney, directrice générale, Sécurité marine.