



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, March 19, 2007

Issue No. 12

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

INCLUDING:
THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE
(*Canadian Security Guide Book 2007 — Airports*)
AND
THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(*Canadian Security Guide Book 2007 — Seaports*)

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 19 mars 2007

Fascicule n° 12

Vingt-troisième réunion concernant :
La politique de sécurité nationale du Canada

Y COMPRIS :
LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(*Manuel de sécurité du Canada 2007 — Aéroports*)
ET
LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(*Manuel de sécurité du Canada 2007 — Ports maritimes*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Norman K. Atkins, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Banks
Day
* Hervieux-Payette, P.C.
(or Tardif)

* LeBreton, P.C.
(or Comeau)
Moore
Zimmer

*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 Norman K. Atkins

et

Les honorables sénateurs :

Banks
Day
* Hervieux-Payette, C.P.
(ou Fraser)

* LeBreton, C.P.
(ou Comeau)
Moore
Zimmer

*Membres d'office
(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, March 19, 2007
(23)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 9:40 a.m. in room 705, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

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

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Steven James, Melissa Radford and Jason Yung, Analysts; Major-General (ret) Keith McDonald, Senior Military Advisor; and Captain (N) John Gardam, DND Liaison Officer.

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

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

It was moved by the Honourable Senator Zimmer that, subject to minor editorial edits as approved by Senators Atkins, Banks and Kenny, the committee adopt the draft report *Canadian Security Guide Book 2007 — Border Crossings*.

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

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

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

It was moved by the Honourable Senator Zimmer that the report be tabled at the earliest opportunity (or at the next sitting of the Senate).

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

It was moved by the Honourable Senator Zimmer that, subject to minor editorial edits as approved by Senators Atkins, Banks and Kenny, the committee adopt the draft report *Canadian Security Guide Book 2007 — Coasts*.

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

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

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

It was moved by the Honourable Senator Zimmer that the report be tabled at the earliest opportunity (or at the next sitting of the Senate).

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

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 19 mars 2007
(23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h 40, dans la salle 705 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

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

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement : Steven James, Melissa Radford et Jason Yung, analystes; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; et le capitaine de vaisseau John Gardam, agent de liaison du MDN.

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

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

Il est proposé par l'honorable sénateur Zimmer que, sous réserve de quelques modifications de pure forme approuvées par les sénateurs Atkins, Banks et Kenny, le comité adopte l'ébauche de rapport intitulée *Manuel de sécurité du Canada 2007 — Passages frontaliers*.

La question, mise aux voix, est adoptée.

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

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Zimmer que le rapport soit déposé le plus rapidement possible (ou au prochain jour de séance du Sénat).

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Zimmer que, sous réserve des quelques modifications de pure forme approuvées par les sénateurs Atkins, Banks et Kenny, le comité adopte l'ébauche de rapport intitulée *Manuel de sécurité du Canada 2007 — Côtes*.

La question, mise aux voix, est adoptée.

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

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Zimmer que le rapport soit déposé le plus rapidement possible (ou au prochain jour de séance du Sénat).

La question, mise aux voix, est adoptée.

At 12:28 p.m., Senator Atkins assumed the chair.

At 12:30 p.m., Senator Kenny returned to the chair.

The following material was filed as exhibits with the clerk:

- [Clement, P.C., M.P., The Honourable Tony, Minister of Health and the Minister for the Federal Economic Development Initiative for Northern Ontario, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “55”)
- [Day, P.C., M.P., The Honourable Stockwell, Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Reply to question taken on notice at meeting of October 2, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “56”)
- [National Defence, “Joint Task Force — Afghanistan”, December 16, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “57”)
- [National Defence, “Kandahar Provincial Reconstruction Team”, December 17, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “58”)
- [National Defence, “1st Battalion The Royal Canadian Regiment Battle Group — Kandahar”, December 18, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “59”)
- [Day, P.C., M.P., The Honourable Stockwell, Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Reply to question taken on notice at meeting of October 30, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “60”)
- [Canadian International Development Agency, Projects in Afghanistan and projects specific to Kandahar Province (provided January 16, 2007)] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “61”)

At 6:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Jodi Turner

Clerk of the Committee

À 12 h 28, le sénateur Atkins occupe le fauteuil.

À 12 h 30, le sénateur Kenny reprend le fauteuil.

Les documents suivants sont déposés auprès de la greffière du comité :

- [L'honorable Tony Clement, C.P., député, ministre de la Santé et ministre responsable de l'Initiative fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 55 »)
- [L'honorable Stockwell Day, C.P., député, ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada, réponse à une question prise en note à une réunion du 2 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 56 »)
- [Défense nationale, « Force opérationnelle interarmées — Afghanistan », le 16 décembre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 57 »)
- [Défense nationale, « Équipe provinciale de reconstruction à Kandahar », le 17 décembre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 58 »)
- [Défense nationale, « Groupement tactique du premier bataillon, Royal Canadian Regiment — Kandahar », le 18 décembre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 59 »)
- [L'honorable Stockwell Day, C.P., député, ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada, réponse à une question prise en note à une réunion du 30 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 60 »)
- [Agence canadienne de développement international, projets en Afghanistan et projets particuliers à la province de Kandahar (fourni le 16 janvier 2007)] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 61 »)

À 18 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORTS OF THE COMMITTEE

Tuesday, March 20, 2007

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

EIGHTH 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 eighth report entitled *Canadian Security Guide Book 2007 — Airports*.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

Wednesday, March 21, 2007

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

NINTH 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 ninth report entitled *Canadian Security Guide Book 2007 — Seaports*.

Respectfully submitted,

Le vice-président,

NORMAN K. ATKINS

Deputy Chair

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mardi 20 mars 2007

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

HUITIÈME 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 huitième rapport intitulé *Manuel de sécurité du Canada 2007 — Aéroports*.

Respectueusement soumis,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

Le mercredi 21 mars 2007

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

NEUVIÈME 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 neuvième rapport intitulé *Manuel de sécurité du Canada 2007 — Ports maritimes*.

Respectueusement soumis,

Le vice-président,

NORMAN K. ATKINS

Deputy Chair

Canadian Security Guide Book

2007 EDITION

An Update of Security Problems in Search of Solutions

AIRPORTS

**Standing Senate Committee
on National Security and Defence**

March 2007

*According to the minutes of Monday, February 12, 2007, both the airport and seaport sections were adopted that day with a motion.

Present:

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, Analysts and Jason Yung, Research Assistant; Barry Denofsky, National Security Advisor; Inspector Richard Haye, RCMP Liaison Officer; and Kevin Thomas, Office of Senator LeBreton.

Motion Moved By:

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.

* Senators Meighen and St. Germain were active members of the Committee when this report was adopted. Senator Tkachuk had become a member of the Committee but had not yet attended his first meeting at the time of adoption.

Subsequently, the Conservative leadership in the Senate decided to remove all three of these Senators from the Committee, leaving the Committee without Conservative representation.

The Committee has been objective and non-partisan on the handling of defence and security issues by both the current Conservative government and its Liberal predecessor.

The previous government was not always pleased with our criticisms, but respected our independence. The current government is apparently determined to show its displeasure at our independence.

Senators Meighen and St. Germain were an important part of our team, as Senator Tkachuk undoubtedly would have been.

The remaining members of the Committee are hopeful that the Conservative leadership will reconsider this move, and that all three members who have departed the Committee will soon return.

We very much look forward to that day.

Senator Colin Kenny,
Chair,
Senate Standing Committee
on National Security and Defence

MEMBERSHIP

39th Parliament – 1st Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Norman K. Atkins, *Deputy Chair*

and

The Honourable Tommy Banks

The Honourable Joseph A. Day

The Honourable Wilfred P. Moore

The Honourable Rod A. A. Zimmer

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

*The Honourable Céline Hervieux-Payette (or the Honourable Claudette Tardif)

**Ex Officio Members*

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

The Honourable George Baker

The Honourable Janis G. Johnson

The Honourable Grant Mitchell

The Honourable Pierre Claude Nolin

The Honourable Hugh Segal

The Honourable Terry Stratton

(*)The Honourable Michael A. Meighen

(*)The Honourable Gerry St. Germain

(*)The Honourable David Tkachuk

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

Problem 1: The Tentacles of Organized Crime	7
Problem 1(a): Insufficient Airport Policing.....	8
Problem 1(b): Inadequate Background Checks	14
Problem 1(c): Inadequate Control of Access to Restricted Areas	17
Problem 2: Checking the Legitimacy of Flight Crews and Ground Crew	24
Problem 3: Unscreened Airmail and Other Cargo.....	29
Problem 4: Screening Checked Baggage.....	34
Problem 5: Vulnerable Cockpit Doors.....	38
Problem 6: Alerting Air Crews	42
Problem 7: Security Training for Maintenance Workers	44
Problem 8: Who’s in Charge of Security at Canadian Airports?	47
Problem 9: “Known Shipper” System Lessens Aircraft Security	54
Problem 10: Lack of Security at Fixed-Base Operations	58
Problem 11: Small Airports are Weak Links in the Aviation Security Net	61
Problem 12: The Canadian Air Transport Security Intelligence Gap	63
Problem 13: Unnecessary Secrecy Over Security	67
Problem 14: Air Travelers Security Charge	72
Problem 15: Lack of Transparency Over Security Expenditures Generally	78
APPENDIX I.....	81
Order of Reference.....	81
APPENDIX II	83
Index of Recommendations	83
Canadian Security Guide Book 2005.....	83
APPENDIX III.....	91
Index of New Recommendations.....	91
APPENDIX IV.....	95
Who the Committee Heard From.....	95
APPENDIX V	135
Biographies of Committee Members	135
APPENDIX VI.....	141
Biographies of the Committee Secretariat.....	141

Airports

There are three significant dates that you might wish to keep in mind while reading this update on the state of security in Canada's airports and airways.

The first date will be deeply embedded in the minds of all Canadians, and especially in the minds of friends and relatives of the 329 passengers killed when Air India Flight 182 out of Vancouver exploded over the Atlantic Ocean: **June 28, 1985.**

The second date should be deeply embedded in nearly every adult's mind, everywhere: **September 11, 2001.**

There were 16 years between those two dates. In those 16 years there was some marginal upgrading of security at Canadian airports. One notable improvement: passengers were no longer allowed to take one flight when their baggage was checked on another flight.

This new rule assumed that terrorists would not plant a bomb on the same aircraft on which they were flying. That assumption later went by the boards, but it seemed valid enough at the time.

After September 11, 2001 there were more widespread changes in security regulations at Canadian airports. Passengers clearing security were subjected to greater scrutiny. Depending on whatever the latest scare had been, shoes had to be removed, penknives and nail clippers were seized, liquids and gels were restricted, and so on.

Those two dates – June 28, 1985 and September 11, 2001 – were both tragic and historic.

Which brings us to the third date to remember: **January 21, 2003.**

That was the date this Committee tabled the report *The Myth of Security at Canada's Airports* in the Senate.

The first two dates will make the history books. The third won't, except, perhaps, as a footnote. So why bother mentioning it?

Because *The Myth of Security at Canada's Airports* opened a lot of Canadians' eyes to the fact that the new, seemingly stringent regulations instituted at Canadian airports in the wake of 9/11 were occasionally useful but largely cosmetic.

It is fair to say that many Canadians were shocked to discover that while authorities had become sticklers for security where the system was in the public eye (most obviously at check-in counters and security gates) behind the scenes, airports security remained slack.

Mail and other cargo were being stuffed into the holds of passenger planes without being scanned or searched in any meaningful way. Baggage scanning was neither thorough nor reliable. Workers and caterers with no background checks or cursory background checks had easy access to aircraft. Those are just a few examples of the findings of the Committee's 2003 report.

A Wakeup Call? Or a Snoozer? Zzzzz . . .

That report received a lot of attention. It is fair to say that if ordinary Canadians were shocked, so were a lot of Canadian journalists. Some of these journalists followed up by testing the system on their own, and confirmed our findings.

In one sense, the 2007 report that you are now reading – a slimmed-down version of that 2003 report – is even more shocking than its predecessor. That is not because the 2007 version uncovers all kinds of newly-discovered security flaws at Canadian airports. In fact, it does not.

What you may find shocking is that so many of the gaping security holes we drew attention to in 2003 are still gaping holes more than four years later.

The federal government could at least argue in 2003 that it had only been 16 months since 9/11, and that it takes any government time to buy new technology, improve systems and hire new people. In fact, the Committee found that argument tenuous – the government of the day could have accomplished much more in 16 months than it did. But we at least have to acknowledge that 16 months is a tighter time frame than 5+ years.

More than five years has passed since 9/11. That's a long time in which to get things done – even for a bureaucracy. So why has security reform at Canada's airports over that period been so negligible in the context of what needs to be done?

Why does the whole process keep shuffling along at such a snail's pace? Why is there no apparent vision of what kind of security paradigm might give Canadians confidence that their government is not depending mostly on luck to get them to their destination?

Mutter, Mumble – What Was the Question Again?

There is another phenomenon that we keep encountering that is not so shocking as it is annoying: why do bureaucrats find it necessary to go to such extraordinary lengths to argue that meaningful change is underway, when in most cases it is clearly not?

The Committee informed government officials last year that we were updating our earlier reports on airport security, seaport security, border crossings security, coastline security, the state of the Canadian forces, and national emergency preparedness.

The government was kind enough to instruct officials in various departments to draft responses to the long list of reform recommendations the Committee has made across that spectrum in recent years.

Those responses, we have been told, were scrutinized in both the departments themselves and at the Privy Council Office before being sent off in our direction.

Some of those responses do actually deal with the recommendations we have made, and claim (legitimately or otherwise) that progress has been made. By our count, for 10 of the 32 recommendations in this chapter, the responding department (and the PCO, which vetted the responses) did not even attempt to address the recommendations in any meaningful way. Sometimes this was disguised with a flurry of verbiage, sometimes they presented completely unrelated information, but the bottom line was no response. We asked for the time; they gave us the weather. As for the others, many of the responses lacked details – vague generalities were the order of the day.

Striking a Balance Between Paranoia and Willful Neglect

The Committee recognizes that neither individuals nor governments can spend all their time fretting about security. Life is full of chances every time a person goes out the door, and the person who spends his or her life hiding under their bed has no chance of living life to its fullest.

But people who get blown out of the sky don't have a chance of living life to its fullest either. Everyone has to do their own careful risk assessments, balancing prudence against luck. From what the Committee has seen – and heard from witnesses – two successive Canadian governments have now failed to invest in achieving the kind of balance at Canadian airports that would make luck less of a factor.

There are still *way* too many holes in security at Canada's airports for any Canadian's comfort.

Think of all this in another way. Why are so many people (and governments) in Canada right now so determined to take a tougher approach to law and order on our streets? Because nobody likes the idea of a society in which ordinary innocent people can fall victim to violence that they did nothing to incite.

The Air India disaster killed 329 of those kinds of people. The lives of an estimated 2,973 of those kinds of people were snuffed out on September 11, 2001.¹

When it comes to law and order, the Committee recognizes that street crime can probably be reduced if the proper investments are made. But it will never be eliminated. Streets are by their nature open places. Airports are much easier places to control. Well, they should be.

Airline terrorism could be eliminated – or at least the probabilities of successful terrorist attacks could be dramatically reduced – if governments made wise investments in protecting air passenger travel. So far these investments have been few and far between, and much more aimed at comforting travelers than protecting them.

¹ Wikipedia, "September 11, 2001 Attacks". Last accessed on March 8, 2001. Available at http://en.wikipedia.org/wiki/September_11,_2001_attacks

We Aren't Alone Voicing Our Concerns

In the 19th century, Canada was born on the back of a railroad. But in the 21st century, air travel is far more central to the lives of Canadians.

The latest Statistics Canada figures show that nearly 94 million passengers landed and departed at Canada's 89 major airports and 545 smaller certified airports in 2005. More than 660,000 tonnes of cargo were loaded and unloaded.²

The smooth operation of our airports is clearly critical to the Canadian economy. The *safe* operation of our airports is even more critical to Canada's economy *and* security.

Is the Committee alone in voicing its concerns? No. Transport Canada's mandatory 5-year legislative review of the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) entitled "Flight Plan: Managing the Risks in Aviation Security – Report of the Advisory Panel" conducted by an independent panel of airport security experts articulated many of these same security gaps relating to intelligence sharing, air cargo security and the screening at fixed base operations, just to name a few.

Although the Committee disagrees with some of the Advisory Panel's recommendations³ - such as the Panel's conclusion that Transport Canada should remain the lead department on airport security and not, as the Committee suggests, Public Safety and Emergency Preparedness Canada - the main point is that the Advisory Panel's findings are exactly what the Committee has been pushing Transport Canada to fix for years! In fact, the Committee looks forward to Transport Canada's formal response to the Advisory Panel's recommendations this spring.

Meanwhile, the Committee's work is not done.

² Statistics Canada, "Air Carrier Traffic at Canadian Airports 2005," (February 2007)

³ Transport Canada, *Flight Plan: Managing The Risks In Aviation Security – Report Of The Advisory Panel*. (Ottawa: CATSA Act Review Secretariat, 2006), p.31, Recommendation 2.1

Canadian Security Guide Book
2007 Edition - AIRPORTS

What follows is a list of problems set out in our 2005 Canadian Security Guide, with updates on how they have been addressed. Or not. The problems are set out somewhat differently than they were in the 2005 Security Guide Book – some that stood alone have been consolidated under more general headings.

If we could reduce the following pages to a few words, they would be these:

Let's smarten up, before it's too late.

Problem 1: **The Tentacles of Organized Crime**

“If we simply enhance the security at any one area, we know that the criminals are not stupid; they will go to the areas where they think that they can best attack us. We have to respond in a systemic, holistic way to all of the vulnerable points. The airports in particular, are a major source of concern for us in terms of organized crime, and obviously from a national security perspective.”

Former RCMP Commissioner Giuliano Zaccardelli, 29 May 2006

Canadian airports and seaports are riddled with organized crime. There have been some well-publicized arrests in recent years,⁴ but the police know that those caught only represent the tip of the iceberg. Why does this Committee care about organized crime at airports and seaports? Two reasons.

The first is that the success of organized criminals at airports and seaports depends upon security gaps. Without these gaps these people would not be able to steal and smuggle. It is clearly in their interests to do everything they can to keep the gaps open. Unfortunately, if thieves and smugglers can take advantage of open security gaps, so can terrorists.

Secondly, while most organized crime has no interest in terrorism, some organized crime does. The international smuggling of blood diamonds, for instance, has financed insurgents in Africa for decades. The smuggling of opium from Afghanistan subsidizes the Taliban. When former RCMP commissioner Giuliano Zaccardelli appeared before the Committee on May 8, 2006, he pointed out that “there seems to be an emerging trend or indication that some terrorist groups clearly using organized crime groups to fund some of their activities.” While he had no evidence that this was happening in Canada, Mr. Zaccardelli said the RCMP was “re-examining” some criminal organizations to try to ascertain whether they had connections to terrorist operations.

⁴ In January 2007, seven baggage handlers at Pearson airport were arrested for stealing thousands of dollars worth of electronic goods from the luggage of both inbound and outbound passengers. The article also mentions the incident in 2004 where about a dozen suspects, mostly airport employees, were charged with stealing assorted items that ended up being sold on the Internet auction site eBay. The Globe and Mail, “Pearson baggage handlers face theft charges,” (January 5, 2007), p.A10; In November 2006, police raided a top Montreal criminal organization that had infiltrated Trudeau airport and co-opted a dozen airport employees as well as a federal customs agent into its drug smuggling ring. Globe and Mail, “Police arrest more than 70 in mob raids,” (November 23, 2006), p.A3

What can airport authorities do to deal with organized crime? The Committee sees opportunities under a variety of headings. We will open this section by examining three of them:

- a. Insufficient policing**
- b. Inadequate background checks**
- c. Inadequate control of access to restricted areas**

Problem 1(a): **Insufficient Airport Policing**

One obvious deterrent to organized crime – and to terrorists – is rigorous policing.

After the airport authorities assumed control of their airports after the government privatized them in the last 1990s, many airports greatly reduced the size of their police contingents. Pearson International Airport is a good example. The number of police officers at the Toronto airport declined from 290 officers in 1995 to 162 officers in 2005, 59 of which are RCMP.⁵ Within that same time period, passenger traffic at Pearson International Airport increased by over 3.3 million passengers.⁶ Between 2002 and 2005, that number skyrocketed by over a further 4.1 million.⁷

At the same time, organized crime has a significant presence there. Royal Canadian Mounted Police (RCMP) Inspector Sam Landry, the officer in charge of the airport's RCMP detachment, testified to the Committee that "criminal activity at Toronto airport that has been linked to criminal organizations such as traditional

⁵ The RCMP in 1995 was contracted by Transport Canada to provide the vast majority of law enforcement functions, whereas today these functions are contracted out to police forces of local jurisdiction and private companies. Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, "Issue 18 – Evidence, Sam Landry, Officer in Charge, Toronto Airport Detachment", (June 24, 2002)

⁶ Pearson processed 20,909,173 passengers in 1995 and 24,253,473 passengers in 2002. The difference comes to 3,344,300. Statistics Canada, *Air Carrier Traffic and Canadian Airports 2002*. (Ottawa: Minister of Industry, June 2004), p.12; *Statistics Canada, Air Carrier Traffic and Canadian Airports 1996*. (Ottawa: Minister of Industry, December 1997), p.11

⁷ The number of passengers enplaned and deplaned in 2005 is 28,377,391, which is an increase of 4,123,918 from 2002. Statistics Canada, *Air Carrier Traffic and Canadian Airports 2005*. (Ottawa: Minister of Industry, February 2007), p.8

organized crime, Eastern European-based organized crime, Asian-based organized crime and outlaw motorcycle gangs.”⁸

Not only is the number of police at airports inadequate, but policing services at airports are too fragmented. Currently, the physical security of airports is the responsibility of the airport authorities, the police forces of local jurisdiction who enforce the *Criminal Code* and provincial statutes, as well as the RCMP who enforce federal statutes at all airports.

The RCMP does not have overall responsibility for security at airports. Right now, no one is “in charge”.

COMMITTEE’S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that all airport policing directly related to air travel security be removed from the airport authorities and assigned exclusively to the RCMP, who can in turn contract parts of it to Canadian Aviation Transportation Security Authority (CATSA).⁹ (January 2003)**
- **The Committee recommended that the RCMP be given the authority to contract CATSA to supervise all security policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security.¹⁰ (January 2003)**
- **The Committee recommended that local police forces and security guards contracted by airport authorities be responsible for criminal offences that are not related to air travel security.¹¹ (January 2003)**

⁸ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 18 – Evidence, Sam Landry, Officer in Charge, Toronto Airport Detachment”, (June 24, 2002)

⁹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada’s Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), pp.107,125, Recommendation # VII.1 and # VIII.4

¹⁰ After printing, the Committee discovered that Recommendation VIII.4 was printed in error and did not reflect its views. It should read “The RCMP should be given the authority to contract CATSA to supervise all policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security.” The original Recommendation VIII. 4 reads: “CATSA should be given the authority to contract the RCMP to supervise all policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security.” Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada’s Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), pp.107,125, Recommendation # VII.1 and # VIII.4,

¹¹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada’s Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.107, Recommendation # VII.2

GOVERNMENT RESPONSE

In its July 7, 2006 response to the Committee, Transport Canada stated:

“While there are a number of enforcement bodies involved in security at Canada's major airports, Transport Canada's experience is that jurisdictional responsibilities are well understood by all the organizations in those airports—the enforcement bodies, the airport authority, and Transport Canada. Transport Canada is confident that there is effective co-operation between these bodies.

Combating organized crime is not within the principal mandate of Transport Canada and is a RCMP issue.

There is a CATSA provision for a Statutory review every five years, which is currently under way. This proposition could be addressed under this review.^{12,}

“Physical security at Canadian airports remains the responsibility of airport authorities. Police forces of local jurisdiction have the responsibility to enforce the Criminal Code and provincial statutes at each airport. In most cases, local airport authorities contract with local police forces for additional police presence. CATSA subsidizes these contracts in some airports.

The RCMP is responsible for the enforcement of federal statutes at all airports, which includes conducting national security investigations and organized smuggling operations.”¹³

CHALLENGE TO GOVERNMENT

For some reason the Prime Minister's Office chose to assign Transport Canada to respond to our recommendations about inadequate policing at Canadian airports. One can only wonder why.

¹² Transport Canada, “Response to Committee's Recommendations,” (July 7, 2006), p. 12.

¹³ Transport Canada, “Response to Committee's Recommendations,” (July 7, 2006), p. 14.

The result: Transport Canada replies lamely that “combating organized crime is not within the principal mandate of Transport Canada and is a RCMP issue.”

It should be an issue for Public Safety and Emergency Preparedness Canada (PSEPC), which is the department that should have been assigned to respond to our recommendations.

Here we have the (then) head of the RCMP telling the Committee that organized crime is a huge problem at Canadian airports, and also telling us that the RCMP is concerned about the connection between organized crime and terrorism and is re-examining some Canadian crime operations to see if there is such a connection.

So the RCMP gets the problem, and is on the case. Unfortunately, the RCMP does not have a large presence at Canadian airports. The Committee believes that it should. In fact, it should supervise all policing at Canadian airports.

The RCMP’s role must evolve to include oversight and responsibility for security at all 89 airports within the National Airport System. The RCMP must also significantly expand its investigative, analytical, support and technical capabilities at airports nation-wide. This effort should focus on Canada’s eight major airports initially and expand operations to smaller airports over time.

We repeat what we said in our 2005 *Security Guide* before Mr. Zaccardelli publicly connected organized crime, airports, and terrorism:

“The RCMP should be running security at Canadian airports. It should have the authority to designate appropriate security measure and delegate responsibility for implementing those measures to agencies like CATSA. Airport policing, like port policing, requires specialized knowledge and skills that can only be developed over time. The RCMP has a long history and extensive experience in airport policing and has the capacity for this type of specialization to be developed within the force.

“Airport Authorities have not demonstrated any particular competence or inter-authority cooperation in this area, resulting in a hodge-podge of systems with each authority trying to reinvent the

wheel. The RCMP knows all the spokes on the wheel and how to tighten them.”

Transport Canada says that “while there are a number of enforcement bodies involved in security at Canada's major airports [the department] is confident that there is effective co-operation between these bodies.”

What is this confidence based on? Have there been tests? Drills? There have been numerous drills conducted to assure that federal departments in Ottawa are cooperating effectively on security issues. Have there been such drills at airports and seaports? Or is Transport Canada’s confidence an ethereal kind of thing? So far, Transport Canada has not earned a reputation for adequate testing to assure that its systems are working.

According to the Auditor General’s April 2005 Report on “*National Security in Canada—The 2001 Anti-Terrorism Initiative — Air Transportation Security, Marine Security, and Emergency Preparedness*”:¹⁴

“[Transport Canada] has set no system-wide performance levels for CATSA [the Canadian Air Traffic Security Authority] and completed no assessments of its performance. The Department has not defined the sanctions it will use against CATSA if education and persuasion fail to get timely results.

...Transport does have a general threat assessment that is updated annually by its intelligence directorate, which also sends specific notices and alerts to airports as needed. However, we did not find any comprehensive assessment of key risks or any measuring of the likelihood or potential impact of specific threats.

...We do not believe that Transport Canada's enforcement regime works well in the case of CATSA. No performance goals have been established. The Department's internal studies and analyses are not adequate, and there appear to be no effective sanctions available should education and encouragement fail.

¹⁴ The 2005 report was the second of two Auditor General reports on National Security in Canada. The first was published in 2004 as *National Security in Canada—The 2001 Anti-Terrorism Initiative*.

The Auditor-General recommended that:

“Transport Canada should complete a formal analysis of threats and risks to the entire air transport system and use the results as a basis for deploying resources and focusing enforcement efforts.”¹⁵

The Committee believes that Transport Canada should apply that recommendation to its current system of airport and sea port policing, rather than expressing blind confidence in the system.

On a closing note on this issue, one worries when the Government cannot even point to the right department to respond to us on this issue. That being the case, what likelihood is there that anyone in government sees organized crime and lack of effective policing as major problems at our airports and seaports? What chance is there that anyone in government is alert to the fact that the RCMP is the one agency that has identified the problem and is trying to deal with it? The RCMP is left with its hands tied behind its back because of its lack of personnel and overall authority at airports!

¹⁵ Auditor General of Canada, “National Security in Canada—The 2001 Anti-Terrorism Initiative — Air Transportation Security, Marine Security, and Emergency Preparedness,” *2005 Report of the Auditor General of Canada* (April 2005) Available at <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/20050402ce.html>

NEW RECOMMENDATIONS

- A1. The Committee recommends that the Government of Canada increase the size of the RCMP by between 600 and 800 full-time equivalents (FTEs) in order to provide the RCMP with the capacity to:**
- **execute a new mandate of oversight and responsibility for security at airports and,**
 - **expand its investigative and analytical capabilities at airports within the National Airport System.**
- A2. The Committee recommends that Public Safety and Emergency Preparedness Canada conduct tests to ascertain the level of cooperation of multiple police forces operating at major Canadian airports. These tests should be conducted within the next year, and the results should be made public and recommendations acted upon six months after they are issued.**

Problem 1(b): Inadequate Background Checks

When you have been around as long as most senators have, you know that people's lives can change very quickly – for better or for worse.

Background checks of airport employees who receive passes into restricted areas are conducted every five years. That's not often enough. And the checks aren't good enough.

The Auditor General's March 2004 *National Security in Canada — The 2001 Anti-Terrorism Initiative* report echoed the Committee's concern about the degree of criminality at airports. According to the report, approximately 3.5 percent of employees at the five airports examined had criminal records, and about 5.5 per cent of clearance holders hired between January 2001 and May 2003 had criminal records.¹⁶

¹⁶ The report stated that the trend in criminality at airports is of concern. Auditor General of Canada, "Chapter 3 — National Security in Canada — The 2001 Anti-Terrorism Initiative," *2004 Report of the Auditor General of*

The background checks have not been probing enough. According to the Auditor General's report, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) "provides only information on whether a person has been charged or convicted of a criminal offence—information that does not identify for Transport Canada whether a person has associations with organized crime or is a refugee claimant."¹⁷

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that more rigorous security and police checks be undertaken for all prospective pass recipients.¹⁸ (February 2002)**
- **The Committee recommended that the current 5-point background check for restricted area passes – Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) – should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.¹⁹ (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

In its July 7, 2006 response, Transport Canada outlined the current system to the Committee:

"Transport Canada does background checks, in cooperation with the RCMP and CSIS, for people who are to be issued a Restricted Airport Pass. The Airport Authorities are currently responsible for issuing the passes to the employees. The Canadian Air Traffic Security Agency is implementing of a new biometric pass system at airports – the Restricted Area Identity Card – which will enhance the

Canada, (March 30, 2004) Sections. 3.144, 3.150, <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/20040303ce.html>, (accessed November 12, 2004).

¹⁷ Auditor General of Canada, "Chapter 3 - National Security in Canada - The 2001 Anti-Terrorism Initiative," *2004 Report of the Auditor General of Canada*, (March 31, 2004), <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/20040303ce.html>, (accessed November 13, 2004) 3.140.

¹⁸ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.130, Recommendation # 11.C

¹⁹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.76, Recommendation # IV.5

system by adding an extra layer of security by adding biometric identifiers.

Transport Canada's current practice of conducting background checks to obtain transportation security clearances for restricted area pass holders is aligned with time periods [five years] used for granting security clearances to federal employees, including employees in departments that deal with sensitive national security matters. These requirements match or exceed the requirements for security clearances instituted by other countries, including the United States.

The receipt of any adverse security information during the five-year validity period is dealt with immediately and could lead to the suspension or revocation of an individual's security clearance. In addition, it should be emphasized that each security clearance is currently reviewed in full at the end of five years, even if no negative information has emerged during the period.

The introduction of the Transport Canada Automated Fingerprint Identification System (TCAFIS) is speeding up the review process. As part of this program, a certain number of automated records of clearance-holders will be sent daily to the RCMP for information updates to allow for the immediate capture of any new information.”²⁰

CHALLENGE TO GOVERNMENT

Some progress has been made in this area – checking now apparently includes looking for links to criminal associations and organized crime, rather than simply for a criminal record. But people's lives do change quickly. Each airport employee should receive a background check every three years, not every five years.

In addition, because not every airport employee requires a background check, the current ratio of those with background checks escorting or supervising those that

²⁰ Transport Canada, “Response to Committee's Recommendations,” (July 7, 2006), p.4

do not have background checks is currently no better than 1 to 10, and sometimes as high as 1 to 15.²¹

This is just one of a handful of measures that, if implemented, would help clamp down on organized crime at airports and seaports, lessening the risk of terrorist intrusions.

NEW RECOMMENDATION

A3. The Committee recommends that the ratio of airport employees with background checks/pass escorting or supervising employees without background checks/pass be 1 to 5.

Problem 1(c):

Inadequate Control of Access to Restricted Areas

On February 16, 2004 the previous government proudly announced that two and a half years after 9/11, it had determined that persons entering restricted areas at Canadian airports should be searched. It took two and a half years to introduce a policy that would help protect vulnerable areas that afforded access to aircraft and the luggage, cargo and other commodities that would be carried on those aircraft.

Those to be screened, the announcement said, included: airline personnel, airport employees, refuelers, flight crews, caterers, aircraft groomers, maintenance personnel and ground handlers.

Unfortunately, the announcement also said that such searches would be “random” when such people were entering restricted areas. “Random” is a code word for “seldom.” “Random” also allows searchers to pick and choose who they search, and when.

²¹ The proposed amendments to the Regulations are scheduled to come into force on December 31, 2006. Canada Gazette, “Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations,” (November 11, 2006) Last accessed on March 2, 2007 <http://canadagazette.gc.ca/partI/2006/20061111/html/regle3-e.html>.

Why random, when every passenger boarding every aircraft gets searched each and every time he or she goes through security? Why random when authorities know the airports are havens for organized crime?

And why only on entrance, when authorities know that the best way to plug the holes created by organized crime would be to catch criminals taking their booty *out* of restricted areas?

On October 15, 2004 the same government proudly announced that more than three years after 9/11 it was introducing new restricted area identification cards for major Canadian airports that would contain biometrics to ensure that people entering a restricted area are who they say they are.

That was encouraging – the word biometrics instills such confidence. However, by that time, passes had been devised that would not only ensure correct identity, but would help keep a record of each and every time a person enters and leaves a restricted area. If that person turns out to be entering and leaving in an unusual pattern – on his or her day off, late at night, many times for no obvious reason – or trying to access a room he or she is not authorized to enter, the system would know and silent alarms would be sounded.

This is called geo-fencing. By stopping short of geo-fencing, the previous government took a half-measure to improve security in restricted areas at Canadian airports.

In September 2006, Sun Media was able to publish a story about how one of its reporters, Fabrice De Pierrebourg, had obtained a Canadian Air Transport Security Authority uniform and a permanent pass to Montreal’s Trudeau Airport, because a former CATSA employee who hadn’t worked at the airport for more than two years gave him one. As the reporter said: “all one has to do is insert a picture and a false name . . . after that, moving around freely on the tarmac is no problem since airport security agents can only rely on an impressively thick list of lost or stolen badges.”²²

Biometrics will help, but geo-fencing has to be made an integral part of security passes.

²² Fabrice De Pierrebourg, “Airport Garb Grab Too Easy to Pass Up,” *Calgary Sun*, (September 27, 2006), P.5

Front Door Seems Locked But Back Door Wide Open

The Committee's original recommendation was stronger than the action the government eventually took. We recommended that everyone entering a restricted area be searched, and that random exit searches be conducted. We also recommended that all vehicles be searched, our recommendation on vehicles is only at the study stage now – more than four years after we made it.

It is now clear that only about one percent of workers entering a restricted zone are being checked, and nobody leaving a restricted zone is being checked. This is nothing short of blatant stupidity. How ludicrous to search every passenger, but only one percent of people with access to the aircraft. This is ridiculous given the level of organized crime that police have testified exists at our airports.

Once again, Transport Canada has chosen efficiency over safety. Once again, we have good reason to argue that Transport Canada should not be in charge of security at Canada's airports.

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) be responsible for assuring that all persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving these areas should be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.²³ (January 2003)**
- **The Committee recommended that a nation-wide system of electronic identification (smart passes) be introduced to control the movement through high-risk security areas.²⁴ (February 2002)**
- **The Committee recommended that a review be conducted of the entry and exit control systems that monitor the movement within secure areas of terminals and airport perimeters.²⁵ (February 2002)**

²³ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.76, Recommendation # IV.4

²⁴ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.130, Recommendation #11.A

GOVERNMENT RESPONSE

In its July 7, 2006 response to the Committee, Transport Canada stated:

“CATSA is mandated to do screening of airport workers to ensure that items are not carried into restricted areas. About 2,300 airport workers are screened every day at 89 airports across Canada. These are random checks. To further improve the security system surrounding airport workers, we are adding another layer of security with biometric readers for airport workers and air crews. All airport workers entering restricted areas undergo a background criminal check by Transport Canada before they are issued their restricted area passes.”²⁶

Further, concerning the screening of airport workers, Transport Canada stated:

“On February 16, 2004, the Minister of Transport announced the Non-Passenger Screening (NPS) program. Under this program, non-passengers as well as goods in their possession are subject to CATSA screening when they enter restricted areas at airports. The personnel entering restricted areas at airports include airline or airport employees, aircraft refuelers, flight crews, caterers, aircraft groomers, maintenance personnel and ground handlers. Any employee who refuses to be searched will have to leave the restricted area and will have his or her pass taken away.

Implementation of the program is being phased in, resulting in coverage of airports handling 92% of Canada's air passenger travel. On April 30, 2004, CATSA met Transport Canada's initial regulatory requirements by completing Phase 1 of the NPS program implementation. At the end of November 2004, CATSA completed Phase 2 of the NPS program implementation at smaller airports.

In order to increase the level of service, CATSA will be increasing hours of operation and working with airports to install permanent NPS

²⁵ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.130, Recommendation #11.B

²⁶ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p. 5.

checkpoints at major airports. CATSA is currently working with Transport Canada on implementation strategies for vehicle searches.”²⁷

After receiving this response, Committee staff queried Transport Canada on the following sentence in the response:

“In order to increase the level of service, CATSA will be increasing hours of operation and working with airports to install permanent NPS checkpoints at major airports.”

The Committee wished to know to what extent the hours of operation the NPS program would be increased. Would proper checking be done around the clock? We received no response on hours of operation when this report was printed.

The Committee also wished to know at which airports would permanent NPS checkpoints be set up, and how they would operate. When asked, CATSA replied:

“The Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) implemented non-passenger screening at Canada’s 28 largest airports in 2004, covering over 92% of commercial passenger traffic. This random screening program covers personnel who have access to restricted areas at airports. In addition to permanent checkpoints, mobile teams of screening officers are deployed daily in each of the airports to conduct random screening inside the restricted area.

...We currently have six (6) permanent non-passenger screening checkpoints. Two are located in Calgary, one in Halifax, two in Winnipeg and one in Edmonton. Fifteen more permanent checkpoints are planned.”

CHALLENGE TO GOVERNMENT

See our comments above. Persons and vehicles should be checked every time going into restricted areas. Random checks should be conducted coming out – they are one rung lower in terms of importance because they are designed

²⁷ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p.8.

primarily to nab criminals, not terrorists. Security cards should incorporate geofencing.

And again, the weasel words. Non-passengers and goods in their possession “are subject to” CATSA screening when they enter restricted areas at airports. That means they might be screened, but there is no indication of whether there is always somebody around to screen them, and whether they get screened every second time or once in a hundred times. Nobody has provided us with any kind of evidence that random checks are frequent checks. In fact we heard evidence that CATSA screens about 1,200 airport workers a day - which amounts to little more than 1 percent of non-passengers entering restricted areas.²⁸

We have also heard evidence that employees have found ways to avoid random checks, such as by using cellular phones to tip off others when an NPS check is being conducted.

According to the Auditor General’s December 2006 “Special Examination Report”:

“Non-passenger screening is another area of concern. Security measures require CATSA to screen non-passengers randomly at any restricted area access point. CATSA has not conducted screening at restricted area access points outside the air terminal buildings. The limited number of non-passenger check points where random screening occurs and the random nature of the “mobile” non-passenger screening check points enable the non-passengers to avoid screening”²⁹

Transport Canada’s very mention that there will be an increase in “hours of operation” makes it clear that at some hours there is no screening. Wouldn’t anyone trying to circumvent being screened know when those hours are? Shouldn’t air crews and ground crews be searched *every time* they approach an aircraft?

²⁸ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 6 - Evidence, Mark Duncan, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian Air Transport Security Authority,” (October 30, 2006)

²⁹ Office of the Auditor General of Canada, “Special Examination Report – Redacted Version,” (December 15, 2006), p.10, Available at http://www.catsa-acsta.gc.ca/english/about_propos/rep_rap/oag_bvg/CATSA%20Spec_Exam_E.pdf

When service people who haven't been screened load an aircraft, what system is in place to assure that what is being loaded is not a danger to the people who will fly on that aircraft? Is there any system of inspecting what is loaded on a truck, then sealing the truck and inspecting it at the entrance to the aircraft to assure that seals have not been broken?

The response suggests that a reliable system is in place at airports handling 92 percent of Canada's air passenger travel. In fact the system is not reliable – it is hit-and-miss. What it really means is it's in place at seven or eight of Canada's 89 major airports. The large airports at places like Toronto, Montreal, Vancouver, Ottawa, Calgary and Edmonton account for a high percentage of passenger traffic – it does not mean they are at 92 of Canada's airports, or check 92% of anything.

All the Committee's recommended deadlines for an inclusive and reliable system have been missed, and if phrases like "currently working on" continue to be a mainstay of every response, this problem will still be with us when we issue Canada's Security Guide 2009.

NEW RECOMMENDATIONS

- A4. The Committee recommends that the level of random checking on departure be set at a minimum of 10 percent daily, or at a higher level so as to ensure that the smuggling of contraband is deterred.**
- A5. The Committee recommends that by December 31, 2008 airport restricted area identification cards should be augmented with geofencing to detect irregular employee behaviour.**

Problem 2:

Checking the Legitimacy of Flight Crews and Ground Crew

This problem is clearly related to the lack of proper supervision of restricted areas, and the recommendations for improved passes in the previous section also apply here.

Various checking (or non-checking) systems appear to apply to flight crews at different airports. Sometimes whether a crew is checked depends upon the time of day – or night.

In his appearance before the Committee on October 30, 2006, Mark Duncan, Executive Vice-President and Chief Operating Officer of the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), confirmed that at some airports, random inspections for pilots might be at 100%, and at others, it might be a percentage that is far less than that.³⁰

Flight crews and ground crews obviously have direct access to aircraft. They should carry the same kinds of passes recommended in 1(c). These passes should be issued by CATSA, and include biometrics for accurate identification and geofencing to detect irregular patterns of behaviour.

All flight and ground crews should be searched when entering a restricted area, and random searches should be conducted when flight and ground crews leave restricted areas.

³⁰ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 6 - Evidence, Mark Duncan, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian Air Transport Security Authority,” (October 30, 2006)

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

[These are in addition to the recommendations applying to restricted areas in the previous section, 1(c).]

- **The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) issue national passes for aircrew and all other persons who fall more naturally under a national – rather than a regional – jurisdiction. If local airport authorities are permitted to continue to issue passes allowing access to restricted areas at their airports, these local passes should be:**
 - of national, uniform design, based on national configurations defined by the CATSA;
 - cancellable by CATSA; and
 - validated through CATSA's national database.³¹ (January 2003)

- **The Committee recommended that all Canadian airports should, by December 31, 2003 introduce new electronic airside access passes containing biometric identifiers, that:**
 - are encoded to prevent access to zones beyond any employee's work area;
 - expire automatically after three years; and
 - can be deactivated by a central control mechanism at any time.³² (January 2003)

- **The Committee recommended that CATSA be the issuing authority for passes for all employees, contract workers, other personnel and vehicles that operate airside.³³ (January 2003)**

³¹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.75, Recommendation # IV.1

³² Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.75, Recommendation # IV.2,

GOVERNMENT RESPONSE

On July 7, 2006, Transport Canada responded to the Committee with the following information:

“Canada is taking advantage of new and developing technology to develop an improved airport restricted area pass system that will enhance security at Canadian airports. To this end, Transport Canada and CATSA worked with key stakeholders to develop a system to enhance the security of credentials necessary for persons to enter airport restricted areas.

Identification cards with biometric identifiers, to be called the Restricted Area Identity Card (RAIC), will be required for all persons who access airport restricted areas. The RAIC will verify that the person who was issued the card is the same person presenting the card at a restricted area access point, that the card is valid and the individual has a current security clearance.

Security enhancements achieved by the RAIC:

- Card can be verified, revoked, suspended in real time, no need for distribution of paper-based lists, no delays incurred;
- Card contains biometric identifiers;
- Employees will not have to be concerned about identity theft;
- Eliminates possibility of fraudulent acquisition and use of multiple cards;
- Tamper and counterfeit resistant.”³⁴

³³ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.75, Recommendation # IV.3

³⁴ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p.4.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

There is nothing in place now to stop an airport employee with a valid security card from entering a secure area any time, night or day, on shift or off shift, once or many times. Irregular patterns need to be detected.

There are reasons that organized crime persists at Canadian airports and seaports. It wouldn't take much to put a damper on criminal activities at these ports that open doors for terrorist activities.

Half measures won't do it.

We know that flight crews and ground crews are often not inspected. We know that anyone with a pass can wander through restricted areas at any time of the day or night with impunity, no matter how strange their behaviour pattern. We know how vulnerable aircraft are.

How can this be taking so long?

Restricted Area Identification Card (RAIC)

According to the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA),³⁵:

- The RAIC is the world's first dual biometric airport identification program is operational at Canada's 29 largest airports;
- The new Restricted Area Identity Card (RAIC) covers approximately 100,000 airport personnel who work in restricted areas of airports;
- The card has several security features: a smart chip embedded with a unique algorithm representing unique fingerprint and iris patterns; a tamper-proof hologram; an expiry date;
- An airport worker is granted a biometric smart card only after receiving security clearance from Transport Canada. Transport Canada conducts an extensive background check in cooperation with RCMP and CSIS;
- The RAIC covers non-passengers such as caterers, ground crews, maintenance workers, pilots and flight attendants and other airport workers (non-passengers) who have access to restricted areas; and,
- The RAIC program, in conjunction with Non-Passenger Screening, ensures that restricted areas at airports are kept secure.

Read the "Fine Print"

- The RAIC program will be operational at 29 airports. At the other 60 airports where CATSA provides screening services – no RAIC program.
- The RAIC does not have the ability to control or track the movement of people within restricted areas – technology known as Geofencing.³⁶
- Non-passenger screening to only 1200 out of 100,000 or 1.2% of workers being screening every day.³⁷
- FIVE years after 9/11 and the expansion of the RAIC program to airport's security perimeter, including vehicle gates, fixed base operations, and tenant facilities is still in the planning stages.

³⁵ Canadian Air Transport Security Authority, "New Biometric Security Card in Force at Canada's Largest Airports," (February 6, 2007) Available at http://www.catsa-acsta.gc.ca/english/media/rel_comm/2007-02-06.shtml, Last viewed on February 13, 2007; Canadian Air Transport Security Authority, "Backgrounder - Restricted Area Identity Card," http://www.catsa-acsta.gc.ca/english/media/rel_comm/info/raic_cizr.shtml Last viewed on February 13, 2007. The information on the RAIC was taken from CATSA's website.

³⁶ Currently, passes "are used only at that point of entry and currently are not used at all to control movement within the area". When asked if the new passes could control whether or not a person is authorized to be there at a

Problem 3: **Unscreened Airmail and Other Cargo**

Mail that travels on passenger planes from Canadian airports has never been properly inspected.

Canada Post ships approximately four percent of the mail it carries everyday by air (approximately 1.9 million pieces), mostly on passenger planes³⁸. Parcels are not scanned. Canada Post employees do visual inspections looking for suspicious parcels, but parcels are not scanned.³⁹

Airlines, Transport Canada and the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) do not scan mail either.⁴⁰

The concept of visual inspections would be amusing, were this not such a serious subject. What terrorist is likely to pack a bomb in the mail and label it “DANGEROUS – MAY EXPLODE”?

Over a five year period, Transport Canada successfully put into place a system that checks most baggage and passengers going onto aircraft at Canadian airports – but they have yet to come up to speed with airmail and cargo.

particular time, Mr. McGarr said, “that is within the capability of the airport authority to institute that type of control.” Mr. McGarr added that he did not know whether or not the airport authorities had implemented this type of control. Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Kevin McGarr, Vice-President and Chief Technology Officer, Canadian Air Transport Security Authority,” (October 30, 2006)

³⁷ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 6 - Evidence, Mark Duncan, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian Air Transport Security Authority,” (October 30, 2006)

³⁸ On August 15, 2002, Bob Stiff, General Manager of Corporate Security at Canada Post testified that Canada Post ships approximately 15 percent of the mail it carries everyday by air (approximately 2.5 million pieces), mostly on passenger planes. In an email to Committee researchers on December 14, 2006, Transport Canada in consultation with Canada Post updated these figures to the numbers stated above. The reduction in the volume of mail carried by aircraft is due to an overall increase in mail that is not flown (direct mail), a decrease in parcel volumes and an increase in the use of surface transportation. It is important to note that parcels, Xpresspost and Priority Courier (containing goods) represent 3.6% of the 1.9 million pieces carried by aircraft each day. The remaining 96.4% of the mail carried by aircraft represents lettermail, Xpresspost and Priority Courier (containing documents).

³⁹ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 20 – Evidence, Bob Stiff, General Manager, Corporate Security, Canada Post,” (August 15, 2002). The fact that mail is still not screened was confirmed by Transport Canada representatives in the Committee’s June 19, 2006 hearing: Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 4 – Evidence, Louis Ranger, Deputy Minister, Transport Canada,” (June 19, 2006).

⁴⁰ It should be noted that screening inbound international mail is under the jurisdiction of the Canada Border Services Agency.

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that the movement of mail and parcels at airports be reviewed to ensure adequate security inspection.⁴¹ (February 2002)**
- **The Committee recommended that dedicated and trained personnel should immediately begin carrying out random and targeted screening of all checked baggage, parcels, mailbags, and cargo.⁴² (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

Regarding Checked Baggage, Transport Canada in its July 7, 2006 response stated:

“The International Civil Aviation Organization (ICAO) designated January 1, 2006 as the deadline for countries to have in place checked baggage screening for international flights. CATSA and Transport Canada have exceeded ICAO requirements and are screening checked baggage on all international and most domestic flights as of December 31, 2005.”⁴³

Concerning Air Mail and Cargo, Transport Canada in its July 7, 2006 response stated:

“Starting in 2004, Transport Canada directed new attention to the air cargo security gap by holding policy discussions with stakeholders and other government departments; conducting an air cargo risk assessment; reviewing international practices; and developing an air cargo security strategy. Budget 2006 allocated \$26 million over two years for the design and pilot-testing of an air cargo security program

⁴¹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.130, Recommendation #14

⁴² Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.55, Recommendation # III.1

⁴³ Transport Canada, “Response to Committee's Recommendations,” (July 7, 2006), p. 2.

to mitigate security risks to aviation and facilitate the efficient movement of goods domestically and globally.

Transport Canada will work closely with Canada Border Services Agency (CBSA) to explore and evaluate a spectrum of efficiency measures from establishing comparable requirements to possible integration of security programs.

The *Security and Prosperity Partnership of North America* (SPP) commits Canada to work with the U.S. to develop comparable supply chain security programs; develop comparable screening and inspection protocols; and explore the potential for an interoperable known shipper database. Transport Canada's approach will seek to maintain the efficiency of the cargo and aviation industries while improving security.”⁴⁴

CHALLENGE TO GOVERNMENT

The good news is that this response finally puts the Government of Canada firmly on record as acknowledging the existence of ‘the air cargo security gap’ – a gap the Committee has been pointing to for five years now. Heretofore government spokespersons have reacted as though the Committee was hell-bent on a mission to alarm Canadians for no good reason. So let’s repeat the first part of that first sentence in Transport Canada’s response: “Starting in 2004, Transport Canada directed new attention to the air cargo security gap . . .” GOOD START!

After that, the weasel words start taking over. Once Transport Canada recognized the air cargo security gap, what did it do? Did it take quick action to close it quickly, since all that uninspected cargo was getting on planes carrying passengers? It did not.

Transport Canada started talking to “stakeholders,” which sounds suspiciously like a description of people with a financial stake in the air transport business. Did it talk to them about the huge threat to passenger safety posed by the air cargo security gap? Yes, but the response notes carefully that Transport Canada did not let this terrifying gap dominate the conversation to the point that everybody

⁴⁴ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p. 2.

somehow forgot about the imperative to “facilitate the efficient movement of goods domestically and globally.”

In other words, whatever solution we arrive at to improve cargo security can’t be allowed to slow things down.

The Committee recognizes that if security were the only concern of human beings nothing would ever get done. But Transport Canada’s constant reminder to the business community that it isn’t going to jeopardize profits is a constant reminder to the Committee of why it is taking so long to deal with security problems that should have been solved by 2004. Instead, that turns out to be the year that Transport Canada started “directing new attention” to a glaring weakness in its airport security system that was apparent to anyone connected to the world of flight.

And what is Transport Canada doing now? It is “working with” the Canadian Border Security Agency and the United States to . . . close the air cargo security gap? Or rather, to explore and evaluate a spectrum of “efficiency measures?”

These are not security measures. These are efficiency measures. At the beginning, the response recognizes the air cargo security gap. At the end, it reminds us that closing that gap can’t be allowed to get in the way of efficiency: “Transport Canada's approach will seek to maintain the efficiency of the cargo and aviation industries while improving security.”

First the dog. Followed by the tail. Efficiency trumps security again. The Committee repeats its recommendation which it made in 2003, at least a year before Transport Canada “directed new attention” to this serious problem:

- **The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Agency (CATSA) should implement full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo by January 1, 2004.**⁴⁵

⁴⁵ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada’s Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.55, Recommendation # III.2

January 1, 2004. More than three years ago. How long can Transport Canada talk to stakeholders before it actually does something? More to the point, how long can Transport Canada talk to stakeholders before some terrorist actually does something?

Problem 4: **Screening Checked Baggage**

Not all checked baggage is screened for explosives. Airport workers know which baggage is screened at which locations, and which is not. If large numbers of workers know, that kind of knowledge obviously isn't impossible for would-be terrorists to access. One bomb planted in one bag would be enough to destroy many lives and bring air traffic to a virtual standstill.

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that equipment be installed at airports to be designated by Transport Canada to ensure that all baggage and passengers are screened for weapons and explosives and that, as reliable equipment capable of detecting the presence of chemical or biological or bacteriological agents becomes available, it also be installed.⁴⁶ (February 2002)**
- **The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Agency (CATSA) should implement full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo by January 1, 2004.⁴⁷ (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

In its July 7, 2006 response to the Committee, Transport Canada reports that:

“In the budget of December 2001, the government committed more than \$1 billion over the following five years for the purchase, deployment and operation of advanced Explosives Detection Systems

⁴⁶ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.130, Recommendation #12

⁴⁷ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.55). Recommendation # III.2

(EDSs) at airports across the country, covering 99% of all air passengers. EDSs for the screening of carry-on luggage are now implemented at designated airports servicing the Canadian flying public.

The International Civil Aviation Organization (ICAO) designated January 1, 2006 as the deadline for countries to have in place checked baggage screening for international flights. The Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and Transport Canada have exceeded ICAO requirements and are screening checked baggage on all international and most domestic flights as of December 31, 2005.

CATSA developed a deployment plan for the EDS equipment covering the three-to-five year implementation timeframe announced in Budget 2002. Transport Canada worked with CATSA to accelerate the deployment through additional interim measures that can be taken to allow for some form of EDS screening prior to the final permanent installations at major airports.

Once the full complement of EDS equipment has been deployed at the designated airports, all carry-on and checked baggage will be screened for explosives. The use of other screening methods, such as X-ray equipment, sniffer dogs and manual search procedures will continue and in many cases, be expanded.

Transport Canada will work with CATSA and other departments to explore the issue of installing equipment capable of detecting the presence of chemical or biological or bacteriological agents at airports.”⁴⁸

Committee staff asked for some clarifications of the above response and received a response from Transport Canada, as follows:

QUESTIONS: What “interim measures” have been taken? What does “some form” of EDS screening mean?

RESPONSE from Transport Canada on December 18, 2006:

⁴⁸ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p. 2.

“Due to the complexities involved with the deployment of these systems, especially in the larger airports, the installation of some of the larger systems were not due to be completed until the latter part of the schedule in 2005. To address this, CATSA implemented complementary (interim) measures at Montreal, Toronto and Vancouver airports until the full installation had been completed.

The complementary measures were in place as of September 15, 2004, at all three airports and consisted of the screening of checked bags destined for flights going to the US and international destinations using Explosives Trace Detection Equipment. As the permanent screening systems progressively become operational, they replaced the complementary (interim) measures.”⁴⁹

QUESTIONS: What concrete evidence can the department provide that illustrates that the issue is being dealt with adequately? When does the department expect to have a solution/plan for this issue finalized?

RESPONSE from Transport Canada on December 18, 2006:

“The Chemical/Biological/Radiological/Nuclear (CBRN) Research and Technology Initiative (CRTI) was launched in May 2002 as the federal science community’s response to providing science and technology solutions to CBRN terrorist threats. Transport Canada is a participant in this government horizontal initiative jointly led by Public Safety and Emergency Preparedness Canada and the Defence Research and Development Corporation of the Department of National Defence. This initiative funds science and technology research, development, testing and evaluation of counter-terrorism projects on behalf of the government science and technology and security departments.

CRTI has pursued science and technology initiatives:

- To enhance detection capabilities
- To equip and train first responders

⁴⁹ Transport Canada, “Response to Committee’s Additional Questions,” (December 18, 2006)

- To enhance Canada's ability to contain and decontaminate a CBRN event
- And to find ways to better understand and mitigate the psychosocial aspects of CBRN terrorist threats

Transport Canada establishes its priorities based on on-going threat and risk assessments. Transport Canada is also maintaining an awareness of the initiatives being undertaken by our major allies (United States/United Kingdom) as they explore this requirement.

The department expects to have an approach to this issue finalized following further interdepartmental consultation and discussion with aviation industry stakeholders.⁵⁰

CHALLENGE TO GOVERNMENT

More consultation. More discussion. More stakeholders.

The solutions aren't that difficult. Five years after 9/11, Canadians are still waiting for permanent EDS installations that will do a proper job of scanning passenger luggage.

NEW RECOMMENDATION

A6. The Committee recommends that since all passengers are searched for liquids, gels and weapons, all materials being loaded onto aircrafts should also be checked for weapons and potentially volatile liquids and gels, which in combination could be explosive. This includes searching airline catering service carts.

⁵⁰ Transport Canada, "Response to Committee's Additional Questions," (December 18, 2006)

Problem 5: **Vulnerable Cockpit Doors**

Anyone who has ever flown has witnessed pilots and co-pilots moving in and out of the cockpit. Sometimes they do it to eat, sometimes to nap, sometimes to relieve themselves, and sometimes just to stretch their legs. Needless to say the cockpit door opens numerous times during a flight, creating a moment of vulnerability each time.

Because Canadian passenger jets are only equipped with single cockpit doors, there will always be moments when the cockpit is vulnerable to unwanted intrusions from, for example, hijackers. This should have been the indelible message of 9/11, but more than five years later, this glaring gap in security has not been corrected.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that by 30 June 2003, Transport Canada require design completion of a double door system or systems to protect cockpits, and order air carriers to complete the installation of such systems by 31 December 31 2004.⁵¹ (January 2003)**

⁵¹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.35, Recommendation # II.2

GOVERNMENT RESPONSE

In its July 7, 2006 response to the Committee, Transport Canada stated:

“In the December 2001 Budget, \$35 million was allocated to assist Canadian operators with security modifications to existing aircraft, including the installation of locking cockpit doors. On April 10, 2002, the Minister of Transport finalized regulations relating to locking cockpit doors by mandating the installation of internal locking devices by May 1, 2002, and new intrusion resistance requirements by April 9, 2003.

The nature and timing of any further design enhancements for cockpit security are being considered in the context of a variety of recommendations for the adoption of North American and international standards.”⁵²

CHALLENGE TO GOVERNMENT

Moments of vulnerability persist. Why not close them?

The Committee stands by its January 2003 recommendation. Locking the cockpit door simply isn't enough. Even if the door can be locked from the inside, it still has to be opened regularly.

Besides, locking the door would not prevent terrorists from gaining access to the cockpit. According to the British Air Line Pilots Association, cockpit doors are meant to give way under a calculated amount of pressure in the event of a violent decompression in the cockpit, as overly-strengthened doors would cause the cockpit floor to collapse inward.⁵³ Even though the FAA now requires heavier, bulletproof doors for airline cockpits across the U.S. commercial air fleet, there

⁵² Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” July 7, 2006, p. 7.

⁵³ Duncan Graham-Rowe, “Double door protection for Virgin aircraft,” 31 October 2001 New Scientist Print Edition.

have been two instances of the cockpit door being breached – once by a drunken passenger, the other by a cleaning crew cart.⁵⁴

An interesting short term solution was introduced by United Airlines in 2004. The airline installed secondary barriers on all its aircraft.⁵⁵ The 2006 cost: about \$2,000 to \$4,000 per jetliner.⁵⁶ These barriers are designed to block any charge toward the cockpit when pilots or copilots are leaving or entering. The barrier is deployed and locked across the aisle by a flight attendant when the pilot is about to come out of the cockpit. When the pilot is back in the cockpit, the barrier is easily stowed, giving passengers access to the forward lavatory.⁵⁷

The Air Canada Pilots Association would prefer the installation of double doors. Double doors are used by El Al Airlines, the Israeli national airline that has seen its share of hijacking attempts.⁵⁸ A former El Al security chief describes the two cockpit door system: “the one closest to the pilots can't be opened unless the outer door is closed and locked.”⁵⁹

According to the Air Canada Pilots Association, a two-door system creates a secure space between the cabin and the cockpit which would be the most effective method of securing the cockpit from potential terrorist attacks⁶⁰.

Nearly all large passenger aircraft now have bulletproof doors. The Committee sees no reason why the entire bulkhead between the cockpit and the passengers' cabin should not be bulletproofed. Otherwise, an assailant could fire through the wall from the forward washroom or any other part of the bulkhead other than the door.

⁵⁴ Airline Pilots Security Association, “Fortified Cockpit Doors – Reliability 15%” <http://www.secure-skies.org/fortifieddoors.php>, last accessed March 2, 2007.

⁵⁵ “United Airlines Installing Secondary Security Barrier For Cockpit Protection,” Sept 27, 2004, Air Safety Week, http://findarticles.com/p/articles/mi_m0UBT/is_37_18/ai_n6282708

⁵⁶ Hughes, John, “Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules,” (June 5, 2006) http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzfXQ

⁵⁷ “United Airlines Installing Secondary Security Barrier For Cockpit Protection,” Sept 27, 2004, Air Safety Week, http://findarticles.com/p/articles/mi_m0UBT/is_37_18/ai_n6282708

⁵⁸ There has only been one successful hijacking on El Al Airlines in its almost 60-year existence -- Hughes, John, “Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules,” (June 5, 2006)

http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzfXQ

⁵⁹ Hughes, John, “Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules,” (June 5, 2006)

http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzfXQ

⁶⁰ Canada in brief, “Two-door system cited as better cockpit security,” The Globe and Mail, (February 26, 2007), p.A10

This kind of protection should make the use of Aircraft Protection Officers redundant. These APOs are expensive and there is no evidence that putting two of them on a flight is an intelligent use of scarce resources. The U.S. government insists that APOs be aboard flights flying into Reagan International Airport in Washington. Passengers who prefer the convenience of flying into Reagan (rather than farther-out Dulles Airport) should pay the extra cost incurred by the presence of APOs on their flight – not the Canadian taxpayer. Airlines that fly into Reagan should pick up the cost of the APOs and pass it on to passengers if they so wish.

NEW RECOMMENDATIONS

A7. The Committee recommends that all future aircraft used by Canadian airlines should be outfitted with a comprehensive bulletproof divider between the cockpit and the cabin.

A7a. The Committee recommends that once these dividers are installed, the use of Aircraft Protection Officers (APO) should be discontinued on all flights other than flights to Reagan Airport in Washington.

A7b. The cost of APOs on flights to Reagan should be incurred by the airlines, not Canadian taxpayers.

Problem 6: **Alerting Air Crews**

Not all aircrew members are necessarily informed when an undercover armed law enforcement official (Aircraft Protection Officer) is on board an aircraft. The Committee heard testimony that Air Canada, for instance, leaves it to the discretion of the crew chief as to whether to inform all crew members of the presence and location of an Aircraft Protection Officer.

Surely if a flight attendant believes that there is a threat on board, he or she will want to know where the APO is in order to alert the APO to the potential threat.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that all flight crew should be informed when an Aircraft Protective Officer (APO) is on board.⁶¹ (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

In its July 7, 2006 response to the Committee, Transport Canada said:

“The air carrier, pilot-in-command and lead flight attendant are always advised when APOs are on board. It is up to the air carrier's internal procedures to delineate whether this information will be disclosed to other crew members.

For security reasons, those informed are requested not to disclose this information before or after the flight. Transport Canada's expectation is that all cabin crew members know the identity of the APO unless there is reason for them not to be informed. This provision provides the airline with some discretion.”⁶²

⁶¹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.35, Recommendation # II.1

⁶² Transport Canada, “Response to Committee's Recommendations,” (July 7, 2006), p. 6.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

It may be Transport Canada's expectation that all air crew are informed of the location of an APO, but as long as this responsibility is downloaded to the airlines, the Committee can't be sure this is happening.

NEW RECOMMENDATION

A8. The Committee recommends that as long as the Aircraft Protection Officer program exists, Transport Canada make it a requirement that all crew members be briefed as to who the APOs are, their seat location, and how the crew is expected to respond in the event of an attempted hijacking.

Problem 7: **Security Training for Maintenance Workers**

In preparing our report *The Myth of Security at Canada's Airports*, published in January 2003, Committee members heard testimony that maintenance employees working on the airside at airports had not received significant upgrades in security training to identify threats since 9/11. These employees perform key functions all around the aircraft and have access to all its vital areas. With additional training, maintenance workers could become an even greater asset to the airport security system.

The Committee will revisit this issue by questioning workers to see whether their security training has improved. But, to date, we have received no information to suggest that either the Canadian Air Traffic Security Agency (CATSA) or the airlines have developed comprehensive programs to ensure that maintenance workers are part of the effort to improve airport security, nor that drills have taken place or tests done to ensure the programs that have been introduced are doing their job.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that by September 30, 2003 Transport Canada ensure that all Canadian passenger airlines are providing training courses to maintenance personnel and other personnel working in proximity to aircraft to help them identify potentially dangerous situations and materials.⁶³ (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

On July 7, 2006 Transport Canada gave this response:

⁶³ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.25, Recommendation # I.3

“Since January 2004, a working group comprised of representatives from Transport Canada’s Civil Aviation and Security directorates as well as key industry stakeholders has been working on security training requirements for other groups of employees, such as passenger service agents, maintenance workers, ramp personnel and any other individuals working in the vicinity of an aircraft.

As a result, security guidelines were drafted. These guidelines are designed to assist air carriers in the development of aviation security training programs and operational procedures for ground personnel. At its last meeting on October 12th, 2005, members of the working group finalized the document entitled "Security Guidelines for Ground Personnel" and distributed early May 2006.

The National Air Cargo Security Training and Awareness Committee has revised the "Transport Canada Cargo Screening Training Program," which is comprised of five modules including a security training video. The aim of this training program is to provide all employees involved with the acceptance of cargo at cargo handling facilities, located at major Canadian airports, with knowledge and skills necessary to perform their duties as air cargo screeners in accordance with Transport Canada requirements.

For its Winter 2005 Air Cargo Security Awareness Campaign, the National Air Cargo Security Training and Awareness Committee has developed and distributed a poster entitled "**REPORT ALL SUSPICIOUS ACTIVITY**". This poster is targeted to the cargo warehouse environment of the air cargo community.

The committee has also launched its summer 2005 awareness campaign. The purpose of this campaign was to promote the importance of wearing identification and/or restricted area passes and to foster vigilance in reporting security related irregularities.”⁶⁴

⁶⁴ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), pp. 7-8.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

While this is a step in the right direction, poster campaigns and awareness ads in the workplace don't nearly go far enough in giving workers the tools they need to identify dangerous materials or situations – especially when you're dealing with a cleverly hidden cargo bomb.

When it comes down to it, “guidelines” is one of those words like “discussions.” It means something may come of this, but nobody in government is taking responsibility if it doesn't.

The Committee would simply like someone in the federal government to take responsibility for assuring that maintenance workers are trained to play a role in airport security, and that tests are in place to measure whether they know how to do that when a crisis arises.

The Canadian public needs to feel comfortable that everyone working in an airport – not just security personnel – has a keen eye to spot danger, whether it be in a suspicious co-worker or cargo that ticks. Do we have any assurances that is happening? We do not.

Problem 8:

Who's in Charge of Security at Canadian Airports?

Responsibilities at Canadian airports are far too diffused. In August 2002, Sam Landry, a Royal Canadian Mounted Police Inspector detailed to Lester B. Pearson Airport in Toronto, provided the Committee with a list of 57 different security firms, police forces, intelligence services and government departments or agencies that had enforcement or regulatory responsibilities at Pearson.

Given the security threats of the 21st century, it is imperative that the government claw back some of the responsibility for airports that it devolved to local authorities in the 1990s.

There is too much sharing of security responsibilities between Transport Canada (the aviation security regulatory authority), the Canadian Air Transport Security Authority (the agency that implements air security programs), the Royal Canadian Mounted Police (which enforces federal statutes everywhere and provides policing services in three airports⁶⁵), and local Airport Authorities (which operate individual airports).

Testimony before the Committee has made it clear that responsibility for airport security is too diffused for security to be managed effectively.

Air security demands a more focused approach.

On August 2, 2002 Inspector Sam Landry of the RCMP, Toronto Airport Detachment, sent the following list to the Committee:

⁶⁵ The Royal Canadian Mounted Police is the police force of jurisdiction at the Halifax, Edmonton and Vancouver airports.

**THE 57 ORGANIZATIONS WITH SOME RESPONSIBILITY
FOR SECURITY AT PEARSON AIRPORT⁶⁶**

1. Royal Canadian Mounted Police
2. RCMP Drug Section
3. RCMP VIP Security
4. RCMP Immigration and Passport
5. RCMP Customs and Excise
6. RCMP Prime Minister's Protection Detail
7. RCMP Federal Enforcement Section
8. RCMP Proceeds of Crime
9. Peel Regional Police
10. Canadian Security Intelligence Service
11. Greater Toronto Airport Authority
12. Canada Customs and Revenue Agency
13. Citizenship and Immigration Canada
14. Passport Office (Department of Foreign Affairs and International Trade)
15. U.S. Immigration and Naturalization Service
16. U.S. Customs
17. Transport Canada
18. NAVCANADA
19. Corps of Commissionaires
20. Ontario Provincial Police
21. Toronto Police Service
22. York Regional Police
23. Niagara Regional Police
24. Hamilton Wentworth Regional Police
25. Halton Regional Police
26. Canada Post
27. Federal Express
28. Purolator
29. United Parcel Service
30. Group 4
31. Wackenhut
32. Mississauga Fire Department

⁶⁶ Submission of follow up request by Inspector Sam Landry, Officer in Charge, Royal Canadian Mounted Police, Toronto International Airport Detachment to the Standing Senate Committee on National Security and Defence, August 2, 2002.

33. Toronto Fire Department
34. Health Canada
35. Regional Municipality of Peel
36. Toronto Transit Authority
37. Canadian Food Inspection Agency
38. Agriculture and Agri-Food Canada
39. Environment Canada
40. Inflight Kitchens
41. CARA
42. Paragon Security
43. Alpha Security
44. ASP Security
45. Canadian Military Police
46. JTF2
47. Airport Group Canada
48. U.S. Federal Aviation Administration
49. U.S. Secret Service
50. U.S. State Department
51. Central Intelligence Agency
52. El Al Airlines Security
53. Air Canada Security
54. Air Transit Security
55. Sky Service Security
56. AMF Security
57. U.S. Air Security

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that a federal agency be created to take responsibility for selection, training, and supervision of persons and systems responsible for passenger and baggage screening at airports, and that this agency report to the RCMP.⁶⁷ (February 2002)**
- **The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) should be responsible for the design and delivery of all mechanisms and training to assure air travel security, including the management and security screening of the restricted areas of the airport and the security screening of all persons and things boarding aircraft in Canada.⁶⁸ (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

On July 7, 2006 Transport Canada responded:

“On April 1, 2002, CATSA was created and was assigned several key aviation security responsibilities. On December 31, 2002, CATSA assumed full operational responsibility for pre-board screening of passengers and baggage. CATSA's responsibilities fall into six major areas:

- Pre-board screening of passengers and their belongings;
- Acquisition, deployment, operation and maintenance of explosives detection systems at airports;
- Contracting for RCMP policing services on selected flights and all flights to Reagan National Airport;
- Implementation of a restricted area identification card;
- The screening of non-passengers entering airport restricted areas; and
- Contributions for supplemental airport policing services.

⁶⁷ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.130, Recommendation #13

⁶⁸ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.125), Recommendation # VIII.2

CATSA has taken an integrated approach to the development and implementation of a comprehensive training, certification, validation and continuous improvement program that encompasses many levels of proficiency. CATSA's National Training and Certification Program (NTCP) is based on regulatory requirements and a number of proficiency levels that allow screening officers to progress from the basic screening officer (conventional x-ray, EDT and search methods), to specialized (NPS, EDX and CTX), and possibly supervisory and instructor levels. Based on core competencies, the training curriculum focused on security, people skills, technology and delivery is conducted through expanded classroom, computer-based and on-the-job training. CATSA has also included pre-selection and on-going professional programs.

CATSA invests over \$4,000 in training of every screening officer. Since its creation in-class training has increased threefold, and on-the-job training four-fold. CATSA has also incorporated distance learning. Operational standards have been put in place nation wide. CATSA regularly reviews and improves its national program in line with changing needs. Pre-selection and on-going professional development programs are examples of enhancements to date. Furthermore, CATSA is deploying advanced software programs such as Threat Image Projection System (TIPS) and X-ray Tutor (X-RT). TIPS will improve screening officer vigilance, and X-RT supplements existing training programs by providing on the job training to enhance threat object recognition.

The Government of Canada believes that the current range of responsibilities given to CATSA provides the capacity to significantly enhance aviation security. This range of responsibilities is being considered under the CATSA act review.

While CATSA is responsible for delivery of specific services, Transport Canada provides and monitors the policy and regulatory framework - a division of responsibility that enhances checks and balances in the system.”⁶⁹

⁶⁹ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), pp. 12-13.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

The Committee challenged Transport Canada to demonstrate that the lines of authority, accountability and responsibility at Canadian airports are clearly defined.

Transport Canada responded with the text above, which is essentially an abridged report of what the Canadian Air Traffic Security Agency (CATSA) has done to train screening officers.

It's all a bit sad.

At any rate, Transport Canada should not be answering questions on security at Canadian airports. CATSA should.

Transport Canada should get out of the security field and focus on areas in which it has competence. Like making Canada's transportation network more efficient. This is what Transport Canada is really interested in – moving people and things with maximum efficiency. The Committee is not saying that this is not a worthy pursuit. It surely is.

But others should be in charge of security, primarily because the need for proper security sometimes gets in the way of moving people and things as quickly as they could be moved without proper security. Putting Transport Canada in charge of security is comparable to putting Industry Canada in charge of the environment. Industry Canada wants maximum production. Environmentalists want to ensure that production doesn't despoil the planet. The roles don't mix.

CATSA should report to Parliament through the Minister of Public Safety and be under the operational control of the Royal Canadian Mounted Police. Such a move would foster the security-based culture that is emerging at CATSA and provide for a more effective working relationship between the two organizations.

The Committee urges that the Government consider putting CATSA in charge of security operations and the RCMP in charge of security strategy.

Then, perhaps, it wouldn't be taking years of consultation with stakeholders before half-measures get taken. Then, perhaps, full and responsible security measures would be put in place within a reasonable time frame.

NEW RECOMMENDATION

A9. The Committee recommends that Transport Canada be relieved of its responsibility for security at airports and that this responsibility be transferred to the Department of Public Safety and Emergency Preparedness Canada.

Problem 9:

“Known Shipper” System Lessens Aircraft Security

The Committee has recommended full and rigorous screening of all cargo passing through Canada’s 89 major airports. However, until full screening is implemented, the government should discontinue its program designating certain shippers as “safe” or “known” shippers – shippers that can get parcels onto aircraft quickly without screening.

How can any shipper be considered safe when there are virtually no guarantees that known shippers screen both their staff and their customers before putting parcels and other types of cargo on aircraft?

COMMITTEE’S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that the practice of offering blanket security shortcuts for “known” shippers should be discontinued. The Committee encourages the development of a protocol for shippers based on proven capacity to assure security, similar to the one currently being introduced under the Smart Borders arrangement with the United States.⁷⁰ (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

On July 7, 2006, Transport Canada provided the following response:

“Transport Canada has security requirements in place to address air cargo and airmail security. Compliance with these requirements is monitored by the department.

In addition, Transport Canada has security requirements in place to address air cargo and airmail security. Compliance with these requirements is monitored by the department. Starting in 2004,

⁷⁰ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada’s Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.55, Recommendation # III.3

Transport Canada directed new attention to the air cargo security gap by holding policy discussions with stakeholders and other government departments; conducting an air cargo risk assessment; reviewing international practices; and developing an air cargo security strategy.

Budget 2006 allocated \$26 million over two years for the design and pilot-testing of an air cargo security program to mitigate security risks to aviation and facilitate the efficient movement of goods domestically and globally. Transport Canada will work closely with Canada Border Services Agency (CBSA) to explore and evaluate a spectrum of efficiency measures from establishing comparable requirements to possible integration of security programs.

The *Security and Prosperity Partnership of North America* (SPP) commits Canada to work with the U.S. to: develop comparable supply chain security programs; develop comparable screening and-inspection protocols; and explore the potential for an interoperable known shipper database. Transport Canada's approach will seek to maintain the efficiency of the cargo and aviation industries while improving security.

The National Air Cargo Security Working Group - Education and Training (members include officials from Transport Canada Security Education and Training, air cargo industry stakeholders and other government departments) has revised the "Transport Canada Cargo Screening Training Program," which is comprised of five modules including a security training video. The aim of this training program is to provide all employees involved with the acceptance of cargo at cargo handling facilities, located at Canada's major airports, with knowledge and skills necessary to perform their duties as air cargo screeners in accordance with Transport Canada requirements.

During summer 2004, Transport Canada worked in partnership with the air cargo industry and finalized a new and innovative air cargo security awareness campaign."⁷¹

⁷¹ Transport Canada, "Response to Committee's Recommendations," (July 7, 2006), p. 3.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

This is boilerplate. These responses have been lifted from other responses to other recommendations. So deficient is this as a reply that it does not even include the fact that Transport Canada has already commenced with a \$26 million study to improve air cargo security, at least partially spurred by acknowledgements that the Government has reservations about the current “known shipper” program. The following is testimony given to the Committee on June 19, 2006:

Senator Banks: Can you tell us exactly what that \$26 million will be used for, and when, and what key stakeholders will be involved in that process, and what functions will they carry out? Can you walk us through, just for the record, what the timeline is that you now plan on the implementation of that initiative? Give us an idea of how long it will take before that program is in place. The one about trucks on the airside was three and a half years ago and we have never had an undertaking from anyone to say "This is how long it will take us to fix that." Now, here you have \$26 million new dollars to deal with cargo and airplane. How long will it take?

Mr. Louis Ranger, Deputy Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Transport Canada: First, it is not as if nothing exists now. I know it has been criticized, and rightly so, but there is a known shipper program that exists already. We have been concerned. There are gaps there that we need to deal with. That money will serve to design a program that will undergo a pilot test. There will be some specific interventions.

Senator Banks: Is that to address those gaps?

Mr. Ranger: To address those gaps. I will ask Mr. Grégoire to elaborate on what the intentions are.

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister for Safety and Security, Transport Canada: This money is to design and pilot test enhancements of air cargo. It is not to fill in all the gaps yet. We want to evaluate and develop regulated agent and known shipper security programs to increase security in the supply chain integrity. That will be done with approximately 1,000 companies, give or take a few dozen. We want to evaluate and develop a known shipper database to help identify low-risk supply chain partners. Here we would like to eventually have up to 30,000 registered companies.

While it is discouraging that air cargo security is still at the discussion stage more than five years after 9/11, the Committee was at least encouraged by Transport Canada’s recognition that “there are gaps that we need to deal with.”

The Committee's primary concern, beyond the molasses-like speed of this process, is that "stakeholders" will come up with a program based on voluntary buy-ins, best practices and videos.

The Government needs to lay down some hard and fast rules about background checks and security precautions that must be taken if parcels and air cargo are to be shipped on aircraft that carry passengers.

NEW RECOMMENDATIONS

A10. The Committee recommends that the Government of Canada take the appropriate steps to expedite this study on air cargo security to bring forth results by Spring 2008.

A11. The Committee recommends that the Government of Canada use the results of the study to create a fail-safe system that will fill the gaps in air cargo security within a year after the study's results are identified.

Problem 10: **Lack of Security at Fixed-Base Operations**

Fixed-Base Operations – essentially private aircraft facilities attached to major airports for the use of charter aircraft, executive jets and general aviation – are subject to almost no scrutiny. Fixed-Base Operations need to be screened by the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA). Without appropriate security, large private or charter aircraft could fall into the wrong hands. Such aircraft could be used as a missile and cause massive damage and loss of life.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that Transport Canada require that private aircraft departing airports under CATSA's supervision should not leave until aircraft, passengers and their baggage have been screened. Private aircraft departing from any air facility not supervised by CATSA should be searched on arrival, whether they arrive from private airfields in Canada or any locations in foreign countries in order to ensure the integrity of security at Canadian airports.⁷² (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

Transport Canada, in its July 7, 2006 response to the Committee, said:

“Though the current regime does not require screening "on arrival," passengers and baggage incoming from non-designated airports are screened if they are connecting at a designated airport. In addition, measures are in place at airports to prevent screened and unscreened passengers from mixing, which protects the integrity of the screening process.

Based on threat and risk assessment, the department continues to focus screening resources on commercial air operations – those that

⁷² Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.91, Recommendation # V.1

are accessible to the traveling public - including scheduled service and charter operations.

The department is undertaking a comprehensive review of commercial flights at designated airports with a view to broadening the application of screening requirements to more flights than are currently captured under screening requirements. We produced and consulted on recommendations to expand screening requirements to more commercial flights and continue to work closely with our partners in industry and at the Canadian Air Transport Security Authority to consider their views and impacts on their operations. Discussions with Stakeholders will continue through 2006 and we aim to implement new enhancements in 2006-2007.”⁷³

In its December 18, 2006 response to a request for clarification from the Committee, Transport Canada responded:

“Passengers and baggage that have already been screened at their originating airport do not have to be rescreened before proceeding to their connecting flight so long as they do not depart the sterile area.

A “designated” airport is an airport that has been designated to provide CATSA screening. An undesignated airport does not have CATSA presence. There are 89 designated airports covering approximately 99% of all Canadian commercial air passengers. In addition, there are 545 other certified airports, which, because of their level of activity, need to meet Transport Canada’s certification standards. Also, there are 1096 registered aerodromes, which, by definition, are facilities registered with Transport Canada as aircraft landing and take-off sites (these can include sites on water).”⁷⁴

⁷³ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p. 13.

⁷⁴ Transport Canada, “Response to Committee’s Additional Questions,” (December 18, 2006)

CHALLENGE TO GOVERNMENT

This is an interesting sentence: “The department is undertaking a comprehensive review of commercial flights at designated airports with a view to broadening the application of screening requirements to more flights than are currently captured under screening requirements.”

The time for considering should be long past. Fixed-Base Operations on the periphery of airport terminals present the same potential threats as passenger and cargo terminal operations. Fairly large aircraft leave from some of these operations. With no screening, what is to prevent a terrorist from commandeering one of these planes and flying it into a building?

Other glaring examples of security neglect involve a large variety of aircraft landing and taking off in the centre of major cities without any security searches of baggage or passengers. Two obvious examples are the seaplane and helicopter services at Vancouver Harbour and Victoria Harbour. These types of operations – which are fixed-base, but not attached to an airport – need to be included under CATSA’s passenger and baggage search regulations.

NEW RECOMMENDATION

A12. The Committee recommends that all individuals and vehicles, including private aircraft, be searched at all fixed-base operations that are attached to the current 89 designated airports.

A12a. The Committee recommends that aviation facilities in the core of municipalities such as Victoria and Vancouver be immediately designated for CATSA supervision.

Problem 11: **Small Airports are Weak Links in the Aviation Security Net**

Like fixed-base operations attached to Canadian airports, flights arriving from small airports that may have weak security or no security also create a security gap in Canada's overall air traffic network.

Air cargo originating from local airports is not checked upon arrival at any of the 89 Designated Airports under the Canadian Air Transport Security Authority's (CATSA) responsibility. Canada has 1,419 airfields or airports in total. Cargo originating from the 1,370 smaller airports needs to be screened upon arrival at designated airports. If they aren't, dangerous goods could easily be transported to larger airports undetected and used to endanger those airports and their surroundings.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that people, cargo and aircraft coming from small airports without sophisticated screening systems should receive a full screening when they arrive at a Designated Airport under CATSA's jurisdiction.⁷⁵ (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

On July 7, 2006, Transport Canada responded:

“There are security controls in place to prevent mixing of screened and unscreened passengers between smaller airports and airports under CATSA's jurisdiction.

⁷⁵ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.55, Recommendation # III.4

Transport Canada is always assessing the entire aviation system, including operations at small airports and will implement more rigorous security procedures as appropriate.”⁷⁶

“The International Civil Aviation Organization (ICAO) designated January 1, 2006 as the deadline for countries to have in place checked baggage screening for international flights. The Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and Transport Canada have exceeded ICAO requirements and are screening checked baggage on all international and most domestic flights as of December 31, 2005.

CATSA developed a deployment plan for the EDS equipment covering the three-to-five year implementation timeframe announced in Budget 2002. Transport Canada worked with CATSA to accelerate the deployment through additional interim measures that can be taken to allow for some form of EDS screening prior to the final permanent installations at major airports.

Once the full complement of EDS equipment has been deployed at the designated airports, all carry-on and checked baggage will be screened for explosives. The use of other screening methods, such as X-ray equipment, sniffer dogs and manual search procedures will continue and in many cases, be expanded.”⁷⁷

CHALLENGE TO GOVERNMENT

“Transport Canada is always assessing the entire aviation system, including operations at small airports and will implement more rigorous security procedures as appropriate.”⁷⁸

TRANSLATION: Buzz off. Maybe we’ll get to small airports some day, and maybe we won’t. If we do, we’ll let you know.

⁷⁶ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p. 8.

⁷⁷ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p. 2.

⁷⁸ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p. 8.

This was the Committee's recommendation four years ago. This remains the Committee's recommendation now:

- **Transport Canada should require that private aircraft departing airports under CATSA's supervision should not leave until aircraft, passengers and their baggage have been screened. Private aircraft departing from any air facility not supervised by CATSA should be searched on arrival, whether they arrive from private air fields in Canada or any locations in foreign countries in order to ensure the integrity of security at Canadian airports. [January 2003 - The Myth of Security at Canada's Airports (page 91)]**

Unsearched aircraft arriving from non-designated airports which land at designated airports are even more dangerous than unsearched trucks given airside access. They should be treated accordingly.

Problem 12:

The Canadian Air Transport Security Intelligence Gap

The Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) does not have the capacity or connections to other parts of the security and intelligence community that it needs to pre-empt dangerous situations for Canadian air travellers.

The Committee has believed for some time that CATSA needs the capacity to directly receive and use the latest CSIS and RCMP intelligence analysis of terrorist incidents and potential threats. CATSA should also have clear procedures in place to allow it to share and funnel this kind of analysis with personnel working on the front lines.

According to the Auditor General's December 2006 "Special Examination Report":

"CATSA considers greater access to intelligence information to be one of its corporate priorities. Canada's security and intelligence community is comprised of Transport Canada and several other departments such as the RCMP and CSIS, but does not include CATSA. Transport Canada passes intelligence information to CATSA. However, CATSA has stated that it needs direct access to intelligence information and that this is imperative for it to effectively carry out its work. It has engaged two employees to collate and assess intelligence information. These employees prepare daily intelligence briefs and weekly intelligence reports for CATSA's senior management."⁷⁹

CATSA needs an intelligence capability for its training of pre-board screeners and non-passenger screeners. If CATSA is to stay a step ahead of terrorists and criminals, its training needs to be based on sound, up-to-date intelligence.

⁷⁹ Office of the Auditor General of Canada, "Special Examination Report – Redacted Version," (December 15, 2006), p.19 Available at http://www.catsa-acsta.gc.ca/english/about_propos/rep_rap/oag_bvg/CATSA%20Spec_Exam_E.pdf

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- The Committee recommended that CATSA develop an intelligence capability in order to effectively carry out its responsibilities.⁸⁰ (January 2003)

GOVERNMENT RESPONSE

In its July 7, 2006 response to the Committee, Transport Canada stated:

“CATSA has implemented national standards through its multi-level training and certification programs for screening officers. CATSA introduced standard operating procedures and operational plans for all 89 airports.

CATSA currently receives intelligence information that is appropriate to its responsibilities from Transport Canada. CATSA is actively working with Transport Canada and Public Safety and Emergency Preparedness Canada (PSEPC) to ensure adequate sharing of threat information. Any consolidation of the roles and responsibilities for airport/aviation security would be decided by the Government of Canada.”⁸¹

CHALLENGE TO GOVERNMENT

Why would a security agency continue to receive security intelligence from a Department that is focused on moving people and things quickly, and not on security?

Why would the security agency not have its own intelligence capacity?

Is this one more Ottawa turf war?

⁸⁰ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.125, Recommendation # VIII.3

⁸¹ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p.14.

NEW RECOMMENDATIONS

- A13. The Committee recommends that the Government of Canada ensure that CATSA has access to all available intelligence related to aviation safety.**
- A14. The Committee recommends that in partnership with the RCMP and CSIS, CATSA develop its own intelligence analysis capabilities.**

Problem 13: **Unnecessary Secrecy Over Security**

Canadian authorities are quick to invoke the need for secrecy about seaport and airport security, maintaining that the release of any information providing insights into the state of security at these vital hubs could well play into the hands of would-be terrorists.

The Committee doesn't reject the argument that there should be secrecy concerning details that might help someone circumvent a security system. But our experience is that unnecessary secrecy hides inefficiencies, provides cover for poor administration, and generally fosters weak security.

Hiding information about security gaps at seaports and airports won't deter anybody seriously looking for those gaps, because anybody who works in and around a seaport or an airport knows where they are. The only people who will be left in the dark are the Canadian public. Voters need information if they are to apply pressure on governments to upgrade security where upgrades are needed.

When the Committee started probing seaport and airport security after 9/11, many bureaucrats and some politicians reacted as though airport security and aviation safety was their private preserve and the public would just have to "trust us."

In early testimony, the Committee was appalled at the way officials from Transport Canada used the need for secrecy in matters of security as a shield against questions designed to determine whether the government was taking appropriate action to safeguard the travelling public. The Committee, looking for the straight goods, finally turned to the people who actually do the work at airports. These people told us what all airport workers know: that security at Canadian airports is largely an illusion.

Security that relies on secrecy is weak because as soon as someone publishes the secret, the security that depended on the secret is forever breached. As Bruce Schneier points out in his book *Beyond Fear*, the security of a house lock depends on thieves not knowing that the owner keeps a key under the doormat. Once they know...

At Canada's airports, we discovered that everybody and their brother knew where the keys were hidden, and which locks were vulnerable. Organized crime long ago opened up huge security gaps at airports that governments said were being filled.

Our Committee discovered that the gaps weren't being filled. Once that secret was out of the bag, security began to improve. So which gets the job done – secrecy or a degree of openness?

Secrecy won't fix security problems. It will delay them getting fixed.

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that the federal government design and implement air travel security measures that provide transparency and full financial accountability to the Canadian public.⁸² (January 2003)**
- **The Committee recommended that Airport authorities and the airlines must recognize that security of air travel is the public's business and be forthright in explaining the measures they are taking to protect against terrorist or criminal activity, on the ground, and in the air.⁸³ (January 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

Transport Canada's July 7, 2006 response:

“CATSA works with the Office of the Auditor General of Canada to ensure that all expenditures are reported appropriately. In the interest of transparency and financial accountability, CATSA also posts all information on its website.”⁸⁴

⁸² Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.141, Recommendations #X.1 and# X.2

⁸³ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003),p.141, Recommendations #X.1 and# X.2

⁸⁴ Transport Canada, “Response to Committee's Recommendations,” (July 7, 2006), p.14.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

Since 9/11 Canadian governments have made some reforms to security at Canadian seaports and airports. In many other cases they have not made reforms recommended by this Committee and others, such as the Auditor General, concerned about the security of Canadians.

The responses we have had from officials of successive governments in attempting to update this Security Guide are often either bland assurances that the universe is unfolding as it should, or bland assurances that one government department or another is working with stakeholders toward ... blah, blah, blah.

What is missing from the picture is a clear government vision that recognizes its responsibility to provide comprehensive air security and – as the Auditor General pointed out in her 2005 report – to provide a system of measuring what is working or not working.

We received not one government response giving evidence that tests had been conducted to show that a security system was working properly, or was in need of repair.

Not only do we not know the results of any testing that may be going on, in most cases we do not even know whether any testing is going on.

How can anyone know if a security system is working properly if it isn't tested? How can the Canadian public judge the safety of air travel in Canada if the results of tests are not shared with them? If test results are positive, the publicity will build confidence. If they are not good, the public deserves to know.

The Auditor General complained about “a lack of institutionalized risk-assessment mechanisms in Transport Canada.” Have they been introduced since her report? Have they produced results? Not to our knowledge.

The Government is getting away with up front cosmetics. Making people jump through hoops at passenger security checks makes it look like security is tight and flights are safe.

What about security behind the curtains, where luggage is scanned, mail and other cargo is loaded, and airport workers and outside suppliers service the aircraft? Are

airport authorities testing interior security systems? If they aren't, they should be. If they are, they should be sharing results. Airport security is an issue of vital importance to Canadians. The public should not have to fly blind.

A good example is "intrusion testing," which we know takes place. This is where government agents surreptitiously try to get guns, knives, and "explosives" past screeners to determine whether CATSA scanning is effective. Prior to 9/11, the government regularly made the results public. Since then, it has not – ostensibly because the United States does not.

The Committee has information from senior officials that the failure rate – the percentage rate that officials get things past the screeners – is in double digits.

This is outrageous, and if the public knew the real figures people would be clamoring for action.

The Government of Canada's response to the Committee's demands that this information be made public has been that such information would be of assistance to terrorists – even if released in the aggregate rather than pinpointing specific machines. The Committee countered with a proposal that the results be made public six months after the tests or whatever reasonable period was deemed necessary to correct the deficiencies. The government flatly refused.

NEW RECOMMENDATION

A15. The Committee recommends that the Government of Canada make public results of "intrusion tests" within six months of the tests being conducted by the airport, or that the Government of Canada put into effect a plan that would make the results public on a regular basis after a longer, but reasonable, period so that it has sufficient time to remedy the deficiencies uncovered by the tests.

In the words of a man who has studied the subject:

“Don’t accept anyone telling you that secrecy requires keeping details of a security system secret. I’ve evaluated hundreds of security systems in my career, and I’ve learned that if someone doesn’t want to disclose the details of a security system, it’s usually because he’s embarrassed to do so. Secrecy contributes to the “trust us and we’ll make the trade-offs for you” mentality that ensures sloppy security systems. Openness demystifies; secrecy obscures.”⁸⁵

Bruce Schneier

Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World, page 278

⁸⁵ Bruce Schneier, *Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World* (New York: Copernicus Books, 2003), p.278.

Problem 14: **Air Travelers Security Charge**

The Air Traveler Security Charge was imposed on flights out of Canadian Airports on March 27, 2002 as a direct tax on air travellers to pay for upgrades in security in the Canadian air traffic system in the wake of 9/11⁸⁶.

The amount of the tax has changed four times since then. Here are the charges imposed during various time periods since the tax came into effect:

CHANGES IN THE AIR TRAVELLERS SECURITY CHARGE FROM MARCH 2002 - PRESENT⁸⁷

March 27, 2002 – June 18, 2003

Domestic flights – \$24

Continental flights – \$24

Out of continent flights – \$24

June 19-2003 – May 12, 2005

Domestic flights – \$14

Continental flights – \$24

Out of continent flights – \$24

May 13, 2005 – June 28, 2005

Domestic flights – \$12

Continental flights – \$20

Out of continent flights – \$20

June 29, 2005 – June 21, 2006

Domestic flights – \$10

Continental flights – \$17

Out of continent flights – \$17

⁸⁶ This charge was recommended by Senator Colin Kenny, Chairman of the Standing Senate Committee on National Security and Defence in his op-ed “We should start charging airline travelers a safety tax of \$10” dated October 29, 2001, which appeared in a number of newspapers including the Hill Times.

⁸⁷ The Air Travellers Security Charge for Canadian/Continental flights are lower if subsection 165(1) of the Excise Tax Act (aka. GST) is not required to be paid. These figures all assume GST is applicable.

June 22, 2006 - present

Domestic flights – \$9.90

Continental flights – \$16.84

Out of continent flights – \$17.00

The Committee's original complaint about this tax in our 2003 report *The Myth of Security at Canada's Airports*, was that the public had no idea whether it was getting its money's worth out of the deal. Was the initial tax somebody's guess at what security improvements would cost? How much money was actually being spent on security upgrades? Where was it being spent, and on what? Details were not forthcoming.

The Committee wanted to know the details, based on our belief that the public has a right to know (a) how its money is being spent, and (b) whether improved security measures really were being introduced and whether they were effective.

The Committee now has a second area of concern about the tax. The size of the tax has dropped in four stages since it was introduced. The most obvious decline has been for domestic flights – from \$24 round trip to \$9.90 round trip. But continental flights have also dropped from \$24 to \$16.84, and out of continent flights from \$24 to \$17 as it then was.

In some circumstances we would be as enthused as other air travellers at this development – nobody likes to pay more taxes than they have to, and air travellers have rightly been grumbling at all the add-ons that are tacked onto ticket prices these days.

Just one problem. Our assessment is that the reforms that need to be made to airport security are only about 25 percent completed, if that. If this is because the cost of moving quickly on improvements is too expensive for the government's budget, then the Air Travellers Security Charge shouldn't be decreasing.

There is a lot still to do:

LIST OF COSTLY ITEMS THAT STILL NEED TO BE IMPLEMENTED AT CANADA'S AIRPORTS

- Item 1. Increase the number of the RCMP at airports by between 600 and 800 full-time equivalents. (problem 1a)
- Item 2. Implement changes to system of background checks for airport workers to every three years instead of every five. (problem 1b)
- Item 3. Implement system to search all personnel and vehicles entering restricted areas (which will amount to searching more than 100,000 workers per day⁸⁸) and random searches for 10% of personnel leaving restricted areas. (problem 1c)
- Item 4. Implement a nation-wide system of electronic identification passes equipped with geofencing to monitor and control suspicious movement in high-risk security areas (problem 2)
- Item 5. Implement system for full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo. (problem 3)
- Item 6. Implement screening system of service carts going on board aircraft. (problem 4)
- Item 7. Install cockpit double doors or dividers on all Canadian aircraft. (Problem 5)
- Item 8. Implement system of training courses, drills and testing for baggage handlers and maintenance workers to enhance aviation security. (problem 7)
- Item 9. Conduct study of Air Cargo Security Gap, create and implement system based on this study to close the gap. (Problem 9)
- Item 10. Implement system to search all persons and cargo arriving at airport terminal from fixed-base operations (problem 10)
- Item 11. Implement system to search private aircraft departing from any air facility not supervised by CATSA on arrival (problem 11)
- Item 12. CATSA needs to develop in-house intelligence capabilities (problem 12)

⁸⁸ "We screen about 1,200 workers a day across the system. More than 100,000 people work in Canadian airports." Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, "Issue 6 - Evidence, Mark Duncan, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian Air Transport Security Authority," (October 30, 2006)

Of course, it is possible that money isn't the problem – it's simply that the bureaucracy keeps talking to “stakeholders” and dithering about what to do instead of pushing ahead with reforms. But if money is a constraining factor, the public should know. The public should have all the details as to exactly on what the Security Charge is being spent, where it is being spent, and whether it is adequate to cover improvements that haven't yet been started – such as the scanning of cargo and mail.

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that the Government of Canada detail how much money is being collected from the \$12 [one-way] Air Travellers Security Charge – better known as the departure tax – and from which airports.⁸⁹ (January 2003)**
- **The Committee also recommended that the Government of Canada account for how much of the \$12 [one-way] Air Travellers Security Charge is being spent by the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and how much is being spent by other departments and agencies and how much is being spent at each airport, and for what.⁹⁰ (January 2003)**

⁸⁹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.135, Recommendation #IX.1 and #IX.2

⁹⁰ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.135. Recommendation #IX.1 and #IX.2

GOVERNMENT RESPONSE

According to Finance Canada's July 4, 2006 response:

“Revenue from The Air Travellers Security Charge (ATSC) ⁹¹ is reported monthly in *The Fiscal Monitor* published by the Department of Finance Canada and annually in the Public Accounts of Canada. ATSC revenue is also subject to audit by the Auditor General of Canada, as noted above. The ATSC is payable by air passengers and collected and remitted by air carriers, with the result that revenue is not reported on an airport-by-airport basis. This approach reflects the fact that the ATSC funds an enhanced air travel security system of national application, and is consistent with the general principle that collection and remittance should be undertaken in the most efficient manner possible, subject to reasonable requirements with respect to verification and audit.

Concerning the reporting of expenditures, the ATSC was introduced to fund an enhanced air travel security system, including the establishment of the CATSA to consolidate the delivery of key aviation security services, as well as certain expenditures by Transport Canada and the Royal Canadian Mounted Police. As required under the *Financial Administration Act*, CATSA's Annual Report is tabled in both Houses of Parliament. CATSA has now presented three annual reports, for fiscal years 2002-2003 through 2004-2005, providing a broad range of financial and operating information.”⁹²

⁹¹ Finance Canada, “Response to Committee Recommendations,” July 4, 2006, p. 1. “By way of background, the Air Travellers Security Charge (ATSC) came into effect on April 1, 2002 to fund the enhanced air travel security system that was announced in Budget 2001... Since March 1, 2005 the ATSC has been imposed at rates of \$5 for one-way and \$10 for round-trip air travel within Canada, \$8.50 for transborder air travel and \$17 for other international air travel.. ATSC rates (which include GST, where applicable) would be reduced for air travel purchased on or after July 1, 2006, to \$4.95 for one-way and \$9.90 for round-trip air travel within Canada, and to \$8.42 for transborder air travel. The ATSC rate for other international air travel, which is not subject to the GST, remains at \$17.”

⁹² Finance Canada, “Response to Committee Recommendations,” (July 4, 2006), p.2.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

- **Itemize Revenues and Expenditures Airport by Airport**

The reports in each of the last two Federal Budgets did provide a general accounting for the Air Travellers Security Charge, but they do not allow the public to easily draw the relationship between the charge and the security that it is paying for on a per-airport basis.

- **Do Annual Reviews of the Security Charge**

The Committee believes that the government needs to evaluate the Air Travellers Security Charge every year. The government should continue to report annually on the appropriateness of the level of the charge until it can demonstrate over a period of multiple years that it has achieved the right level for the charge.

- **Cost and Implement the Recommendations of this Report**

Has the Committee not explained itself enough?

Problem 15: **Lack of Transparency Over Security Expenditures** **Generally**

The Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) has not provided a full accounting of the money it spends. The public needs to know how much money is being spent, in which areas, to address airport security. The need to keep some security details secret should be balanced with the right of Parliament and Canadians to know where the money is being spent to lessen risk.

Canadians should know what the government is spending on security at every major Canadian airport, and the Auditor General should have the right to do value-for-money audits on security expenditures at individual airport authorities. At the moment, she does not. Legislation should be passed to give her that power.

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that CATSA fully report the amounts that it is spending on its internal administration and report annually how much it has spent at each airport for: passenger screening, mail and cargo screening, airside searching of non-passengers and policing.⁹³ (January 2003)**
- **The Committee recommended that the Government of Canada introduce legislation providing the Auditor General of Canada with the power to audit each airport authority for accuracy, and value received for all security revenues and expenditures made by the authority, which would complement ongoing auditing and supervision by Transport Canada of security expenditures by airport authorities.⁹⁴ (January 2003)**
- **The Auditor General of Canada should conduct audits – including value for money audits – of security expenditures both by the federal**

⁹³ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.135, Recommendation IX.3

⁹⁴ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.135, Recommendation IX.4

government and airport authorities (the Minister of Transport should make this possible through new legislation).⁹⁵ (January 2003)

GOVERNMENT RESPONSE

According to Transport Canada's July 7, 2006 response:

“CATSA does not publicly break down its expenditures on a per airport basis. CATSA does not have a mandate to screen mail and cargo.

CATSA's total expenditures are accessible to the public in CATSA's Annual Report and Corporate Plan Summary, which are tabled in Parliament. Overall expenditure information is provided through the CATSA corporate plan and through audited financial statements. The Auditor General of Canada, as required under the Canadian Air Transport Security Authority Act, audits them to verify that proper financial practices are being followed.”⁹⁶

In a separate July 7, 2006 response to the Committee on the recommendations related to the Auditor General, Transport Canada stated:

“Airport authorities have their own external auditors reporting to the airport authorities and their boards of directors; introducing a second external auditor with a very specialized scope could cloud accountabilities and induce a confusion of roles. Nothing should preclude the Auditor General of Canada following up on CATSA or the department in the discharge of their respective roles, including their management of grants, contributions or contracts and obtaining proper value for money.

Moreover, the Auditor General of Canada reviewed Canada's security and intelligence community with emphasis on transportation. Phase I

⁹⁵ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003), p.125), Recommendation VIII.5

⁹⁶ Transport Canada, “Response to Committee's Recommendations,” (July 7, 2006), p. 14.

of the report was released in March 2004, while phase II was released in March 2005.”⁹⁷

CHALLENGE TO GOVERNMENT

The federal government used to run Canada’s airports. When it devolved this responsibility to individual airport authorities in the 1990s, it pretty well washed its hands of what gets done at individual airports. Some airports appear to take security seriously – some less so.

The public should know what changes have been made to spending on security at individual airports from year to year, and the Auditor General should be allowed to scrutinize security expenditures at those airports on behalf of the public.

Air transportation is too important to the physical safety and economic well-being of Canadians to allow these authorities to hide their activities away from us.

NEW RECOMMENDATION

A16. The Committee recommends that the Government of Canada invite the Auditor General of Canada to conduct a “Value-for-money” audit on security expenditures such as the Air Traveller Security Charge to ensure that the money collected from passengers is in fact going to technologies and activities that are protecting them effectively.

⁹⁷ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), pp. 8-9.

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

APPENDIX II

Index of Recommendations

Canadian Security Guide Book 2005

Problem 1(a): Insufficient Airport Policing

- The Committee recommended that all airport policing directly related to air travel security be removed from the airport authorities and assigned exclusively to the RCMP, who can in turn contract parts of it to Canadian Aviation Transportation Security Authority (CATSA).⁹⁸ (January 2003)
- The Committee recommended that the RCMP be given the authority to contract CATSA to supervise all security policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security.⁹⁹ (January 2003)
- The Committee recommended that local police forces and security guards contracted by airport authorities be responsible for criminal offences that are not related to air travel security.¹⁰⁰ (January 2003)

Problem 1(b): Inadequate Background Checks

- The Committee recommended that more rigorous security and police checks be undertaken for all prospective pass recipients.¹⁰¹ (February 2002)
- The Committee recommended that the current 5-point background check for restricted area passes – Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and
- Transport Canada (domicile, employment background and credit records) – should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.¹⁰² (January 2003)

⁹⁸ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (pages 107 and 125). Recommendation # VII.1 and # VIII.4

⁹⁹ After printing, the Committee discovered that Recommendation VIII.4 was printed in error and did not reflect its views. The original Recommendation VIII. 4 reads: "CATSA should be given the authority to contract the RCMP to supervise all policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security." January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (pages 107 and 125). Recommendation # VII.1 and # VIII.4

¹⁰⁰ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 107). Recommendation # VII.2

¹⁰¹ February 2002 - *Canadian Security and Military Preparedness* (page 130). Recommendation # 11.C

Problem 1(c): Inadequate Control of Access to Restricted Areas

- The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) be responsible for assuring that all persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving these areas should be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.¹⁰³ (January 2003)
- The Committee recommended that a nation-wide system of electronic identification (smart passes) be introduced to control the movement through high-risk security areas.¹⁰⁴ (February 2002)
- The Committee recommended that a review be conducted of the entry and exit control systems that monitor the movement within secure areas of terminals and airport perimeters.¹⁰⁵ (February 2002)

Problem 2: Checking the Legitimacy of Flight Crews and Ground Crew

[These are in addition to the recommendations applying to restricted areas in the previous section, 1(c).]

- The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) issue national passes for aircrew and all other persons who fall more naturally under a national – rather than a regional – jurisdiction. If local airport authorities are permitted to continue to issue passes allowing access to restricted areas at their airports, these local passes should be:
 - of national, uniform design, based on national configurations defined by the CATSA;
 - cancellable by CATSA; and
 - validated through CATSA's national database.¹⁰⁶ (January 2003)

¹⁰² January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 76). Recommendation # IV.5

¹⁰³ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 76). Recommendation # IV.4

¹⁰⁴ February 2002 - *Canadian Security and Military Preparedness* (page 130). Recommendation #11.A

¹⁰⁵ February 2002 - *Canadian Security and Military Preparedness* (page 130). Recommendation #11.B

¹⁰⁶ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 75). Recommendation # IV.1

- The Committee recommended that 11 Canadian airports, by December 31, 2003 introduce new electronic airside access passes containing biometric identifiers, that:
 - are encoded to prevent access to zones beyond any employee's work area;
 - expire automatically after three years; and
 - can be deactivated by a central control mechanism at any time.¹⁰⁷ (January 2003)
- The Committee recommended that CATSA be the issuing authority for passes for all employees, contract workers, other personnel and vehicles that operate airside.¹⁰⁸ (January 2003)

Problem 3: Unscreened Airmail and Other Cargo

- The Committee recommended that the movement of mail and parcels at airports be reviewed to ensure adequate security inspection.¹⁰⁹ (February 2002)
- The Committee recommended that dedicated and trained personnel should immediately begin carrying out random and targeted screening of all checked baggage, parcels, mailbags, and cargo.¹¹⁰ (January 2003)
- The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Agency (CATSA) should implement full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo by January 1, 2004.¹¹¹

Problem 4: Screening Checked Baggage

- The Committee recommended that equipment be installed at airports to be designated by Transport Canada to ensure that all baggage and passengers are screened for weapons and explosives and that, as reliable equipment capable of

¹⁰⁷ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 75). Recommendation # IV.2,

¹⁰⁸ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 75). Recommendation # IV.3

¹⁰⁹ February 2002 - *Canadian Security and Military Preparedness* (page 130) Recommendation #14

¹¹⁰ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 55). Recommendation # III.1

¹¹¹ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 55). Recommendation # III.2

detecting the presence of chemical or biological or bacteriological agents becomes available, it also be installed.¹¹² (February 2002)

- The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Agency (CATSA) should implement full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo by January 1, 2004.¹¹³ (January 2003)

Problem 5: Vulnerable Cockpit Doors

- The Committee recommended that by 30 June 2003, Transport Canada require design completion of a double door system or systems to protect cockpits, and order air carriers to complete the installation of such systems by 31 December 31 2004.¹¹⁴ (January 2003)

Problem 6: Alerting Air Crews

- The Committee recommended that all flight crew should be informed when an Aircraft Protective Officer (APO) is on board.¹¹⁵ (January 2003)

Problem 7: Security Training for Maintenance Workers

- The Committee recommended that by September 30, 2003 Transport Canada ensure that all Canadian passenger airlines are providing training courses to maintenance personnel and other personnel working in proximity to aircraft to help them identify potentially dangerous situations and materials.¹¹⁶ (January 2003)

Problem 8: Who's In Charge of Security at Canadian Airports?

- The Committee recommended that a federal agency be created to take responsibility for selection, training, and supervision of persons and systems responsible for passenger and baggage screening at airports, and that this agency report to the RCMP.¹¹⁷ (February 2002)

¹¹² February 2002 - *Canadian Security and Military Preparedness* (page 130). Recommendation #12

¹¹³ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 55). Recommendation # III.2

¹¹⁴ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 35). Recommendation # II.2

¹¹⁵ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 35). Recommendation # II.1

¹¹⁶ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 25) Recommendation # I.3

¹¹⁷ February 2002 - *Canadian Security and Military Preparedness* (page 130) Recommendation #13

- The Committee recommended that the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) should be responsible for the design and delivery of all mechanisms and training to assure air travel security, including the management and security screening of the restricted areas of the airport and the security screening of all persons and things boarding aircraft in Canada.¹¹⁸ (January 2003)

Problem 9: “Known Shipper” System Lessens Aircraft Security

- The Committee recommended that the practice of offering blanket security shortcuts for “known” shippers should be discontinued. The Committee encourages the development of a protocol for shippers based on proven capacity to assure security, similar to the one currently being introduced under the Smart Borders arrangement with the United States.¹¹⁹ (January 2003)

Problem 10: Lack of Security at Fixed-Base Operations

- The Committee recommended that Transport Canada require that private aircraft departing airports under CATSA’s supervision should not leave until aircraft, passengers and their baggage have been screened. Private aircraft departing from any air facility not supervised by CATSA should be searched on arrival, whether they arrive from private airfields in Canada or any locations in foreign countries in order to ensure the integrity of security at Canadian airports.¹²⁰ (January 2003)

Problem 11: Small Airports are Weak Links in the Aviation Security Net

- The Committee recommended that people, cargo and aircraft coming from small airports without sophisticated screening systems should receive a full screening when they arrive at a Designated Airport under CATSA’s jurisdiction.¹²¹ (January 2003)

¹¹⁸ January 2003 - *The Myth of Security at Canada’s Airports*, (page 125) Recommendation # VIII.2

¹¹⁹ January 2003 - *The Myth of Security at Canada’s Airports* (page 55). Recommendation # III.3

¹²⁰ January 2003 - *The Myth of Security at Canada’s Airports* (page 91). Recommendation # V.1

¹²¹ January 2003 - *The Myth of Security at Canada’s Airports* (page 55). Recommendation # III.4

Problem 12: The Canadian Air Transport Security Intelligence Gap

- The Committee recommended that CATSA develop an intelligence capability in order to effectively carry out its responsibilities.¹²² (January 2003)

Problem 13: Unnecessary Secrecy Over Security

- The Committee recommended that the federal government design and implement air travel security measures that provide transparency and full financial accountability to the Canadian public.¹²³ (January 2003)
- The Committee recommended that Airport authorities and the airlines must recognize that security of air travel is the public's business and be forthright in explaining the measures they are taking to protect against terrorist or criminal activity, on the ground, and in the air.¹²⁴ (January 2003)

Problem 14: Air Travellers Security Charge

- The Committee recommended that the Government of Canada detail how much money is being collected from the \$12 [one-way] Air Travellers Security Charge – better known as the departure tax – and from which airports.¹²⁵ (January 2003)
- The Committee also recommended that the Government of Canada account for how much of the \$12 [one-way] Air Travellers Security Charge is being spent by the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and how much is being spent by other departments and agencies and how much is being spent at each airport, and for what.¹²⁶ (January 2003)

Problem 15: Lack of Transparency over Security Expenditures Generally

- The Committee recommended that CATSA fully report the amounts that it is spending on its internal administration and report annually how much it has

¹²² January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 125). Recommendation # VIII.3

¹²³ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports*, (page 141). Recommendations #X.1 and# X.2

¹²⁴ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports*, (page 141). Recommendations #X.1 and# X.2

¹²⁵ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 135). Recommendation #IX.1 and #IX.2

¹²⁶ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 135). Recommendation #IX.1 and #IX.2

APPENDIX II
Index of Recommendations
Canadian Security Guidebook 2005

spent at each airport for: passenger screening, mail and cargo screening, airside searching of non-passengers and policing.¹²⁷ (January 2003)

- The Committee recommended that the Government of Canada introduce legislation providing the Auditor General of Canada with the power to audit each airport authority for accuracy, and value received for all security revenues and expenditures made by the authority, which would complement ongoing auditing and supervision by Transport Canada of security expenditures by airport authorities.¹²⁸ (January 2003)
- The Auditor General of Canada should conduct audits – including value for money audits – of security expenditures both by the federal government and airport authorities (the Minister of Transport should make this possible through new legislation).¹²⁹ (January 2003)

¹²⁷ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 135). Recommendation IX.3

¹²⁸ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 135). Recommendation IX.4

¹²⁹ January 2003 - *The Myth of Security at Canada's Airports* (page 125). Recommendation VIII.5

APPENDIX III

Index of New Recommendations

Problem 1(a): Insufficient Airport Policing

- A1. The Committee recommends that the Government of Canada increase the size of the RCMP by between 600 and 800 full-time equivalents (FTEs) in order to provide the RCMP with the capacity to:
- Execute a new mandate of oversight and responsibility for security at airports and,
 - Expand its investigative and analytical capabilities at airports within the National Airport System.
- A2. The Committee recommends that Public Safety and Emergency Preparedness Canada conduct tests to ascertain the level of cooperation of multiple police forces operating at major Canadian airports. These tests should be conducted within the next year, and the results should be made public and recommendations acted upon six months after they are issued.

Problem 1(b): Inadequate Background Checks

- A3. The Committee recommends that the ratio of airport employees with background checks/pass escorting or supervising employees without background checks/pass be 1 to 5.

Problem 1(c): Inadequate Control of Access to Restricted Areas

- A4. The Committee recommends that the level of random checking on departure be set at a minimum of 10 percent daily, or at a higher level so as to ensure that the smuggling of contraband is deterred.
- A5. The Committee recommends that by December 31, 2008 airport restricted area identification cards should be augmented with geo-fencing to detect irregular employee behaviour.

Problem 2: Checking the Legitimacy of Flight Crews and Ground Crew

No change – see Appendix II

Problem 3: Unscreened Airmail and Other Cargo

No change – see Appendix II

Problem 4: Screening Checked Baggage

- A6. The Committee recommends that since all passengers are searched for liquids, gels and weapons, all materials being loaded onto aircrafts should also be checked for weapons and potentially volatile liquids and gels, which in combination could be explosive. This includes searching airline catering service carts.

Problem 5: Vulnerable Cockpit Doors

- A7. The Committee recommends that all future aircraft used by Canadian airlines should be outfitted with a comprehensive bulletproof divider between the cockpit and the cabin.
- A7a. The Committee recommends that once these dividers are installed, the use of Aircraft Protection Officers (APO) should be discontinued on all flights other than flights to Reagan Airport in Washington.
- A7b. The cost of APOs on flights to Reagan should be incurred by the airlines, not Canadian taxpayers.

Problem 6: Alerting Air Crews

- A8. The Committee recommends that as long as the Aircraft Protection Officer program exists, Transport Canada make it a requirement that all crew members be briefed as to who the APOs are, their seat location, and how the crew is expected to respond in the event of an attempted hijacking.

Problem 7: Security Training for Maintenance Workers

No change – see Appendix II

Problem 8: Who’s In Charge of Security at Canadian Airports?

A9. The Committee recommends that Transport Canada be relieved of its responsibility for security at airports and that this responsibility be transferred to the Department of Public Safety and Emergency Preparedness Canada.

Problem 9: “Known Shipper” System Lessens Aircraft Security

A10. The Committee recommends that the Government of Canada take the appropriate steps to expedite this study on air cargo security to bring forth results by Spring 2008.

A11. The Committee recommends that the Government of Canada use the results of the study to create a fail-safe system that will fill the gaps in air cargo security within a year after the study’s results are identified.

Problem 10: Lack of Security at Fixed-Base Operations

A12. The Committee recommends that all individuals and vehicles, including private aircrafts, be searched at all fixed-base operations that are attached to the current 89 designated airports.

A12a. The Committee recommends that aviation facilities in the core of municipalities such as Victoria and Vancouver be immediately designated for CATSA supervision.

Problem 11: Small Airports are Weak Links in the Aviation Security Net

No change – see Appendix II

Problem 12: The Canadian Air Transport Security Intelligence Gap

- A13. The Committee recommends that the Government of Canada ensure that CATSA has access to all available intelligence related to aviation safety.
- A14. The Committee recommends that in partnership with the RCMP and CSIS, CATSA develop its own intelligence analysis capabilities.

Problem 13: Unnecessary Secrecy over Security

- A15. The Committee recommends that the Government of Canada make public results of “intrusion tests” within six months of the tests being conducted by the airport, or that the Government of Canada put into effect a plan that would make the results public on a regular basis after a longer, but reasonable, period so that it has sufficient time to remedy the deficiencies uncovered by the tests.

Problem 14: Air Travellers Security Charge

No change – see Appendix II

Problem 15: Lack of Transparency over Security Expenditures Generally

- A16. The Committee recommends that the Government of Canada invite the Auditor General of Canada to conduct a “Value-for-money” audit on security expenditures such as the Air Traveller Security Charge to ensure that the money collected from passengers is in fact going to technologies and activities that are protecting them effectively.

APPENDIX IV

Who the Committee Heard From

Abbas, Mr. Leo
Mayor
Town of Happy Valley Goose Bay
February 3, 2005

Adams, Mr. John
Commissioner
Canadian Coast Guard
May 5, 2003

Addy, Major General (ret'd) Clive
National Past Chairman, Federation of Military and
United Services Institutes of Canada
October 15, 2001

Alarie, Master Corporal Bernadette
Canadian Forces Dental Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Allan, Major Murray
Deputy Commanding Officer
Royal Regina Rifles
January 27, 2003

Allen, Mr. Jon
Director General, North America Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002, March 17, 2003

Anderson, Colonel N.J.
National Defence
May 2, 2005

Arcand, Chief Warrant Officer Gilles
5th Combat Engineer Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Atkins, Chief Superintendent Ian
Criminal Operations Officer, H Division, RCMP
January 22-24, 2002, September 22-23, 2003

Adams, Superintendent Bill
Federal Services Directorate
RCMP
June 9, 2003

Adams, Corporal Terrance
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Addy, Major General (ret'd) Clive
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

Alexander, Dr. Jane
Deputy Director
U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA)
February 4, 2002

Allard, The Honorable Wayne
Ranking Member (Republican – Virginia), U.S.
Senate Armed Services Committee
February 5, 2002

Amos, Chief Warrant Officer Bruce
423 Maritime Helicopter Squadron,
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Andrash, Mr. P. (Duke)
Sergeant 481, Vancouver Police Department
November 18-22, 2001

Armstrong, Tim
Assistant Chief, Special Operations
Vancouver Fire & Rescue Services
January 29, 2007

Atkinson, Ms. Joan
Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development
Department of Citizenship and Immigration
January 28, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Audcent, Mr. Mark

Law Clerk and Parliamentary Counsel
Senate of Canada
December 2, 2002

Axworthy, Dr. Thomas

Chairman, Centre for Study of Democracy
Queen's University
September 29, 2003

Baird, Master Corporal Keith

Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Baker, Lieutenant-Colonel Roy

Wing Logistics and Engineering Officer
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Balnis, Richard

Senior Research Officer
Canadian Union of Public Employees
November 18, 2002

Barbagallo, Lieutenant Jason

The Black Watch
November 5-6, 2002

Barr, Colonel David E.

Commander, Canadian Special Operations Forces Command
(CANSOFCOM)
National Defence
November 20, 2006

Barrette, Mr. Jean

Director, Security Operations, Safety and Security Group
Transport Canada
November 27, 2002 / December 2, 2002 / October 2, 2006

Basrur, Dr. Sheela

Medical Officer of Health
City of Toronto
October 30, 2003

Bastien, Commander Yves

Formation Administration Officer
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Avis, Captain Peter

Director of Maritime Policy, Operations and Readiness
Department of National Defence
April 7, 2003

Badger, Captain Chris J.

Vice President, Operations, Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Baker, Mr. Mike

Vice-President, Corporate Management
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002

Baker, Phillip

Director General, Afghanistan, India, Nepal, Sri Lanka Div.
Canadian International Development Agency
May 29, 2006

Baltabaev, M.P., Mr. Tashpolot

Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Bariteau, Lieutenant-Colonel François

Commanding Officer, Canadian Forces
Leadership and Recruit School
National Defence
June 1, 2005

Barrett, Major Roger R.

Operational Officer, 2 RCR
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Bartley, Mr. Alan

Director General, Policy Planning and Readiness, Office of
Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
July 19, 2001

Bastien, Major-General Richard

Deputy Commander of Air
Assistant Chief of the Air Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Baum, Major Nigel

J4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

APPENDIX IV

Who the Committee Heard From

Bax, Ms. Janet
Director General, Programs
Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 20, 2003

Beaton, Chief of Police Jack
City of Calgary
February 1, 2007

Beattie, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer, Canadian Forces Support Training Group,
CFB Borden
June 25-27, 2002

Beers, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Electrical and Mechanical
Engineering
CFB Borden
June 25-27, 2002

Begley, Inspector J.J. (Jim)
Federal Policing Service
RCMP
November 18-22, 2001

Bell, Lieutenant-Commander John
Commander, HMCS Queen
National Defence
March 9, 2005

Belzile, Lieutenant-General (ret'd) Charles
Chairman
Conference of Defence Associations
October 15, 2001

Bernier, Warrant Officer Michel
5th Military Police Platoon
CFB Valcartier
September 24, 2003

Berthiaume, Lieutenant-Colonel Philip (Res)
Essex and Kent Scottish Regiment
December 1, 2004

Bildfell, Mr. Brian
Director, Ambulance Services
City of Windsor
February 27, 2003

Beare, Brigadier-General Stuart A. Commander, Land Forces
Western Area
National Defence
March 7, 2005

Beattie, Captain Davie
Canadian Parachute Centre Adjutant
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Beazley, Chief Frank
Halifax Regional Police
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Begin, Mr. Robert
Regional Director, Quebec
Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 27, 2003

Belcourt, Chief Warrant Officer Mario
12th Canadian Armoured Regiment
5th Canadian Mechanized Brigade CFB Valcartier
September 24, 2003

Bell, Mr. Peter
Intelligence Analyst
Organized Crime Agency of B.C.
November 18-22, 2001

Bercuson, Dr. David J.
Director, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
April 19, 2004 and March 8, 2005

Berry, Major David
Canadian Parachute Centre Training Officer Commander
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Berthiaume, Mr. Tim
Deputy Fire Chief
City of Windsor
February 10, 2003

Bilodeau, Mr. Ronald
Associate Secretary to the Cabinet, Deputy Minister to the
Deputy Prime Minister and Security and Intelligence
Coordinator, Privy Council Office
February 24, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Bishop Jr., The Honorable Sanford D.
(Democrat – Georgia)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 5, 2002

Black, Mr. Bob
Director, Office of Emergency Preparedness
City of Edmonton
January 28, 2003 / January 30, 2007

Blackmore, Mr. David
Director of Building and Property, Emergency Operations
Centre Manager City of St. John's
March 31, 2003

Blair, Master Warrant Officer Gérald
Canadian Forces School of Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Blanchette, Lieutenant-Colonel Michael
Commander, Canadian Parachute School
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Blight, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Bloodworth, Ms Margaret
Deputy Minister
Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
February 15, 2005

Bolton, Lieutenant Colonel Bruce D
Commanding Officer
The Black Watch, Royal Highland Regiment of Canada
November 5-6, 2001

Bonnell, Mr. R.J. (Ray)
Superintendent, Officer in Charge, Protective Services
Branch, RCMP
December 2, 2002

Bouchard, Major-General J.J.C
Commander, 1 Canadian Air Division
National Defence
March 10, 2005

Bissonnette, Captain J.R.A.
Commander, 5th Military Police Platoon
CFB Valcartier
September 24, 2003

Black, Lieutenant Colonel Dean C.
Commanding Officer, 403 Squadron
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Blair, Colonel Alan
12 Wing Commander
National Defence
May 5, 2005

Blanchard, Master Corporal Piette
Canadian Forces Dental Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Bland, Professor Douglas
Chair of Defence Management Program, School of Policy
Studies
Queen's University
October 29, 2001 / May 27, 2002 / June 27, 2005

Blondin, Colonel Yvan
Wing Commander, 3 Wing Bagotville
National Defence
June 1, 2005

Boisjoli, Lieutenant-Commmander André
Commanding Officer, HMCS Glace Bay, Maritime Forces
Atlantic
January 22-24, 2002

Bon, Mr. Daniel
Director General, Policy Planning, Assistant Deputy Minister,
Policy
Department of National Defence
July 18, 2001

Boswell, Lieutenant-Colonel Brad
Acting Director of Army Doctrine
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Boucher, Mr. Mark
National Secretary Treasurer
Canadian Merchant Service Guild
February 2, 2005

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

- Boulden**, Ms Jane
Canada Research Chair in International Relations and Security Studies
Royal Military College of Canada
November 29, 2004
- Boutilier**, Dr. James A.
Special Advisor (Policy), Maritime Forces, Pacific Headquarters
Department of National Defence
June 9, 2003
- Boyer**, Colonel Alain
Commander 15 Wing Moose Jaw
National Defence
March 9, 2005
- Brandt**, Mr. Brion
Director, Security Policy
Transport Canada
May 5, 2003 / February 12, 2007
- Brochet**, Inspector Pierre, Chief of Operation,
Planning Section, Montreal Police Service, City of Montreal
September 26, 2003
- Brooks**, Captain Melissa
CFB Petawawa
June 25-27, 2002
- Brown**, Rick
Executive Director, Emergency Management Alberta
Government of Alberta
January 30, 2007
- Buck**, Vice-Admiral Ron
Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
December 3, 2001, August 14, 2002, April 7, 2003
- Buenacruz**, Corporal
Wing Administration
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002
- Bujold**, Mr. Guy
Assistant Deputy Minister
Infrastructure Canada
February 7, 2005
- Bourgeois**, Mr. Terry
District Chief, Rural District 3, Communications, Fire and Emergency Service, Halifax Regional Municipality
September 23, 2003
- Bowes**, Lieutenant-Colonel Steve
Armour School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005
- Bramah**, Mr. Brian
Regional Director
Transport Canada
November 18-22, 2001
- Bradley**, Corporal John
Imagery Technician
17 Wing Imaging and Associate Air Force Historian, 17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001
- Brodeur**, Vice-Admiral (Ret'd) Nigel
As an individual
March 1, 2005
- Brown**, Major Chris
424 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002
- Bryan**, Mr. Robert
Emergency Planning Coordinator
City of Vancouver
January 30, 2003
- Buck**, Vice-Admiral Ron
Vice Chief of the Defence Staff
National Defence
December 6, 2004
- Bugslag**, Mr. Bob
Executive Director, Provincial Emergency Program
Government of British Columbia
March 1, 2005
- Bullock**, Ms. Margaret
Manager, Security Awareness, Policy and Regulatory Corporate Security, Air Canada
November 18-22, 2001

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Burke, Captain (N) Greg
Chief of Staff, Maritime Forces Atlantic
Department of National Defence
January 22-24, 2002

Burr, Ms Kristine
Assistant Deputy Minister, Policy
Transport Canada
February 7, 2005

Burrell, Fire Chief (William) Bruce
Director of Disaster Services
City of Calgary
February 1, 2007

Cabana, Chief Superintendent Mike
Royal Canadian Mounted Police
Federal and International Operations, Director General
Border Integrity
October 30, 2006

Cameron, Colonel Scott
Director of Medical Policy on the staff of the Director
General Health Services (DGHS)
Department of National Defence
December 10, 2001

Campbell, Anthony
Vice-President, Canadian Association for Security and
Intelligence Studies
June 3, 2002

Campbell, Master Corporal Steve
426 Training Squadron, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

**Caouette, Sergeant Denis, Operational Planning
Section, Montreal Police Service, City of Montreal**
September 26, 2003

Caron, Corporal Denis
National Support Arrangements Coordinator, Coast
and Airport Watch National Coordinator, Organized
Crime Branch, RCMP
April 7, 2003

**Carroll, Lieutenant-Commander Derek HMCS
Tecumseh**
National Defence
March 8, 2005

Burke, Mr. Sean
Research Associate, National Security Studies,
Council on Foreign Relations
February 4, 2002

Burrell, Mr. Bruce
Assistant Deputy Chief Director, Halifax Regional
Fire Service
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Butler, Mr. John
Regional Director, Newfoundland and Labrador
Canadian Coast Guard
February 2, 2005

Calder, Mr. Kenneth
Assistant Deputy Minister, Policy
Department of National Defence
November 26, 2001, August 14, 2002, April 26,
2004, October 25, 2004

Cameron, Captain Keith
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Campbell, Lieutenant-General Lloyd
Commander of Air Command and Chief of the Air Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Camsell, Lieutenant-Colonel J.F.
36th Service Battalion
February 2, 2005

Capstick, Colonel Mike
Director, Land Personnel Strategy
Patricia's Canadian Light Infantry
March 10, 2005

Caron, Lieutenant-General Marc
Chief of Land Staff
National Defence
February 7, 2005

Castillo, Corporal Marvin
CFB Kingston
May 7-9, 2002

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Castonguay, Staff Sergeant Charles
Unit Commander, RCMP
November 5-6, 2001

Cessford, Lieutenant-Colonel Michael
Acting Commader, Canadian Forces Joint Operations Group,
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Charette, Mr. Serge
National President
Customs Excise Union Douanes Accise
January 22-24, 2002

Chartrand, Lieutenant-Commander Yves
Acting Commanding Officer, HMCS Huron
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Christie, Mr. Ryerson
Researcher, Centre for International and
Security Studies
York University
March 21, 2005

Clapham, Superintendent, Ward D.
Officer in Charge
RCMP
November 18-22, 2001

Clarke, Master Corporal James
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Coble, The Honorable Howard
Ranking Member (Republican, North Carolina)
U.S. House Judiciary Committee
February 7, 2002

Collenette, P.C., M.P., The Honourable David Michael
Minister of Transport
December 2, 2002

Cellucci, H.E. Paul
Ambassador
Embassy of the United States of America to Canada
August 15, 2002

Chapin, Mr. Paul
Director General, International Security Bureau,
Department of Foreign Affairs and International
Trade
February 23, 2004

Chartier, Honorary Lieutenant-Colonel Victor G., OMM,
CD.
The Black Watch
November 5-6, 2002

Chow, Lieutenant Commander Robert
Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon)
January 27, 2003

Cirincione, Mr. Joseph
Senior Director, Non Proliferation Project, The
Carnegie Foundation
February 5, 2002

Clark, Captain Robert
CO BW No.2497 Cadet Corps
Head Librarian, Law Library
McGill University
November 5-6, 2002

Clarke, Mr. Shawn
Acting Regional Director, Prince Edward Island,
Office of Critical Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness
October 27, 2003

Cohen, Mr. Andrew
Associate Professor, School of
Journalism and Communications
Carleton University
March 21, 2005

Connolly, Mr. Mark
Director General, Contraband and Intelligence
Services Directorate, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
February 10, 2003, September 22, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Connolly, Mr. Mark

Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Cooper, First Officer Russ

Toronto Representative, Security Committee
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Cormier, Master Seaman Michael

Canadian Forces Military Police Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Côté, Mr. Bertin

Deputy Head of Mission
Canadian Embassy (Washington)
February 4-7, 2002

Côté, Brigadier-General Gaston

Commander, Land Forces Quebec Area
National Defence
June 1, 2005

Coulter, Mr. Keith

Chief, Communications Security Establishment
February 24, 2003

Crabbe, Lieutenant-General (Ret'd) Ray

Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
March 10, 2005

Crober, Mr. Paul

Regional Director for B.C. and Yukon,
Emergency Mgmt. and National Security Sector, Public Safety
and Emergency Preparedness Canada
March 1, 2005

Crosman, Colonel John

Assistant Chief of Staff Plans, Maritime Forces Pacific
Headquarters
National Defence
January 29, 2007

Croxall, Corporal Kevin

CFB Borden Administration Services, CFB Borden
June 25-27, 2002

Conyers, Jr., The Honorable John

Ranking Member Democrat-Michigan, U.S. House
Judiciary Committee
February 7, 2002

Corcoran, Mr. James

Former Deputy Director, Operations
Canadian Security and Intelligence Service
October 1, 2001

Cormier, Captain Michael P.

Deputy Harbour Master
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Côté, Master Corporal Claude

Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Côté, Mr. Yvan

Investigator, Organized Crime Task Force, Montreal
Urban Community Police Department
November 5-6, 2001

Couture, Lieutenant-General Christian

Assistant Deputy Minister (Human Resources-Military)
Department of National Defence
December 10, 2001

Creamer, Mr. Dennis

Vice-President, Finance and Administration
Halifax Port Authority
January 22-24, 2002

Crosbie, Mr. William

Director General, North America Bureau
Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer

Assistant Secretary of Defence, International
Security Policy
Office of the U.S. Secretary of Defence
February 6, 2002

Cushman, Dr. Robert

Chief Medical Officer of Health, City of Ottawa
February 3, 2003

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

D'Avignon, Mr. Michel
Director General, National Security, Policing and
Security Branch, Solicitor General Canada
July 19, 2001

Daigle, MSC, CD, MGen. Pierre
Special Advisor to the Chief of Defence Staff
Department of National Defence
March 17, 2003 / February 23, 2004

Daniels, Private Jason
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Davies, Ms. Krysta M.
Intelligence Analyst Specialist
KPMG Investigation and Security Inc.
October 01, 2001

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
November 5-6, 2002

Deemert, Mr. Rob
Cabin Security, International Association of Machinists and
Aerospace Workers
August 15, 2002

Dempsey, Mr. Lawrence
National Secretary Treasurer
Canadian Merchant Service Guild
September 22, 2003, February 2, 2005

De Riggi, Mr. Angelo
Intelligence Officer
Organized Crime Task Force - RCMP
November 5-6, 2001

Desrosiers, Chief Warrant Officer Christian
5th Canadian Light Artillery Regiment
September 24, 2003

deVries, Nicolaas C.W.O. (Ret'd)
Military Bands
January 31, 2005

D'Cunha, Dr. Colin
Commissioner of Public Health, Chief Medical
Officer of Health, Ministry of Health and Long-Term
Care, Ontario
October 30, 2003

Dallaire, Gabriel
Gulf Squadron, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Davidson, Rear-Admiral Glenn V.
Commander, Maritime Forces Atlantic
Department of National Defence
September 22, 2003

Dawe, Mr. Dick
Manager, Personnel Support Programmes, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

DeCuir, Brigadier-General Mike
Deputy Regional Commander
Canadian NORAD Region Headquarters
November 18-22, 2001

Deering, Richard
Chief of Police
Royal Newfoundland Constabulary
February 3, 2005

Dempster, Major-General Doug
Director General, Strategic Planning
National Defence
April 11, 2005

Deschamps, Col. André
Director, Continental Operations
Department of National Defence
May 6, 2002

Devlin, Mr. W.A. (Bill)
Manager, Hub Development, Vancouver
International Airport
Air Canada
November 18-22, 2001

Dewar, Captain (N) (Ret'd) John
Member, Maritime Affairs
Navy League of Canada
May 12, 2003, June 2, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Dewitt, Mr. David
Director, Centre for International and
Security Studies
York University
December 2, 2004

Dietrich, Chief Warrant Officer Dan
Chief Warrant Officer
One Canadian Air Division
November 18-22, 2001

Ditchfield, Mr. Peter
Deputy Chief Officer
Organized Crime Agency of B.C.
November 18-22, 2001

Doherty, Lieutenant-Colonel Brian
Commanding Officer, 14 Service Battalion
National Defence
February 1, 2007

Douglas, Lieutenant-Colonel Brian
Artillery School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Downton, Master Corporal Doug
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Droz, Superintendent Pierre
Criminal Operations
RCMP
November 5-6, 2001

Dufour, Major Rénaud
Commander, 58th Air Defence Battery
CFB Valcartier
September 24, 2003

Duguay, Mr. Yves
Senior Director
Corporate Security Risk Management
Air Canada
November 18-22, 2001

Dumais, Lieutenant-General Marc J.
Commander, Canada Command
National Defence
October 2, 2006

Dickenson, Mr. Lawrence T.
Assistant Secretary to the Cabinet, Security and
Intelligence
Privy Council Office
October 29, 2001 / February 24, 2003

Dion, Corporal Yves
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Doge, Ms. Trish
Director, Risk and Emergency Management, City of
Vancouver
January 30, 2003 / January 29, 2007

Dongworth, Steve
Deputy Chief of Emergency Management (Fire Department)
City of Calgary
February 1, 2007

Dowler, Chief Petty Officer First Class George
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Doyle, Lieutenant Colonel Bert
Commanding Officer, 402 Squadron
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Duchesneau, Mr. Jacques
President and Chief Executive Officer
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002 / October 30, 2006

Dufresne, Corporal
Canadian Forces Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Dumais, Lieutenant-General Marc J.
Deputy Chief of the Defence Staff
National Defence
June 27, 2005

Duncan, Mr. Mark
Vice-President, Operations
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002 / October 30, 2006

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Dunn, Major General Michael
Vice Director, Strategic Plans and Policy
The Pentagon
February 6, 2002

Earnshaw, Commander Paul F.
Commanding Officer TRINITY, Joint Ocean
Surveillance Information Centre
National Defence
September 22, 2003

Egener, Mark
Managing Director, Emergency Management Alberta
Government of Alberta
January 30, 2007

Elliott, Mr. William
Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group
Transport Canada
November 27, 2002, December 2, 2002, May 5, 2003

Ellis, Captain Cameron
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Ellis, Ms. Karen
Assistant Deputy Minister (Infrastructure and
Environment), National Defence
June 6, 2005

Erkebaev, M.P., The Honourable Abdygany
Speaker of the Legislative Assembly
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Evraire, Lieutenant-General (Ret'd) Richard J.
Confence of Defence Associations
April 19, 2004

Fagan, Mr. John
Director of Intelligence and Contraband, Atlantic
Region
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Falconer, Captain Vic
Formation Drug Education Coordinator, Formation
Health Services (Pacific)
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Durocher, Captain Pascal
Deputy Commanding Officer,
2EW Squadron, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Edmonds, Captain (N) David
Chief of Staff Personnel & Training, Naval Reserve
Department of National Defence
September 25, 2003

Elcock, Mr. Ward
Director
Canadian Security Intelligence Service
August 14, 2002, February 17, 2003

Elliott, QC, William J.S.
Associate Deputy Minister
Public Safety and Emergency Preparedness Canada
June 19, 2006

Ellis, Colonel Jim
2nd in Command, Operation Peregrine
National Defence
March 1, 2005

Enger, Inspector T.G. (Tonia)
Operations Officer
RCMP
November 18-22, 2001

Evans, Ms. Daniela
Chief, Customs Border Services
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Fadden, Mr. Richard
Deputy Clerk, Counsel and Security Intelligence
Coordinator
Privy Council Office
October 29, 2001, January 29, 2002, August 14,
2002

Fagan, Mr. Wayne
Regional Vice-President
Union of Canadian Transportation
Employees (UCTE)
February 2, 2005

Falkenrath, Mr. Richard
Senior Director
U.S. Office of Homeland Security
February 7, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Fantino, Chief Julian
Toronto Police Service
May 6, 2002

Farr, Mr. Bruce
Chief and General Manager, Toronto Emergency
Medical Services
City of Toronto
October 30, 2003

Fergusson, Mr. James
Centre for Defence and Security Studies
Department of Political Studies
University of Manitoba
March 10, 2005

Ferris, Mr. John
Faculty of Social Sciences,
International Relations Program
University of Calgary
March 8, 2005

Fisher, Second Lieutenant Greg
The Black Watch
November 5-6, 2002

Flack, Mr. Graham
Director of Operations, Borders Task Force
Privy Council Office
March 17, 2003, February 23, 2004

Fleshman, Larry
General Manager, Customer Service Toronto, Air
Canada
June 24, 2002

Fonberg, Mr. Robert
Deputy Secretary to the cabinet, Operations
Privy Council Office
March 17, 2003

Forcier, Vice-Admiral J.C.J.Y.
Commander, Canada Command
National Defence
May 8, 2006

Fortin, Jean-Pierre
1st National Vice-President
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
December 4, 2006

Farmer, Mr. Rick
Area Manager, Ontario East Port of Entries
Citizenship and Immigration Canada
May 7-9, 2002

Ferguson, Mr. Brian
Assistant Deputy Minister, Veterans Services
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Fernie, Iain
Regional Security Operations Manager
Air Canada
June 24, 2002

Fields, Fire Chief Dave
Fire Department
City of Windsor
February 27, 2003

Fisher, Captain Kent
J8
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Flagel, Mr. Brian
Director, Airport Operations
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Flynn, Commander Steven
U.S. Coast Guard and Senior Fellow
National Security Studies, Council on Foreign
Relations
February 4, 2002

Forcier, Rear-Admiral J.Y. Commander, MARPAC
National Defence
February 28, 2005

Forgie, Mr. John
Enforcement Supervisor, Vancouver
Citizenship and Immigration Canada
November 18-22, 2001

Fortin, Lieutenant-Colonel Mario
Acting Commanding Officer, 426 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Foster, Lieutenant-Colonel Rob
Acting Commanding Officer, 8 Air Maintenance Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Fox, James
Acting Assistant Deputy Minister, Bilateral Relations
Foreign Affairs Canada
May 29, 2006

Francis, Warrant Officer Charles
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Frappier, Lieutenant-Colonel Jean
Commander, 12th Canadian Armoured Regiment, 5th
Canadian Mechanized Brigade, CFB Valcartier
September 24, 2003

Fraser, Ms. Sheila
Auditor General of Canada
December 10, 2001, December 6, 2004

Frerichs, Private Travis
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Froeschner, Major Chris
Acting Commanding Officer, 429 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Gagné, Major M.K.
Officer Commanding Administration
Company, 2nd Battalion Princess
National Defence
March 10, 2005

Gagnon, Mr. Jean-Guy, Deputy Director,
Investigations Department, Montreal Police Service,
City of Montreal
September 26, 2003

Garnett, Vice-Admiral (Ret'd) Gary L.
National Vice-President for Maritime Affairs
Navy League of Canada
May 12, 2003

Fox, Mr. John
Member
Union of Canadian Transportation Employees (UCTE)
February 2, 2005

Fox, James
Assistant Deputy Minister, Bilateral Relations
Foreign Affairs and International Trade Canada
December 11, 2006

Frappier, Mr. Gerry
Director General, Security and Emergency
Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine
Security Working Group, Transport Canada
April 7, 2003, June 2, 2003, February 25, 2004

Fraser, Rear-Admiral Jamie D.
Commander
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Frederick, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Fries, Mr. Rudy
Emergency Management Coordinator, London-
Middlesex Community
City of London
March 31, 2003

Gadula, Mr. Charles
Director General, Fleet Directorate, Marine Services,
Department of Fisheries and Oceans Canada
April 7, 2003

Gagnon, Major Alain
Commanding Officer, Canadian Forces Recruiting Centre,
Montreal
June 25-27, 2002

Gardner, Major Craig
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Garnon, Lieutenant-Commander Daniel
Comptroller, National Defence
September 25, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Gauthier, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Gauvin, Major Bart
Directorate of Army Training 5
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Giasson, Mr. Daniel
Director of Operations, Security and Intelligence
Privy Council Office
January 8, 2002 / January 29, 2002

Giffin-Boudreau, Ms. Diane
Acting Director General, Atlantic Region, Department
of Citizenship and Immigration Canada
September 22, 2003

Gilbert, Gary D.
Senior Vice President – Americas
Hutchison Port Holdings
November 6, 2006

Gilkes, Lieutenant-Colonel B.R.
Kings Own Calgary Regiment
National Defence
March 8, 2005 / February 1, 2007

Gimblett, Mr. Richard
Research Fellow
Centre for Foreign Policy Studies
Dalhousie University
February 21, 2005

Girouard, Rear-Admiral Roger, OMM, CD
Commander, Maritime Forces Pacific (MARPAF)
National Defence
January 29, 2007

Glencross, Captain, Reverend Bruce
Regimental Padre Minister
The Black Watch
November 5-6, 2002

Goatbe, Mr. Greg
Director General, Program Strategy Directorate
Canada Customs and Revenue Agency
January 28, 2002

Gauthier, Lieutenant-General J.C.M.
Commander, Canadian Expeditionary Forces Command
National Defence
May 8, 2006 / May 29, 2006

Gauvin, Commodore Jacques J.
Acting Assistant Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Gibbons, The Honorable Jim
Member (Republican – Nevada)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 6, 2002

Gilbert, Chief Warrant Officer Daniel
Department of National Defence
December 3, 2001

Gilbert, Staff Superintendent Emory
Operational Support Services, Toronto Police
Services, City of Toronto
October 30, 2003

Gilmour, Wendy
Director, Peacekeeping and Operations Group, Stabilization
and Reconstruction Task Force
Foreign Affairs Canada
May 29, 2006

Girouard, Commodore Roger
Commander, CANFLTPAC
National Defence
February 28, 2005

Giroux, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Gludo, Colonel J.D.
Commander, 41 Canadian Brigade Group of Canada,
National Defence
March 8, 2005

Goetz, Captain J.J.
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Goodall, Superintendent Bob
Bureau Commander, Field and Traffic Support Bureau
Ontario Provincial Police
October 30, 2003

Gotell, Chief Warrant Officer Peter
Operations
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Graham, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Granatstein, Dr. Jack
Chair, Council for Defence and Security in the 21st Century
May 27, 2002, April 28, 2004

Grant, Captain Timothy J.
Commander, 1 Canadian Mechanized
Brigade Group
National Defence
March 7, 2005

Green, Major Bill
Commanding Officer, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
January 27, 2002

Gregory, Leading Seaman
Wing Administration Human Resources Department
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Guevremont, Benoît
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Gutteridge, Mr. Barry
Commissioner, Department of Works and Emergency
Services
City of Toronto
October 30, 2003

Haché, Colonel Mike
Director, Western Hemisphere Policy
National Defence
April 11, 2005

Goss, The Honorable Porter
Chair (Republican - Florida)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 6, 2002

Goupil, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire, Unité
d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec
November 5-6, 2001

Graham, Erin
Manager Safety, Capital District Health
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Grandy, Mr. Brian
Acting Regional Director, Atlantic Region
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Gray, P.C., Right Honourable Herb
Chair and Commissioner, Canadian Section,
International Joint Commission
March 29, 2004

Grégoire, Mr. Marc
Assistant Deputy Minister, Safety and Security
Group
Transport Canada
February 25, 2004 / October 2, 2006 /
February 12, 2007

Grue, Superintendent Tom
Edmonton Police Services
City of Edmonton
January 28, 2003

Guindon, Captain (N) Paul
Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Gupta, Lieutenant-Colonel Ranjeet K.
Canadian Forces School of Military Engineering, C.F.B.
Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Haeck, Lieutenant Colonel Ken F.
Commandant of Artillery School IFT
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Hall, Major Steve

Deputy Commandant, Canadian Forces School of
Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Hammond, Major Lee

Artillery
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Hapgood, Warrant Officer John

Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Harrison, Captain (N) R.P. (Richard)

Assistant Chief of Staff, Operations, Maritime Forces
Pacific
November 18-22, 2001

Harvey, Lieutenant-Commander Max

Commander
H.M.C.S. Cabot
February 2, 2005

Hatton, Commander Gary

Commanding Officer, HMCS Montreal
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Hazelton, LCol Spike C.M.

Commandant of Armour School C2 SIM, CFB
Gagetown
January 22-24, 2002

Heath, Captain (N) Jim

Assistant Chief of Staff Operations (J3), Maritime
Forces Pacific Headquarters
National Defence
January 29, 2007

Heinbecker, Paul

Former Ambassador to the U.N.
As an individual
February 21, 2005

Hamel, MWO Claude

Regimental Sergeant-Major Designate
The Black Watch
November 5-6, 2002

Hansen, Superintendent Ken

Director of Federal Enforcement
RCMP
April 7, 2003, June 9, 2003

Harlick, Mr. James

Assistant Deputy Minister, Office of Critical
Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness, National Defence
July 19, 2001, October 20 & 27, 2003

Hart, Corporal

Wing Administration Human Resources Department, 8 Wing
Trenton
June 25-27, 2002

Haslett, Lieutenant Adam

Logistics Officer & Course Commander, The Black Watch
November 5-6, 2002

Haydon, Mr. Peter T.

Senior Research Fellow, Center for Foreign Policy
Studies
Dalhousie University
April 28, 2003, February 1, 2005

Hearn, Brigadier-General T.M.

Director General, Military Human Resources Policy
and Planning
Department of National Defence
December 10, 2001

Hébert, Barbara

Regional Director, Customs, Canada Customs and
Revenue Agency
June 24, 2002

Heimann, Dr. Alan

Medical Officer of Health
City of Windsor
February 27, 2003

APPENDIX IV

Who the Committee Heard From

Heisler, Mr. Ron
Canada Immigration Centre, Halifax
Department of Citizenship and Immigration Canada
September 22, 2003

Hendel, Commodore (Ret'd) Hans
Consultant, Canadian Forces Staff College
April 28, 2003

Henneberry, Lieutenant-Commander, HMCS Nanaimo
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

Henschel, Superintendent Peter
Federal Services Directorate
RCMP
June 9, 2003

Hickey, Mr. John
MHA, Lake Melville
House of Assembly of Newfoundland and Labrador
February 3, 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)
"H" Division, Criminal Operations Branch, RCMP
September 22, 2003

Hill, Mr. Dave
Chair, Capital Region Emergency Preparedness
Partnership
City of Edmonton
January 28, 2003

Hillmer, Dr. Norman
Professor of History and International Affairs.
Carleton University
November 1, 2004

Hines, Colonel Glynne
Director, Air Information Management, Chief of the
Air Staff
National Defence
July 18, 2001

Hooper, Jack
Deputy Director (Operations)
Canadian Security Intelligence Service
May 29, 2006

Henault, General Raymond R.
Chief of the Defence Staff
National Defence
December 3, 2001

Henderson, Major Georgie
Deputy A3
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Henry, Dr. Bonnie
Associate Medical Officer of Health
City of Toronto
October 30, 2003

Herbert, Mr. Ron
Director General, National Operations Division
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Hickey, Captain (N) Larry
Assistant Chief of Staff Plans and Operations
(Maritime Forces Atlantic)
National Defence
June 16, 2003

Hildebrandt, Captain Gerhard
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Hillier, General Rick
Chief of the Defence Staff
National Defence
May 30, 2005 / June 21, 2006

Hincke, Colonel Joe
Commanding Officer
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Holman, Major-General (Ret'd)
Fraser Canadian Forces College Toronto
June 27, 2005

Horn, Lieutenant-Colonel Bernd
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Hornbarger, Mr. Chris

Director
U.S. Office of Homeland Security
February 7, 2002

Howard, Brigadier-General A.J.

Director General Operations, Strategic Joint Staff
National Defence
October 16, 2006 / November 20, 2006

Huebert, Dr. Rob

Professor, Dept. of Political Science
University of Calgary
March 8, 2005

Hunter, The Honorable Duncan

Ranking Member, Subcommittee on Military
Procurement (Republican – California)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Hynes, Major A.G.

Air Reserve Coordinator (East)
1 Canadian Air Division Headquarters
February 1, 2005

Idzenga, Major Ray

Commanding Officer, Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Inkster, Mr. Norman

President, KPMG Investigation and Security Inc.
Former Commissioner, RCMP
October 1, 2001

Irwin, Brigadier-General S.M.

Chief Executive Officer of the Canadian
Forces Housing Agency
National Defence
June 6, 2005

Jackson, Major David

J3
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Janelle, Private Pascal

CFB Kingston
May 7-9, 2002

Hounsell, Master Corporal Scott

Canadian Forces School of Electronical and Mechanical
Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Howe, Corporal Kerry

CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Hunt, Mr. Baxter

Embassy of the United States of America to Canada
August 15, 2002

Hupe, Master Corporal Bryan

426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Iatonna, Mr. Mario

Municipal Engineer
City of Windsor
December 1, 2004

Inglis, Brian

General Manager/Task Force Leader
Vancouver Fire & Rescue Services
January 29, 2007

Innis, Captain Quentin

Instructor, Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Issacs, Sergeant Tony

Search and Rescue Technician
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Jackson, Ms. Gaynor

Manager, Military Family Support Centre, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

Jarvis, Vice-Admiral Greg

Assistant Deputy Minister (Human Resources Military)
February 21, 2005

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Jean, Mr. Daniel
Assistant Deputy Minister, Policy and Program
Development, Department of Citizenship and
Immigration Canada
March 17, 2003

Jeffery, Lieutenant General (ret'd) Mike
June 27, 2005

Jestin, Colonel Ryan
Commander, C.F.B. Gagetown
3 Area Support Group
National Defence
January 31, 2005

Johns, Fred
General Manager, Logistics and Processing Strategies
Canada Post
August 15, 2002

Johnson, Captain Wayne
J7, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Johnston, Chief Cal
Chief of Police
City of Regina
January 27, 2003

Jolicoeur, Mr. Alain
President, Department of Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
Canada Border Services Agency
February 23, 2004, April 11, 2005

Joncas, Chief Petty Officer First Class Serge
Maritime Command Chief Petty Officer
National Defence
December 3, 2001

Jurkowski, Brigadier-General (ret'd) David
Former Chief of Staff, Joint Operations
Department of National Defence
October 1, 2001

Kasurak, Mr. Peter
Principal
Office of the Auditor General of Canada
December 10, 2001, December 6, 2004

Jeffery, Lieutenant General M.K.
Chief of the Land Staff
Department of National Defence
December 3, 2001 / August 14, 2002

Jenkins, Wilma
Director, Immigration Services
Citizenship and Immigration Canada
June 24, 2002

Job, Mr. Brian
Chair, Institute of International Relations
University of British Columbia
March 1, 2005

Johnson, Captain Don
President
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Johnston, Rear-Admiral (Ret'd) Bruce
As an individual
April 28, 2003

Johnston, Mr. Kimber
Director General, Strategic Policy
Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
February 15, 2005

Jolicoeur, Alain
President
Canada Border Services Agency
June 19, 2006

Judd, Jim
Director
Canadian Security Intelligence Service
June 19, 2006

Kalincak, Captain Karl
Adjutant, 33 Field Engineer Squadron
National Defence
February 1, 2007

Kavanagh, Paul
Regional Director, Security and Emergency Planning
Transport Canada
June 24, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Keane, Mr. John

Deputy Assistant Secretary, Bureau of Western Hemisphere Affairs
U.S. Department of State
February 6, 2002

Kee, Mr. Graham

Chief Security Officer
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Kelly, Chief Warrant Officer Michael

The Black Watch
November 5-6, 2002

Kennedy, Mr. Paul E

Senior Assistant Deputy Solicitor General, Policy Branch, Public Safety and Emergency Preparedness Canada
February 15, 2005

Kerr, Captain Andrew CD

The Black Watch
November 5-6, 2002

Khokhar, Mr. Jamal

Minister-Counsellor (Congressional Affairs)
Canadian Embassy (Washington)
February 4, 2002

King, Lieutenant-Colonel Colin

Commanding Officer, Royal Regina Rifles (Regina)
January 27, 2003

King, Vice-Admiral (Ret'd) Jim

Vice-President, Atlantic
CFN Consultants
May 5, 2005

Kloster, Mr. Deryl

Emergency Response Department
City of Edmonton
January 28, 2003

Koch, Major Pat

J5, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Keating, Dr. Tom

Professor, Department of Political Science
University of Alberta
March 7, 2005

Kelly, Mr. James C.

As an individual
May 26, 2003

Kelly, Lieutenant Colonel W.J.

Force Planning and Program Coordination, Vice Chief of the Defence Staff, National Defence
July 18, 2001

Kennedy, Mr. Paul

Senior Assistant Deputy Solicitor General, Solicitor General of Canada
January 28, 2002, February 24, 2003

Keyes, Mr. Bob

Senior Vice-President, International Canadian Chamber of Commerce
December 1, 2004

Kiloh, Inspector D.W. (Doug)

Major Case Manager, RCMP
November 18-22, 2001

King, Vice-Admiral (Ret'd) James

As an individual
May 12, 2003

Kinney, Lauren

Director General, Marine Security
Transport Canada
February 12, 2007

Kobolak, Mr. Tom

Senior Program Officer, Contraband and Intelligence
Canada Customs and Revenue Agency
April 7, 2003

Koop, Mr. Rudy

Research Adviser, Canadian Section
International Joint Commission
March 29, 2004

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Knapp, Corporal Raymond
CFB Borden Technical Services
June 25-27, 2002

Krause, Lieutenant Colonel Wayne
423 Maritime Helicopter Squadron
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Kubeck, Commander Kimberley
Naval Control of Shipping Intelligence, Department of
National Defence
September 25, 2003

Kurzynski, Major Perry
Search and Rescue Operations Centre
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Lachance, Mr. Sylvain
A/Director General, Fleet
Canadian Coast Guard
February 17, 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commander, 5th Canadian Mechanized Brigade Group, CFB
Valcartier
September 24, 2003

Laflamme, Mr. Art
Senior Representative
Air Line Pilots Association, International
August 14, 2002

Lafrenière, Major Luc
Commander, Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Lait, Commander K.B.
Commander, Directorate of Quality of Life,
DQOL 3 - Accommodation Policy Team Leader, National
Defence
June 6, 2005

Lamb, John
Deputy Chief, Fire Rescue
City of Edmonton
January 30, 2007

Kneale, Mr. John
Executive Coordinator, Task Force on
Enhanced Representation in the U.S
Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Krueger, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Kummel, Colonel Steff J.
Wing Commander, 17 Wing Winnipeg
National Defence
March 10, 2005

Kwasnicki, Corporal Anita
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Lacroix, Chief Warrant Officer Greg
Army Regimental Sergeant Major
National Defence
February 26, 2007

Lacroix, Colonel Roch
Chief of Staff, Land Force Atlantic Area
National Defence
May 6, 2005

LaFrance, Mr. Albert
Director, Northern New Brunswick District
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Laing, Captain (Navy) Kevin
Director, Maritime Strategy, Chief of Maritime Staff,
National Defence
July 18, 2001

Lalonde, Major John
Air Reserve Coordinator (Western Area)
National Defence
March 8, 2005

Landry, Chief Warrant Officer André
1st Battalion, 22nd Royal Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Landry, LCol (Ret'd) Rémi
International Security Study and Research Group
University of Montreal
June 2, 2005

Langelier, Mr. André
Director, Emergency and Protective Services, City of
Gatineau
February 3, 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.
National Defence
May 2, 2005

Last, Colonel David
Registrar
Royal Military College of Canada
November 29, 2004

LeBoldus, Mr. Mick
Chief Representative at the NATO Flight Training
Centre
Bombardier Aerospace
March 9, 2005

Lefebvre, Denis
Assistant Commissioner, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
May 6, 2004, February 10, 2003

Legault, Mr. Albert
Université du Québec à Montréal (UQAM)
February 21, 2005

Lenton, Assistant Commissioner W.A. (Bill)
RCMP
January 28, 2002, June 9, 2003

LePine, Mr. Peter
Inspector, Halifax Detachment
RCMP
September 23, 2003

Leslie, Lieutenant-General Andrew
Chief of the Land Staff
National Defence
February 26, 2007

Landry, Inspector Sam
Officer in Charge, Toronto Airport Detachment
RCMP
June 24, 2002

Laprade, CWO Daniel
Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Larrabee, Mr. Bryan
Emergency Social Services Coordinator, Board of
Parks and Recreation, City of Vancouver
January 30, 2003

Leblanc, Ms. Annie
Acting Director, Technology and Lawful Access
Division, Solicitor General of Canada
July 19, 2001

Lefebvre, Mr. Denis
Executive Vice-President
Canada Border Services Agency
February 7, 2005

Lefebvre, Mr. Paul
President, Local Lodge 2323
International Association of Machinists and Aerospace
Workers
August 15, 2002

Leighton, Lieutenant-Commander John
J1
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Leonard, Lieutenant-Colonel S.P.
Royal Newfoundland Regiment
(1st Battalion)
February 2, 2005

Lerhe, Commodore E.J. (Eric)
Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Leslie, Major-General Andrew
National Defence
November 29, 2004

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Lessard, Brigadier-General J.G.M.
Commander, Land Forces Central Area
December 2, 2004

Levy, Mr. Bruce
Director, U.S. Transboundary Division
Department of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002

Lilienthal, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer
Canadian Forces Support Training Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Loeppky, Deputy Commissioner Garry
Operations
RCMP
October 22, 2001 / December 2, 2002

Loschiuk, Ms Wendy
Principal
Office of the Auditor General of Canada
December 6, 2004

Lucas, Lieutenant-General Steve
Chief of the Air Staff
National Defence
February 26, 2007

Luciak, Mr. Ken
Director, Emergency Medical Services City of Regina
January 27, 2003

Lupien, Chief Petty Officer First Class R.M.
Canadian Forces Chief Warrant Officer
Department of National Defence
December 3, 2001

Macaleese, Lieutenant-Colonel Jim
Commander
9 Wing (Gander)
February 2, 2005

Lester, Mr. Michael
Executive Director, Emergency Measures
Organization
Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior
Officials Committee
September 23, 2003

Lichtenwald, Chief Jack
Regina Fire Department
City of Regina
January 27, 2003

Lloyd, Captain (N) Ron
Director General, Maritime Force Development
National Defence
February 26, 2007

Logan, Major Mike
Deputy Administration Officer, Canadian Forces Support
Training Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Lucas, Brigadier-General Dwayne
Director General – Aerospace Equipment Program
Management
National Defence
June 27, 2005

Lucas, Major General Steve
Commander One Canadian Air Division, Canadian
NORAD Region Headquarters
November 18-22, 2001

Luloff, Ms. Janet
A/Director, Regulatory Affairs, Safety and Security
Group, Transport Canada
November 27, 2002, December 2, 2002

Lyrette, Private Steve
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Macdonald, Lieutenant-General George
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
January 28, 2002, May 6, 2002, August 14, 2002,
February 23, 2004

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Macdonald, Lieutenant-General (Ret'd) George
CFN Consultants Ottawa
June 27, 2005

MacKay, The Honourable Peter
Minister of Foreign Affairs
May 29, 2006

MacKenzie, Major-General (Ret'd) Lewis
As an individual
May 3, 2004, December 6, 2004

MacLaughlan, Superintendent C.D. (Craig), Officer in
Charge, Support Services ``H" Division, RCMP
September 22, 2003

MacLean, Vice-Admiral Bruce
Chief of Maritime Staff
National Defence
February 14, 2005

Macnamara, Mr. W. Donald
Senior Fellow
Queen's University
November 29, 2004

MacQuarrie, Captain Don
J6
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Magee, Mr. Andee
Dog Master
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Maillet, Acting School Chief Warrant Officer Joseph
Canadian Forces School of Communications and Electronics,
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Maisonneuve, Major-General J.O. Michel
Assistant Deputy Chief of Defence Staff
October 22, 2001

Malec, Mr. George
Assistant Harbour master
Halifax Port Authority
January 22-24, 2002

Mack, Rear Admiral Ian
Defence Attaché
Canadian Embassy (Washington)
February 4, 2002

MacKay, Major Tom
The Black Watch
November 5-6, 2002

MacIsaac, Captain (N) Roger
Base Commander, CFB Halifax
National Defence
May 6, 2005

MacLaughlan, Mr. Craig
Executive Director, Emergency
Measures Organization
Province of Nova Scotia
May 6, 2005

MacLeod, Colonel Barry W.
Commander 3 Area Support Group
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Macnamara, Brigadier-General (ret'd) W. Don,
President, Conference of Defence Associations
Institute
May 3, 2004

Maddison, Vice Admiral Greg
Deputy Chief of the Defence Staff
National Defence
May 5, 2002, February 14, 2005

Maher, Lieutenant Earl
4 ESR
CFB Gagetown
January 21-24, 2002

Maines, Warren
Director, Customer Service
Air Canada
June 4, 2002

Malboeuf, Corporal Barry
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Mallory, Mr. Dan
Chief of Operations for Port of Lansdowne
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Mandel, His Worship Mayor Stephen
City of Edmonton
January 30, 2007

Manning, Corporal Rob
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Manuel, Mr. Barry
Coordinator, Emergency Measures Organization, City of
Halifax
May 6, 2005 / September 23, 2003

Marsh, Howie
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

Martin, Mr. Ronald
Emergency Planning Coordinator
City of Vancouver
January 30, 2003, March 1, 2005

Mason, Mr. Dwight
Joint Chief of Staff, U.S. Chair, Permanent Joint Board
on Defence
The Pentagon
February 6, 2002

Massicotte, Ms Olga
Regional Director General/Atlantic
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Matte, Colonel Perry
14 Wing Commander
National Defence
May 5, 2005

Mattiussi, Mr. Ron
Director of Planning and Corporate Services
City of Kelowna
March 1, 2005

McAdam, Lieutenant-Colonel Pat
Tactics School, C.F.B. Gaagetown
National Defence
January 31, 2005

Mandel, Mr. Stephen
Deputy Mayor and Councillor
City of Edmonton
January 28, 2003

Manson, General (Ret'd) Paul D.
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

Marcewicz, Lieutenant-Colonel
Base Commander, CFB Edmonton
National Defence
March 7, 2005

Martin, Ms Barbara
Director, Defence and Security Relations
Division, Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Mason, Lieutenant-Colonel Dave
Commanding Officer, 12 Air Maintenance Squadron, 12
Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Mason, Ms. Nancy
Director, Office of Canadian Affairs, Bureau of
Western Hemisphere Affairs
U.S. Department of State
February 06, 2002

Matheson, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Mattie, Chief Warrant Officer Fred
12 Air Maintenance Squadron
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Maude, Master Corporal Kelly
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

McCoy, Chief Warrant Officer Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

McCuaig, Mr. Bruce
Assistant Deputy Minister
Policy, Planning and Standards Division
Ontario Ministry of Transportation
December 1, 2004

McGarr, Kevin
Canadian Air Transport Security Authority
Vice-President and Chief Technology Officer
October 30, 2006

McInenly, Mr. Peter
Vice-President, Business Alignment
Canada Post
August 15, 2002

McKerrell, Mr. Neil
Chief, Emergency Management Ont.
Ontario Ministry of Community Safety and
Correctional Services
October 30, 2003

McKinnon, Lieutenant-Colonel DB
P.E.I. Regiment
February 1, 2005

McLean, Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

McLellan, Mr. George
Chief Administrative Officer
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

McManus, Lieutenant-Colonel J.J. (John),
Commanding Officer, 443 (MH) Squadron,
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

McNeil, Commodore Daniel
Vice Chief of the Defence Staff Department of
National Defence
July 18, 2001

McRae, Robert
Director General, International Security Bureau
Foreign Affairs and International Trade Canada
December 11, 2006

McDonald, Corporal Marcus
Canadian Forces Medical Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

McIlhenny, Mr. Bill
Director for Canada and Mexico
U.S. National Security Council
February 7, 2002

McKeage, Mr. Michael
Director of Operations, Emergency Medical Care
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

McKinnon, Chief David P.
Chief of Police
Halifax Regional Police Force
January 22-24, 2002

McLaughlin, Michael J.
Canadian Air Transport Security Authority
Vice-President and Chief Financial Officer
October 30, 2006

McLellan, The Honourable Anne, P.C. M.P.
Deputy Prime Minister and Minister of Public
Safety and Emergency Preparedness
February 15, 2005 & April 11, 2005

McLeod, Mr. Dave
Lead Station Attendant
International Association of Machinists and Aerospace
Workers
August 15, 2002

McNeil, Rear-Admiral Dan
Commander, Maritime Forces Atlantic
National Defence
May 6, 2005

McNeil, Commodore Daniel
Director, Force Planning and Program Coordination,
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
July 18, 2001

McRoberts, Mr. Hugh
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of Canada
December 6, 2004

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Mean, Master Corporal Jorge
Canadian Forces School of Aerospace Technology and
Engineering
June 25-27, 2002

Melançon, Lieutenant-Colonel René
Infantry School
C.F.B. Galetown
National Defence
January 31, 2005

Mercer, Mr. Wayne
Acting First Vice-President, Nova Scotia District Branch,
(CEUDA)
January 22-24, 2002

Michaud, Mr. Jean-Yves, Deputy Director,
Administrative Support Directorate, City of Montreal
September 26, 2003

Miller, Lieutenant-Colonel
Commander,
10th Field Artillery Regiment, RCA
National Defence
March 9, 2005

Milner, Dr. Marc
Director, Military and Strategic Studies Program
University of New Brunswick
January 31, 2005

Mitchell, Mr. Barry
Director, Nova Scotia District
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Mogan, Mr. Darragh
Director General, Program and Service Policy
Division, Veterans Services
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Morency, André
Regional Director General, Ontario Region, Transport
Canada
June 24, 2002

Morton, Dr. Desmond
Professor
University of McGill
November 15, 2004

Meisner, Mr. Tim
Director, Policy and Legislation, Marine Programs
Directorate
Canadian Coast Guard
February 17, 2003, April 7, 2003

Melis, Ms. Caroline
Director, Program Development,
Department of Citizenship and Immigration Canada
March 17, 2003

Merpaw, Ms. Diane
Acting Deputy Director, Policy Development and
Coordination
Citizenship and Immigration Canada
April 7, 2003

Middlemiss, Professor Danford W.
Department of Political Science
Dalhousie University
May 12, 2003, May 5, 2005

Miller, Mr. Frank
Senior Director, President's Adviser on Military
Matters
U.S. National Security Council
February 7, 2002

Minto, Mr. Shahid
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of Canada
December 10, 2001

Mitchell, Brigadier General Greg
Commander
Land Forces Atlantic Area
January 22-24, 2002

Moran, Ron
National President
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
December 4, 2006

Morris, Ms. Linda
Director, Public Affairs
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Moutillet, Lieutenant-Commander Mireille
Senior Staff Officer Policy
National Defence
September 25, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Mulder, Mr. Nick
President, Mulder Management Associates
June 9, 2003

Munger, Chief Warrant Officer JER
Office of Land Force Command
Department of National Defence
December 03, 2001

Murphy, Captain (N) R.D. (Dan)
Deputy Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Murray, Major James
Commandant, Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commanding Officer
HMCS *Queen* (Regina)
January 27, 2003

Nelligan, Mr. John Patrick
Senior Partner, Law Firm of Nelligan O'Brien Payne
LLP, Ottawa
December 2, 2002

Neville, Lieutenant-Colonel Shirley
Wing Administration Officer, Acting Wing
Commander, 17 Wing
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Newton, Captain John F.
Senior Staff Officer, Operations
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Nikolic, Mr. Darko
District Director, St. Lawrence District
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Nordick, Brigadier-General Glenn
Deputy Commander, Land Force Doctrine and Training
Systems, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Mundy, Lieutenant-Commander Phil
Executive Officer
H.M.C.S. Queen Charlotte
February 1, 2005

Munroe, Ms. Cathy
Regional Director of Customs for Northern Ontario
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Murray, Ms. Anne C.
Vice President, Community and Environmental
Affairs, Vancouver International Airport Authority
November 18-22, 2001

Murray, Admiral (Ret'd) Larry
Deputy Minister
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Narayan, Mr. Francis
Detector Dog Service
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Compliance Verification Officer
Customs – Compliance Mgt. Division
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Newberry, Mr. Robert J.
Principal Director, Territorial Security
The Pentagon
February 06, 2002

Niedtner, Inspector Al
Vancouver Police, Emergency Operations and
Planning Sector
City of Vancouver
January 30, 2003

Noël, Chief Warrant Officer Donald
5th Field Ambulance
CFB Valcartier
September 24, 2003

Norman, Mr. Mark
President of Daimler-Chrysler and Chair of the Infrastructure
Committee
Canadian Automotive Partnership Council
December 1, 2004

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Normoyle, Ms. Debra
Director General, Enforcement Branch
Department of Citizenship and Immigration Canada
April 7, 2003

Nossal, Dr. Kim Richard
Professor and Head, Political Studies
Department
Queen's University
November 29, 2004

O'Bright, Mr. Gary
Director General, Operations
Office of Critical Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness
July 19, 2001, October 20, 2003

O'Hanlon, Mr. Michael
Senior Fellow, Foreign Policy Studies
The Brookings Institution
February 5, 2002

Olchowiecki, Private Chrissian
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Orr, Major Ken
Senior Staff Officer, Attraction Canadian Forces Recruiting
Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Ouellet, Chief Warrant Officer J.S.M.
5th Canadian Mechanized Brigade Group
CFB Valcartier
September 24, 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commander, 2nd Battalion, 22nd Royal Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Parks, Lieutenant-Commander Mike
Directorate of Army Training 5-4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Normoyle, Ms. Debra
Head, Immigration Enforcement
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Nymark, Ms. Christine
Associate Assistant Deputy Minister
Transport Canada
January 28, 2002

O'Donnell, Mr. Patrick
President
Canadian Defence Industries Association
November 22, 2004

O'Shea, Mr. Kevin
Director, U.S. General Relations Division,
Department of Foreign Affairs and International
Trade
January 28, 2002

Oliver, Superintendent Joe
Royal Canadian Mounted Police
Director, Customs & Excise
October 2, 2006

Ortiz, The Honorable Solomon P.
Ranking Member, Subcommittee on Military
Readiness (Democrat – Texas)
U.S. House Armed Services Committee
February 06, 2002

Ouellet, Major Michel
Acting Commanding Officer, 5th Canadian Service
Battalion
CFB Valcartier
September 24, 2003

Parker, Major Geoff
Infantry
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Parriag, Ms Amanda
Centre for Research and Information on
Canada
December 6, 2004

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Pasel, Mr. William
Emergency Measures Coordinator, Hamilton
Emergency Services Department, City of Hamilton
March 31, 2003

Paulson, Captain (N) Gary
Commanding Officer of HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Pearson, Lieutenant Colonel Michael
Commandant of Infantry School SAT
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Pelletier, France
Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division
Canadian Union of Public Employees
November 25, 2002

Pennie, Lieutenant-General Ken
Chief of Air Staff
National Defence
February 7, 2005

Pentland, Mr. Charles
Political Studies, Centre for International
Relations, Queen's University
November 29, 2004

Peters, Colonel William
Director, Land Strategic Planning, Chief of the Land
Staff
National Defence
July 18, 2001

Pettigrew, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Administration and Logistics, CFB
Borden
June 25-27, 2002

Pichette, Mr. Pierre Paul, Deputy Director,
Operational Management Department, Montreal Police
Service, City of Montreal
September 26, 2003

Pigeon, Mr. Jacques
Senior General Counsel and Head, Department of
Justice, Legal Services
Transport Canada
December 2, 2002

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Representing Commanding Officer, Canadian Forces
Recruiting Centre, Halifax
CFB Borden
June 25-27, 2002

Payne, Captain (N) Richard
Commanding Officer, Fleet Maintenance Facility
Cape Scott
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Pellerin, Colonel (Ret'd) Alain
Executive Director
Conference of Defence Associations
October 15, 2001, April 19, 2004 / June 27, 2005

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North Saskatchewan
Regiment (Saskatoon)
January 27, 2003

Pennie, Lieutenant-General (Ret'd) Ken
June 27, 2005

Pentney, Mr. Bill
Assistant Deputy Attorney General
Department of Justice Canada
February 15, 2005

Petras, Major-General H.M.
Chief, Reserves and Cadets
National Defence
June 6, 2005

Pharand, M. Pierre
Director, Airport Security
Montréal Airports
November 5-6, 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Assistant Director, Montreal Urban Community
Police Department
November 5-6, 2001

Pigeon, Mr. Jean François
Acting Director, Security
Montréal Airports
November 5-6, 2001

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Pile, Commodore Ty
Commander, Canadian Fleet Atlantic
National Defence
May 6, 2005

Pilgrim, Superintendent J. Wayne
Officer in Charge, National Security Investigations
Branch, Criminal Intelligence Directorate, RCMP
July 19, 2001

Pilon, Mr. Marc
Senior Policy Analyst, Security Policy Division, National
Security Directorate
Office of the Solicitor General
February 24, 2003

Plante, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Polson, Captain (N) Gary
Commanding Officer
HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Poulin, Corporal Mario
Canadian Forces Military Police Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Préfontaine, Colonel Marc
Comd 34 Brigade Group Executive
The Black Watch
November 5-6, 2002

Proulx, Asst. Commissioner Richard
Criminal Intelligence Directorate
RCMP
October 22, 2001

Puxley, Ms Evelyn
Director, International Crime and Terrorism
Division, Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Quinlan, Grant
Security Inspector
Transport Canada
June 24, 2002

Pile, Captain (N) T.H.W. (Tyron)
Commander, Maritime Operations Group Four,
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Pinsent, Major John
Canadian Parachute Centre, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Pitman, Mr. B.R. (Brian)
Sergeant, Waterfront Joint Forces Operation,
Vancouver
Royal Canadian Mounted Police
November 18-22, 2001

Poirier, Mr. Paul
Director, Intelligence and Contraband Division
Northern Ontario Region
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Potvin, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Preece, Captain (N) Christian
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Primeau, M. Pierre
Investigator
Organized Crime Task Force – RCMP
November 5-6, 2001

Purdy, Ms. Margaret
Associate Deputy Minister
Department of National Defence
August 14, 2002

Quick, Mr. Dave
Co-ordinator, Emergency Planning
City of Regina
January 27, 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Randall, Dr. Stephen J.

Dean, Faculty of Social Sciences
University of Calgary
March 8, 2005

Rathwell, Mr. Jacques

Manager, Emergency and Protective Services, City of
Gatineau
February 3, 2003

Reaume, Mr. Al, Assistant Chief of Fire and Rescue

Services, Fire Department, City of Windsor
February 27, 2003

Reeve, Jason

Cabinet and Parliamentary Affairs Liaison,
Afghanistan Task Force
Foreign Affairs and International Trade Canada
December 11, 2006

Reid, Chief Warrant Officer Clifford

Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Reid, Warrant Officer Jim

Air Defence Missile
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Richard, CWO Stéphane

5th Canadian Service Battalion
CFB Valcartier
September 24, 2003

Richter, Dr. Andrew

Assistant Professor, International Relations and
Strategic Studies
University of Windsor
December 1, 2004

Rivest, Master Corporal Dan

Canadian Forces School of Aerospace Technology and
Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Robertson, Vice-Admiral Drew

Chief of the Maritime Staff
National Defence
February 26, 2007

Rapanos, Mr. Steve

Chief, Emergency Medical Services
City of Edmonton
January 28, 2003

Read, Mr. John A.

Director General, Transport Dangerous Goods,
Transport Canada
February 25, 2004

Reed, The Honorable Jack

Chair (Democrat – Rhode Island), U.S. Senate
Armed Services Committee
February 5, 2002

Regehr, Mr. Ernie

Executive Director
Project Ploughshares
March 21, 2005

Reid, Lieutenant Colonel Gord

Commandant, Canadian Forces Air Navigation
School (CFANS)
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Renahan, Captain Chris

Armour
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Richmond, Mr. Craig

Vice President, Airport Operations
Vancouver International Airport
November 18-22, 2001

Riffou, Lieutenant-Colonel François

Commander, 1st Battalion, 22nd Royal Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Robertson, Rear-Admiral Drew W.

Director General, International Security Policy
Department of National Defence
February 23, 2004, April 11, 2005

Robertson, Mr. John

Chief Building Inspector
City of Vancouver
January 30, 2003

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Robinson, Second Lieutenant. Chase
The Black Watch
November 5-6, 2001

Romses, Brigadier-General R.R.
Commander
Land Forces Atlantic Area
National Defence
January 31, 2005

Ross, Major-General H. Cameron
Director General, International Security Policy,
National Defence
January 28, 2002

Ross, Dr. Douglas
Professor, Faculty of Political Science
Simon Fraser University
March 1, 2005

Rossell, Inspector Dave
Inspector in charge of Operations-Support Services,
Windsor Police Services City of Windsor
February 27, 2003

Rousseau, Colonel Christian
Commanding Officer, 5th Area Support Group
National Defence
June 1, 2005

Rumsfeld, The Honorable Donald
U.S. Secretary of Defense
February 6, 2002

Russell, Mr. Robert A., Assistant Commissioner,
Atlantic Region, Canada Customs and Revenue
Agency
September 22, 2003

Rutherford, Lieutenant-Colonel Paul
Commander, 73 Communication Group
National Defence
March 9, 2005

Samson, Chief Warrant Officer Camil
2nd Battalion, 22nd Royal Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.
Director General Compensation and
Benefits
National Defence
June 6, 2005

Rose, Mr. Frank
International Security Policy
The Pentagon
February 6, 2002

Ross, Mr. Dan
Assistant Deputy Minister (Information Management),
National Defence
February 14, 2005

Ross, Master Warrant Officer Marc-André, 58th Air
Defence Battery
CFB Valcartier
September 24, 2003

Rostis, Mr. Adam
Federal/Provincial/Municipal Liaison Officer
Province of Nova Scotia
May 6, 2005

Rudner, Dr. Martin
Director, Centre for Security and Defence Studies,
Carleton University
June 3, 2004 / December 13, 2004

Rurak, Ms. Angela
Customs Inspector
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Rutherford, Master Corporal Denis
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Salesses, Lieutenant Colonel Bob
Logistics Directorate for Homeland Security, The
Pentagon
February 6, 2002

Samson, Brigadier-General P.M.
Director General, Intelligence
National Defence
October 22, 2001

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Sampson, Tom

Chief of Emergency Medical Services
City of Calgary
February 1, 2007

Saunders, Corporal Cora

16 Wing
CFB Borden
June 25-27, 2002

Savard, Lieutenant-Colonel Danielle

Commander, 5th Field Ambulance
CFB Valcartier
September 24, 2003

Scofield, Mr. Bruce

Director, Refugees Branch
Department of Citizenship and Immigration Canada
March 17, 2003

Scott, Captain John

Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Shadwick, Mr. Martin

Research Associate, Centre for International and Security
Studies, York University
December 2, 2004

Sharapov, M.P., Mr. Zakir

Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Sheridan, Norman

Director, Customs Passenger Programs
Canada Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Simmons, Mr. Robert

Deputy Director, Office of European Security and
Political Affairs
U.S. Department of State
February 6, 2002

Sinclair, Ms. Jill

Acting Assistant Deputy Minister, Global Security
Policy, Department of Foreign Affairs and
International Trade
January 28, 2002 / August 14, 2002

Sanderson, Mr. Chuck

Executive Director, Emergency Measures Organization,
Province of Manitoba
March 10, 2005

Saunders, Captain Kimberly

Disaster Assistance Response Team
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Schmick, Major Grant

Commanding Officer, Canadian Forces Recruiting Centre,
CFB Borden
June 25-27, 2002

Scott, Dr. Jeff

Provincial Medical Officer of Health
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Sensenbrenner, Jr., The Honorable F. James, Chair

(Republican – Wisconsin)
U.S. House Judiciary Committee
February 07, 2002

Shapardanov, Mr. Chris

Counsellor, Political
Canadian Embassy (Washington)
February 04, 2002

Sheehy, Captain Matt

Chairman, Security Committee
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Sigouin, Mr. Michel

Regional Director, Alberta, Office of Critical
Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 27, 2003

Sinclair, Ms. Jill

Director General, International Security Bureau,
Department of Foreign Affairs and International
Trade
March 17, 2003

Sirois, Lieutenant-Colonel Sylvain

Commander, 5th Combat Engineer Regiment, CFB
Valcartier
September 24, 2003

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Skelton, The Honorable Ike
Ranking Member (Democrat Missouri), U.S. House
Armed Services Committee
February 6, 2002

Skidmore, Colonel Mark
Commander, 2 Canadian Mechanized Brigade Group, CFB
Petawawa
June 25-27, 2002

Smith, Corporal
Canadian Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Smith, Commodore Andy
Director General, Maritime Personnel and Readiness
National Defence
February 26, 2007

Smith, Mr. Bill
Chief Superintendent
Royal Canadian Mounted Police
February 3, 2005

Smith, Master Corporal Terry
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Sokolsky, Dr. Joel
Dean of Arts and Professor of Political Science, Royal Military
College of Canada
November 22, 2004

Spraggett, Ernest
Director, Commercial Operations
Canada Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Stairs, Dr. Denis
Professor, Department of Political Science
Dalhousie University
May 5, 2005

Stark, Lieutenant-Commander Gary
Commanding Officer, HMCS Whitehorse, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

Skidd, Officer Cadet. Alden
The Black Watch
November 5-6, 2002

Slater, Ms. Scenery C.
District Program Officer
Metro Vancouver District
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Smith, Captain (N) Andy
Commanding Officer, Fleet Maintenance
Facility, National Defence
May 6, 2005

Smith, Mr. Bob
Deputy Chief, Vancouver Fire and Rescue Services,
City of Vancouver
January 30, 2003

Smith, Mr. Doug
Engineering Department
City of Vancouver
January 30, 2003

Snow, Master Corporal Joanne
Canadian Forces School of Administration and Logistics,
CFB Borden
June 25-27, 2002

Souccar, Assistant Commissioner Raf
Royal Canadian Mounted Police
Federal and International Operations
October 2 and 30, 2006

Stacey, Corporal Derrick
CFB Borden Administration Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Starck, Mr. Richard
Senior Counsel, Quebec Regional Office,
Department of Justice
November 5-6, 2001

St-Cyr, Lieutenant-Colonel Pierre
Commander, Support Unit, 430th Helicopters
Squadron, CFB Valcartier
September 24, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Stevens, Pipe-Major Cameron
The Black Watch
November 5-6, 2002

Stewart, Warrant Officer Barton
Canadian Forces School of Communications and Electronics,
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Stewart, Chief William
Fire Chief and General Manager, Toronto Fire
Services, City of Toronto
October 30, 2003

St. John, Mr. Peter
Professor (retired), International Relations, University
of Manitoba
November 25, 2002

Stone, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Stump, The Honorable Bob
Chair (Republican – Arizona)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Sully, Mr. Ron
Assistant Deputy Minister, Programs and Divestiture,
Transport Canada
February 7, 2005

Sweeney, Steve
Superintendent
Vancouver Police Department
January 29, 2007

Taillon, Mr. Paul
Director, Review and Military Liaison
Office of the Communications Security
Establishment Commissioner
June 2, 2005

Tarrant, Lieutenant-Colonel Tom
Deputy Director of Army Training
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Stevens, Daniel
Emergency Management Coordinator, Risk & Emergency
Management
City of Vancouver
January 29, 2007

Stewart, Mr. James
Civilian Human Resources
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Stiff, Mr. Bob
General Manager, Corporate Security
Canada Post
August 15, 2002

St. John, Dr. Ron
Executive Director, Centre for Emergency
Preparedness and Response Health Canada
February 10, 2003

St-Pierre, M. Jacquelin
Commanding Officer, Post 5, Montreal Urban
Community Police Department
November 5-6, 2001

Sullivan, Colonel C.S.
Wing Commander, 4 Wing Cold Lake
National Defence
March 7, 2005

Summers, Rear-Admiral (Ret'd) Ken
Naval Officers Association of Vancouver
Island
February 28, 2005 / June 27, 2005

Szczerbaniwicz, LCol Gary
Commanding Officer, 407 Squadron
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

Tait, Mr. Glen
Chief, Saint John Fire Department, City of Saint
John
March 31, 2003

Tattersall, Lieutenant-Commander John
Directorate of Army Training 3
CFB Kingston
May 7-9, 2002

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Taylor, The Honorable Gene
Subcommittee on Military Procurement U.S. House
Armed Services Committee February 6, 2002

Taylor, The Honourable Trevor
Minister of Fisheries and Aquaculture
and Minister Responsible for Labrador
Government of Newfoundland and Labrador
February 3, 2005

Thibault, Master Corporal Christian
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Thomas, Mr. John F.
Partner
BMB Consulting
June 9, 2003

Tracy, Ms Maureen
Acting Head, Customs Contraband, Intelligence and
Investigations, Enforcement Branch, Canada Border Services
Agency
February 7, 2005

Tremblay, Colonel Alain
Commander, Canadian Forces Recruiting Group, CFB Borden
June 25-27, 2002

Tremblay, Colonel J.G.E.
Director, Current Operations, Strategic Joint Staff
National Defence
October 16, 2006

Trim, Corporal
8 Air Maintenance Squadron, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Tse, Hau Sing
Vice-President, Asia Branch
Canadian International Development Agency
May 29, 2006

Ur, Corporal Melanie
16 Wing, CFB Borden
June 25-27, 2002

Verner, The Honourable Josée
Minister of International Cooperation
May 29, 2006

Taylor, Mr. Robert
Inspector
Vancouver Police Department
November 18-22, 2001

Theilmann, Mr. Mike
Acting Director, Counter-Terrorism Division,
Solicitor General Canada
July 19, 2001

Thomas, Vice-Admiral (Ret'd) Charles
As an individual
March 1, 2005

Thompson, Ms Susan
Former Mayor of the City of Winnipeg
As an individual
March 10, 2005

Tracy, Ms. Maureen
Director, Policy and Operations Division
Canada Customs and Revenue Agency
April 7, 2003

Tremblay, Lieutenant-Colonel Eric
Commander, 5th Canadian Light Artillery Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Tremblay, Captain (N) Viateur
Deputy Commander, Naval Reserve
Department of National Defence
September 25, 2003

Trottier, Lieutenant-Colonel Ron (Res)
Windsor Regiment
December 1, 2004

Tulenko, Mr. Timothy
Political-Military Officer, Canadian Affairs, U.S.
Department of State
February 6, 2002

Verga, Mr. Peter F.
Special Assistant for Homeland Security, The
Pentagon
February 6, 2002

Villiger, Lieutenant-Colonel F.L.
Calgary Highlanders
National Defence
March 8, 2005

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - AIRPORTS

Wainwright, Lieutenant-Colonel J.E.
Commander, 16/17 Field Ambulance
National Defence
March 9, 2005

Ward, Master Corporal Danny
Canadian Forces School of Aerospace Technology and
Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Ward, Colonel Mike J.
Commander Combat Training Centre
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Wareham, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Warner, The Honorable John
Ranking Member, U.S. Senate Armed Services
Committee
February 5, 2002

Watt, Major John
Commanding Officer, Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Weighill, Mr. Clive
Deputy Chief of Police
City of Regina
January 27, 2003

Wells, Corporal Corwin
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Westwood, Commodore Roger
Director General – Maritime Equipment Program Management
National Defence
June 27, 2005

Whitburn, Lieutenant Colonel Tom
Squadron 435
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Wamback, Lieutenant-Commander A.
Commanding Officer, HMCS Windsor
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Ward, Officer Cadet. Declan
Student
McGill University
November 5-6, 2002

Ward, Master Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Wark, Professor Wesley K.
Associate Professor in the Department of History,
Trinity College, University of Toronto
October 1, 2001 / May 5, 2003 / June 27, 2005

Warren, Mr. Earle
Director General, Major Projects Design and Development
Directorate, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
February 10, 2003

Watts, Chief Warrant Officer Ernest
3 Area Support Group
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Weldon, The Honorable Curt
Chair, Subcommittee on Military Procurement
(Republican – Pennsylvania)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Werny, Colonel W.S.
Commanding Officer, Aerospace Engineering
Test Establishment
National Defence
March 7, 2005

Whalen, Private Clayton
CFB Kingston
May 7-9, 2002

White, Lieutenant (N) Troy
J2
CFB Kingston
May 7-9, 2002

APPENDIX IV Who the Committee Heard From

Wicks, Major Brian
Commander, 103 Search and Rescue Squadron
(Gander)
February 2, 2005

Williams, Captain (N) Kelly
Former Commanding Officer, HMCS *Winnipeg*,
National Defence
September 22, 2003

Wilmink, Mr. Chuck
Consultant
November 4, 2004

Wing, Mr. Michael
National President, Union of Canadian Transportation
Employees
September 22, 2003

Winn, Mr. Conrad
President and CEO
COMPASS
December 2, 2004

Woodburn, Commander William
Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Wriedt, Colonel Art
Commander, 41 Canadian Brigade Group
National Defence
February 1, 2007

Wright, Robert
Commissioner
Canada Customs and Revenue Agency
May 6, 2002

Wyynyk, Colonel P.F.
Area Support Unit Commander
National Defence
March 7, 2005

Young, Brigadier-General G.A. (Res)
Deputy Commander, Land Forces Central
Area
December 2, 2004

Williams, Mr. Alan
Assistant Deputy Minister (Material)
National Defence
November 1, 2004 / October 16, 2006

Williams, Col. Richard
Director, Western Hemisphere Policy
Department of National Defence
May 6, 2002, March 17, 2003

Wilson, Mr. Larry
Regional Director, Maritimes
Canadian Coast Guard
September 22, 2003

Wingert, Colonel Douglas
Director Land Equipment Program Staff
National Defence
June 27, 2005

Wolsey, Chief Randy
Fire Rescue Services, Emergency Response
Department
City of Edmonton
January 28, 2003

Woods, Corporal Connor
Canadian Forces Medical Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Wright, Mr. James R.
Assistant Deputy Minister, Global and Security
Policy, Department of Foreign Affairs and
International Trade
February 23, 2004

Wright, Mr. James R.
Assistant Deputy Minister, Global and Security
Policy, Privy Council Office
February 23, 2004

Yanow, Rear-Admiral (Ret'd) Robert
As an individual
March 1, 2005

Young, Dr. James
Assistant Deputy Minister, Public Safety and
Commissioner of Public Security, Ontario Ministry
of Community Safety and Correctional Services
October 30, 2003

Canadian Security Guide Book

2007 Edition - AIRPORTS

Young, Major Marc
J4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Zaccardelli, Commissioner Giuliano
Royal Canada Mounted Police
May 8, 2006 / May 29, 2006

APPENDIX V

Biographies of Committee Members



The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. Senator Atkins currently sits as an independent Progressive Conservative member, and is on the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. Senator Atkins is 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. Senator Atkins 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. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis Premier of Ontario.



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. 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.



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

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. 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.



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).



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./South Shore). The Senator graduated from Saint Mary's University with a Bachelor of Commerce degree in 1964, and with a Law degree in 1968 from Dalhousie University. He was appointed a Queen's Counsel in 1983. He is a member of the Nova Scotia Barrister's Society, having practiced law in Halifax for 31 years (1968-1999). 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, having been a member of its building committee, and he chaired the Social Assistance Appeal Board for Halifax and Dartmouth. For 10 years, from 1994-2004, he was a member of the Board of Governors of Saint Mary's University, including the Advisory Committee to the President. He is a former member of the 615 Bluenose Air Cadet Squadron, and the R.C.A.F. Reserves.



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 was first elected to the House of Commons in a 1983 by-election and 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.



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. He has worked as a teacher and a businessman.



The Honourable ROD A.A. ZIMMER, Senator

Rod Zimmer is one of Winnipeg's most recognized community leaders. He was 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. In 1973 Rod Zimmer became Special Assistant to the Hon. James Richardson, Minister of National Defense, in Ottawa and served in that position until 1979. From 1979 to 1983, he was Vice-President of Corporate Communications for CanWest Capital Corporation. and was the Director of Project Management for the Canadian Sports Pool Corporation in Ottawa in 1984. From 1985 to 1993, he was the Director of Marketing and Communications for the Manitoba Lotteries Foundation. 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.

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.

APPENDIX VI

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.



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).



Melissa Radford, Analyst

Melissa Radford joined the Parliamentary Information and Research Service of the Library of Parliament in November 2006 and serves as analyst for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Miss Radford graduated from the Royal Military College of Canada with an MA in Defence Management and Policy in May 2006. She also holds a BSc in International Relations from the London School of Economics.

During her last semester at RMC, just prior to joining the Committee, Miss Radford worked at the United Nations Secretariat in the Department of Peacekeeping Operations.

Jason Yung, Research Assistant

Jason Yung joined the Parliamentary Research and Information Service of the Library of Parliament in January 2007. Jason currently serves as a Research Assistant to the Senate Standing Committee on National Security and Defense.

Jason earned his Honours Bachelor of Arts from the University of Toronto in 2005 in Economics and Political Science. Jason has since completed internships with organizations including the International Crisis Group, Human Rights Watch and the Atlantic Council of Canada. Most recently, Jason served as a policy analyst for the Department of Foreign Affairs and International Trade.

Jason's primary research interests are focused on Islamism, Middle East politics, and the evolving role of China in the Middle East.

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.

Manuel de sécurité du Canada

ÉDITION 2007

*Le point sur les problèmes de sécurité dans
la quête de solutions*

AÉROPORTS

**Comité sénatorial permanent de la
sécurité nationale et de la défense**

Mars 2007

*D'après le procès-verbal de la séance du lundi 12 février 2007, les sections sur les aéroports et les ports maritimes ont été adoptées toutes les deux le jour même par voie de motion.

Présents:

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, analystes et Jason Yung, adjoint de recherche; Barry Denofsky, conseiller en sécurité nationale; l'inspecteur Richard Haye, agent de liaison de la GRC; et Kevin Thomas, bureau du sénateur LeBreton

Motion présentée par :

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.

* Les sénateurs Meighen et St. Germain étaient des membres actifs du Comité au moment de l'adoption de ce rapport. Le sénateur Tkachuk en était devenu membre, mais il n'avait encore participé à aucune réunion.

Par la suite, le leadership conservateur du Sénat a décidé de retirer ces trois sénateurs du Comité, ce qui a laissé celui-ci sans représentation conservatrice.

Le Comité a étudié avec objectivité et sans partisanerie la gestion des dossiers de défense et de sécurité par le gouvernement conservateur actuel et son prédécesseur.

Le gouvernement précédent n'appréciait pas toujours nos critiques, mais il respectait notre indépendance. Le gouvernement actuel semble déterminé à afficher son mécontentement face à notre indépendance.

Les sénateurs Meighen et St. Germain étaient des membres importants de notre équipe, comme, sans aucun doute, l'aurait été le sénateur Tkachuk.

Les autres membres du Comité espèrent que le leadership conservateur reviendra sur sa décision et que les trois membres qui ont dû quitter le Comité y reviendront bientôt.

Nous serons très heureux de voir ce jour arriver.

Sénateur Colin Kenny
Président
Comité sénatorial permanent de
la sécurité nationale et de la défense

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 Norman A. Atkins, *vice-président*

et

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Rod A.A. Zimmer

* L'honorable Marjory Lebreton, C.P. (ou l'honorable Gerald Comeau)

* L'honorable Céline Hervieux-Payette (ou l'honorable Claudette Tardif)

* *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 Grant Mitchell

L'honorable Pierre Claude Nolin

L'honorable Hugh Segal

L'honorable Terry Stratton

(*) L'honorable Michael Meighen

(*) L'honorable Gerry St. Germain

(*) L'honorable David Tkachuk

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

Problème 1: Les ramifications du crime organisé	7
Problème 1(a): Présence policière insuffisante dans les aéroports.....	8
Problème 1(b): Vérifications insuffisantes des antécédents	15
Problème 1(c): Contrôle insuffisant de l'accès aux zones réglementées	19
Problème 2: Vérification de la légitimité des équipages de bord et du personnel de piste	27
Problème 3: La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés	33
Problème 4: Contrôle des bagages enregistrés	38
Problème 5: Vulnérabilité des portes du poste de pilotage.....	43
Problème 6 : Ierter les équipages d'aéronefs	47
Problème 7: Formation en matière de sécurité pour les proposés à l'entretien....	49
Problème 8 : Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports.....	52
Problème 9: Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus.....	59
Problème 10: Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité	63
Problème 11: Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports	66
Problème 12 : D'efficacité du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)	69
Problème 13: Confidentialité excessive en matière de sécurité.....	72
Problème 14: Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien	77
Problème 15: Manque de transparence concernant les dépenses en matière de sécurité	83
ANNEXE I	87
Ordre de renvoi	87
ANNEXE II.....	89
Index des recommandations.....	89
Manuel de sécurité du Canada 2005	89
ANNEXE III	99
Nouvelles recommandations	99
ANNEXE IV	103
Ont discuté avec le Comité	103
ANNEXE V	143
Biographies des membres du Comité	143
ANNEXE VI.....	149
Biographies du Secrétariat du Comité	149

Aéroports

Il y a trois dates importantes que vous pourriez vouloir garder à l'esprit en lisant cette mise à jour sur l'état de la sécurité dans les aéroports et les voies aériennes du Canada.

La première date restera gravée à jamais dans l'esprit de tous les Canadiens, en particulier dans l'esprit des amis et des membres de la famille des 329 passagers qui ont perdu la vie quand le vol 182 d'Air India en provenance de Vancouver a explosé au-dessus de l'océan Atlantique : **28 juin 1985.**

La deuxième date devrait rester gravée à jamais dans l'esprit d'à peu près chaque adulte de la planète : **11 septembre 2001.**

Seize ans se sont écoulés entre ces deux dates. Dans ces 16 ans, des améliorations mineures ont été apportées à la sûreté dans les aéroports canadiens. Une amélioration notable : les passagers n'étaient plus autorisés à prendre un avion lorsque leurs bagages avaient été enregistrés sur un autre vol.

Cette nouvelle exigence supposait que les terroristes ne poseraient pas une bombe sur l'avion qu'ils prenaient. Cette hypothèse a par la suite été laissée de côté, mais elle semblait justifiée à l'époque.

Après le 11 septembre 2001, des modifications plus importantes ont été apportées aux règlements de sûreté dans les aéroports canadiens. Les passagers soumis aux contrôles de sécurité faisaient l'objet d'un examen plus détaillé. Selon la dernière frayeur du moment, les chaussures devaient être enlevées, les canifs et les coupe-ongles étaient saisis, les liquides et les gels étaient interdits, et ainsi de suite.

Ces deux dates – le 28 juin 1985 et le 11 septembre 2001 – ont été à la fois tragiques et historiques.

Ce qui nous amène à la troisième date à garder en tête : **21 janvier 2003.**

Il s'agit de la date à laquelle le présent comité a déposé le rapport *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens* au Sénat.

Les deux premières dates figureront dans les manuels d'histoire. La troisième n'y figurera pas, sauf peut-être dans une note en bas de page quelque part. Pourquoi se donner la peine de la mentionner dans ce cas?

Parce que *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens* a permis de révéler à un grand nombre de Canadiens que les nouveaux règlements plus stricts instaurés dans les aéroports canadiens dans la foulée des événements du 11 septembre, bien qu'ils aient été quelquefois utiles, étaient davantage des changements de forme que de fond.

On peut dire à juste titre que beaucoup de Canadiens ont été stupéfaits de découvrir qu'alors que les autorités insistaient maintenant sur la sûreté quand le système était à l'avant-plan (plus visiblement aux comptoirs d'enregistrement et aux portes d'embarquement), dans les coulisses, la sûreté dans les aéroports continuait à faire preuve de laxisme.

La poste aérienne et les autres marchandises étaient entassées dans les soutes des avions de passagers sans faire l'objet d'un processus de contrôle ou de fouille rigoureux. L'inspection des bagages n'était ni approfondie ni fiable. Des employés et des traiteurs n'ayant pas fait l'objet d'une vérification des antécédents ou ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents superficielle pouvaient facilement accéder aux avions. Il ne s'agit que de quelques exemples des conclusions du rapport de 2003 présenté par le Comité.

Un cri d'alarme? Ou une berceuse? Zzzzz . . .

Ce rapport a suscité beaucoup d'attention. Il est raisonnable d'affirmer que si des Canadiens ordinaires ont été atterrés, il en est de même d'un grand nombre de journalistes canadiens. Certains de ces journalistes ont fait un suivi en testant eux-mêmes le système et ont confirmé nos résultats.

Dans un sens, le rapport de 2007 que vous êtes en train de lire – une version épurée de ce rapport de 2003 – est encore plus scandaleux que le précédent. Ce n'est pas parce que la version de 2007 révèle tous les genres de lacunes nouvellement mises à jour en matière de sûreté dans les aéroports canadiens. En fait, il ne le fait pas.

Ce qui pourrait vous stupéfier, c'est qu'un nombre aussi important des lacunes béantes en matière de sûreté sur lesquelles nous avons attiré l'attention en 2003 existent encore quatre ans plus tard.

En 2003, le gouvernement fédéral pouvait au moins soutenir qu'à peine 16 mois s'étaient écoulés depuis le 11 septembre et qu'il faut du temps à tout gouvernement d'acheter de nouvelles technologies, d'améliorer les systèmes et d'embaucher du personnel. En fait, le Comité a trouvé cet argument peu convaincant – le gouvernement en place à cette époque-là aurait pu accomplir beaucoup plus que les mesures qu'il a prises pendant ces 16 mois. Mais nous pouvons tout de même admettre que 16 mois est un échéancier plus serré que plus d'une demi-décennie.

Plus de cinq ans se sont écoulés depuis le 11 septembre. C'est une période considérable pour mettre un système en place, même pour une bureaucratie. Ceci étant dit, comment se fait-il que si peu a été accompli au cours de cette période pour améliorer la sûreté dans les aéroports canadiens?

Comment se fait-il qu'on continue à avancer à pas de tortue dans ce dossier? Comment se fait-il qu'il n'y ait pas de vision apparente du genre de paradigme en matière de sûreté qui pourrait donner l'assurance aux Canadiens que leur gouvernement ne fie pas surtout à la chance pour réaliser leurs objectifs?

La question n'était-elle pas assez claire pour vous?

Un autre phénomène auquel nous faisons face constamment et qui n'est pas autant choquant qu'agaçant est le suivant : pourquoi les bureaucrates jugent-ils nécessaire de se donner tant de peine pour faire valoir que des changements importants sont en cours, alors que la plupart du temps, ce n'est simplement pas le cas?

L'an dernier, le Comité a informé des représentants du gouvernement que nous mettions à jour nos rapports précédents sur la sûreté des installations aéroportuaires et portuaires, la sécurité aux frontières, la sécurité des côtes, l'état des Forces canadiennes et la protection civile nationale.

Le gouvernement a eu l'amabilité de demander aux représentants de divers ministères de formuler des réponses à la longue liste de recommandations en vue d'une réforme dans tous ces secteurs qu'a préparée le Comité dans les dernières années.

On nous a dit qu'avant de nous être transmises, ces réponses allaient faire l'objet d'un examen détaillé par les ministères eux-mêmes ainsi que par le Bureau du Conseil privé.

Certaines de ces réponses abordent bel et bien les recommandations que nous avons faites et prétendent (avec justesse ou non) que des progrès ont été faits. Ce que nous sachions, pour 10 des 32 recommandations contenues dans le présent chapitre, les ministères concernés (et le BCP, qui a examiné les réponses en détail) n'ont même pas osé, dans leur réponse, aborder franchement les recommandations. Tantôt ils se sont réfugiés derrière un abondant verbiage, tantôt ils ont présenté de l'information aucunement pertinente, mais toujours est-il qu'ils n'ont pas donné de réponse. Ils n'ont pas répondu aux questions posées. Pour le reste, ils ont répondu sans entrer dans les détails, se limitant en général à des généralités.

Établissement d'un juste milieu entre la paranoïa et la négligence volontaire

Le Comité reconnaît que ni les individus ni les gouvernements ne peuvent passer tout leur temps à se faire du souci au sujet de la sécurité. La vie est remplie de possibilités chaque fois qu'une personne sort de chez elle. La personne qui passe sa vie à se cacher sous son lit ne court aucun risque de vivre sa vie pleinement.

Mais les gens dont l'avion explose en plein vol n'ont pas non plus la chance de vivre leur vie pleinement. Chacun doit procéder soigneusement à sa propre évaluation des risques en conciliant la prudence et la chance. D'après ce qu'a constaté le Comité – et entendu des témoins – deux gouvernements canadiens successifs n'ont pas su investir dans l'atteinte de ce genre d'équilibre dans les aéroports canadiens qui réduirait le facteur chance.

Il reste encore *beaucoup* trop de lacunes en matière de sûreté dans les aéroports canadiens pour rassurer tout Canadien.

Examinons cette question sous un autre angle. Pourquoi tant de gens (et de gouvernements) au Canada ont-ils tellement à cœur l'adoption d'une approche plus sévère en matière de maintien de l'ordre dans nos rues à l'heure actuelle? Parce

que personne n'aime l'idée qu'une société dans laquelle des gens ordinaires et innocents font l'objet de violence qu'ils n'ont pas incitée.

La catastrophe d'Air India a fait 329 victimes innocentes. La vie de quelque 2 973 victimes a été écourtée abruptement le 11 septembre 2001¹.

Quand il est question de maintien de l'ordre public, le Comité reconnaît que le crime de rue peut probablement être réduit si les investissements appropriés sont faits. Mais on ne réussira jamais à l'éliminer entièrement. De par leur nature, les rues sont des espaces ouverts. Les aéroports sont des lieux beaucoup plus faciles à contrôler. Disons qu'ils devraient l'être.

Le terrorisme aérien pourrait être éliminé – ou du moins, les risques d'attentats terroristes fructueux pourraient être considérablement réduits – si les gouvernements faisaient les investissements appropriés pour protéger le transport des passagers par avion. Jusqu'à maintenant, ces investissements ont été minimes et espacés et visaient beaucoup plus à rassurer les voyageurs qu'à les protéger.

Nous ne sommes pas les seuls à exprimer nos inquiétudes

Au XIX^e siècle, les chemins de fer ont donné naissance au Canada tel qu'on le connaît. Au XXI^e siècle, nul doute que le transport aérien occupe une place beaucoup plus centrale dans la vie des Canadiens.

Les dernières données de Statistique Canada révèlent qu'en 2005, les 89 grands aéroports et les 545 plus petits aéroports agréés du Canada ont vu arriver et partir près de 94 millions de passagers. Plus de 650 000 tonnes de marchandises y ont été chargées et déchargées².

Le bon fonctionnement de nos aéroports est manifestement essentiel à l'économie canadienne. La *sûreté* d'exploitation de nos aéroports joue un rôle encore plus essentiel pour l'économie *et* la sécurité du Canada.

Le Comité est-il seul à faire part de ses inquiétudes? Non. L'examen quinquennal obligatoire de la législation par Transports Canada de l'Administration canadienne

¹ Wikipedia, « September 11, 2001 Attacks ». Dernier accès le 8 mars 2001. Accessible à http://en.wikipedia.org/wiki/September_11,_2001_attacks

² Statistique Canada, « Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – 2005 », février 2007.

de la sûreté du transport aérien (ACSTA) intitulé « Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien – Rapport du Comité consultatif » qui est effectué par un comité indépendant composé d'experts en matière de sûreté aéroportuaire a déterminé un grand nombre des mêmes lacunes que celles présentées par notre comité en ce qui a trait à l'échange de renseignements, à la sûreté du fret aérien et au contrôle des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport pour ne nommer que celles-là.

Même si le Comité est en désaccord avec certaines des recommandations du Comité consultatif³ – comme la conclusion du Comité que Transports Canada devrait demeurer le principal ministère responsable de la sûreté aéroportuaire et non, comme le Comité le propose, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile – le point principal est que les conclusions du Comité consultatif sont exactement les problèmes que le Comité demande avec instance à Transports Canada de régler depuis des années! En fait, le Comité attend avec impatience de recevoir la réponse officielle de Transports Canada aux recommandations du Comité consultatif au cours du printemps.

Entre-temps, le travail du Comité n'est pas accompli.

Les paragraphes qui suivent présentent une liste des problèmes énumérés dans notre Manuel de sécurité du Canada (Édition 2005) qui sont accompagnés de mises à jour sur les moyens qui ont été pris pour les régler. Ou non. Les problèmes sont présentés de façon passablement différente qu'ils l'étaient dans le Manuel de sécurité du Canada (Édition 2005). Certains des problèmes qui y étaient présentés individuellement ont été regroupés dans des titres plus généraux.

Si nous pouvions résumer les pages suivantes en quelques mots, nous dirions ceci :

Secouons-nous avant qu'il soit trop tard.

³ Transports Canada, *Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien – Rapport du Comité consultatif*. (Ottawa : Secrétariat sur l'Examen de la Loi sur l'ACSTA, 2006), p. 31, recommandation n° 2.1

Problème 1 : **Les ramifications du crime organisé**

« Si nous améliorons simplement la sécurité à un endroit, nous savons que les criminels ne sont pas stupides; ils iront ailleurs, là où ils pensent qu'ils sont mieux placés pour nous attaquer. Nous devons réagir d'une façon systémique, holistique à tous les points d'entrée qui sont vulnérables. Les aéroports en particulier sont une source principale de préoccupation pour nous en ce qui a trait au crime organisé et manifestement, du point de vue de la sécurité nationale. »

L'ancien commissaire de la GRC Giuliano Zaccardelli, 29 mai 2006

Le crime organisé s'est infiltré dans les aéroports et les ports maritimes du Canada. Au cours des dernières années, certaines arrestations ont été grandement médiatisées⁴, mais la police sait que ceux qui ont été attrapés ne représentent que la « pointe de l'iceberg ». Pourquoi le présent comité a-t-il tellement à cœur le problème du crime organisé dans les aéroports et les ports maritimes? Pour deux raisons.

La première, c'est que le succès des criminels organisés dans les aéroports et les ports maritimes dépend des lacunes en matière de sécurité. Sans de telles lacunes, ces criminels ne pourraient pas commettre des vols ni se livrer à la contrebande. C'est manifestement dans leur intérêt de faire tout en leur pouvoir pour maintenir de telles lacunes. Malheureusement, si des voleurs et des contrebandiers peuvent abuser des lacunes en matière de sécurité, il en est de même des terroristes.

La deuxième, c'est qu'alors que la majorité des groupes de criminels organisés ne sont pas liés au terrorisme, certains y sont liés. À titre d'exemple, la contrebande internationale de diamants de la guerre finance des insurgés en Afrique depuis des décennies. La contrebande de l'opium provenant de l'Afghanistan sert à financer les talibans. Lors de sa comparution devant notre Comité, Giuliano Zaccardelli,

⁴ En janvier 2007, sept préposés aux bagages à l'aéroport Pearson ont été arrêtés pour avoir volé des appareils électroniques valant plusieurs milliers de dollars dans les bagages de passagers à l'arrivée et en partance. L'article fait aussi référence à l'incident survenu en 2004 où quelque douze suspects, la plupart des employés d'aéroport, ont été accusés d'avoir volé des articles assortis qui ont par la suite été vendus sur le site de vente aux enchères eBay sur l'Internet. *The Globe and Mail*, « Pearson baggage handlers face theft charges », 5 janvier 2007, p. A10; en novembre 2006, la police a fait une descente dans une grande organisation criminelle de Montréal qui s'était infiltrée à l'aéroport Trudeau. Une douzaine d'employés d'aéroport ainsi qu'un courtier en douane fédéral participaient à son réseau de trafiquants de drogue. *The Globe and Mail*, « Police arrest more than 70 in mob raids », 23 novembre 2006, p. A3

l'ancien commissaire de la GRC a souligné ceci : « Il semble y avoir une nouvelle tendance selon laquelle certains groupes terroristes utiliseraient certainement les groupes de crime organisé pour financer certaines de leurs activités. » Bien qu'il n'ait eu aucune preuve que de telles activités se déroulaient au Canada, M. Zaccardelli a dit que la GRC « réexaminait » certaines organisations criminelles pour tenter de déterminer si elles avaient des liens avec des opérations terroristes.

Quelles mesures les autorités aéroportuaires peuvent-elles prendre pour s'attaquer au crime organisé? Le Comité constate des occasions dans divers secteurs problématiques. Nous débuterons cette section en examinant trois de ces secteurs :

- (a) Présence policière insuffisante dans les aéroports**
- (b) Vérifications insuffisantes des antécédents**
- (c) Contrôle inadéquat de l'accès aux zones réglementées**

Problème 1(a) :

Présence policière insuffisante dans les aéroports

Une façon évidente de prévenir le crime organisé et les activités des terroristes est d'avoir une surveillance policière rigoureuse dans les aéroports.

Depuis que les administrations aéroportuaires ont pris la responsabilité des aéroports après leur privatisation par le gouvernement vers la fin des années 1990, bon nombre d'entre elles ont réduit considérablement la taille de leur effectif policier. L'aéroport international Pearson de Toronto en est un bon exemple. Le nombre d'agents de police à l'aéroport-pivot du Canada est passé de 290 en 1995 à 162 en 2005, dont 59 de la GRC⁵. Pendant ce temps-là, le trafic-passagers à

⁵ En 1995, Transports Canada a demandé à la GRC de se charger de la vaste majorité des fonctions d'application de la loi, tandis qu'à l'heure actuelle, ces fonctions sont données en sous-traitance aux services de police d'autorités locales et d'entreprises privées. Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 18 – Témoignages, Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à l'aéroport de Toronto », 24 juin 2002.

Pearson a augmenté de plus de 3,3 millions de passagers⁶. De 2002 à 2005, ce nombre a grimpé à plus de 4,1 millions⁷.

Entre-temps, le crime organisé s'est implanté solidement à cet endroit. L'inspecteur Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à Pearson, a révélé au Comité que « l'activité criminelle à l'aéroport de Toronto est le fait d'organisations criminelles comme le crime organisé au sens classique du terme, le crime organisé d'Europe de l'Est, le crime organisé d'origine asiatique et les motards hors-la-loi⁸ ».

Non seulement le nombre de policiers dans les aéroports est-il insuffisant, mais les services policiers sont trop fragmentés. À l'heure actuelle, la sécurité physique des aéroports relève des autorités aéroportuaires; les corps policiers locaux veillent à l'application du *Code criminel* et des lois provinciales et c'est à la GRC qu'il incombe de faire appliquer les lois fédérales dans l'ensemble des aéroports.

La Gendarmerie royale du Canada n'assume pas la responsabilité générale de la sécurité dans les aéroports. Elle le devrait, car en ce moment, cette responsabilité n'incombe à personne.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que la responsabilité de tous les services policiers ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens soit retirée des administrations aéroportuaires pour être confiée exclusivement à la GRC, qui pourra à son tour en confier certaines parties en sous-traitance à l'ACSTA⁹. (Janvier 2003)**

⁶ Pearson a géré un trafic de 20 909 173 passagers en 1995 et de 24 253 473 passagers en 2002. La différence est de 3 344 300 passagers. Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 2002* (Ottawa: ministère de l'Industrie, juin 2004); Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 1996* (Ottawa: ministère de l'Industrie, décembre 1997)

⁷ Le nombre de passagers embarqués et débarqués en 2005 a été de 28 377 391, une hausse de 4 123 918 par rapport à 2002, Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens* (Ottawa: ministère de l'Industrie, février 2007)

⁸ Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 18 – Témoignages, Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à l'aéroport de Toronto », 24 juin 2002.

⁹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. (Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003), p.107, 125, recommandation n° VIII.1 et n° VIII.4

- **Le Comité a recommandé d'investir la GRC de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste¹⁰. (Janvier 2003)**
- **Le Comité a recommandé que les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les administrations aéroportuaires soient chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien¹¹. (Janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada disait ceci :

« Même si un grand nombre d'organismes de mise en application participent à la sûreté des principaux aéroports du Canada, TC sait par expérience que les secteurs de compétence sont bien compris par tous les organismes de ces aéroports – les organismes de mise en application, l'administration aéroportuaire et TC. Le ministère des Transports est persuadé qu'une collaboration efficace existe entre ces organismes.

Combattre le crime organisé ne fait pas partie du mandat de TC; cette question est du ressort de la GRC.

¹⁰ Après l'impression, le Comité s'est rendu compte que la version originale de la recommandation n° VIII.4 était erronée et ne correspondait pas à son point de vue. On devrait lire : « La GRC devrait être investie de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste. » Le libellé de la recommandation n° VIII.4 originale est le suivant : « L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste. » Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 107, 125, recommandation n° VII.1 et n° VIII.4

¹¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 107, recommandation n° VII.2

L'ACSTA est tenue, en vertu de la loi, de procéder à un examen quinquennal, lequel est en cours. La présente proposition pourrait être traitée dans le cadre de l'examen¹². »

« La sécurité physique dans les aéroports canadiens demeure la responsabilité des autorités aéroportuaires. Les corps policiers locaux doivent veiller à l'application du *Code criminel du Canada* et des lois provinciales dans chaque aéroport. Dans la plupart des cas, les administrations aéroportuaires locales concluent des marchés avec les services de police de l'endroit pour renforcer la présence policière à l'aéroport. Certaines bénéficient parfois à cette fin de subventions de l'ACSTA.

La GRC est responsable de l'application des lois fédérales dans tous les aéroports, ce qui comprend la conduite d'enquêtes nationales sur la sécurité et d'opérations pour contrer la contrebande organisée¹³. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Pour une raison qu'on ignore, le Cabinet du Premier ministre a choisi de déléguer à Transports Canada la responsabilité de répondre à nos recommandations au sujet de la présence policière insuffisante dans les aéroports canadiens. On peut se demander pourquoi.

Le résultat est le suivant : Transports Canada répond de façon peu convaincante que « combattre le crime organisé ne fait pas partie du mandat de TC; cette question est du ressort de la GRC ».

Cette responsabilité devrait relever du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, qui est le ministère qui aurait dû être désigné pour répondre à nos recommandations.

Nous avons (l'ancien) chef de la GRC qui mentionne au Comité que le crime organisé est un problème très important dans les aéroports canadiens et qui nous révèle aussi que la GRC est préoccupée par le lien entre le crime organisé et le

¹² Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 12.

¹³ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006), p. 14.

terrorisme et qu'elle réexamine certaines opérations du crime organisé au Canada pour déterminer l'existence d'un tel lien.

La GRC hérite du problème et prend le dossier en main. Malheureusement, l'effectif de la GRC est insuffisant dans les aéroports canadiens. Le Comité est d'avis que la GRC devrait avoir la responsabilité de superviser l'ensemble des services policiers dans les aéroports canadiens.

Le rôle de la GRC doit évoluer afin de comprendre la surveillance et la responsabilité de la sûreté dans les 89 aéroports du Réseau national des aéroports. La GRC doit aussi accroître considérablement ses capacités en matière d'enquête, d'analyse, de soutien et de technique dans les aéroports du pays. Cette initiative devrait d'abord mettre l'accent sur les huit principaux aéroports du Canada, pour ensuite élargir les activités dans les petits aéroports au fil du temps.

Nous répétons ce que nous avons dit dans notre Manuel de sécurité 2005 *avant* que M. Zaccardelli ait annoncé publiquement le lien qui existait entre le crime organisé, les aéroports et le terrorisme :

« La Gendarmerie royale du Canada devrait être responsable de la sécurité dans les aéroports canadiens et avoir le pouvoir de décider des mesures de sécurité à prendre et de déléguer à des organismes tels que l'ACSTA la responsabilité de mettre en place ces mesures. La police des aéroports, comme celle des ports, doit posséder des connaissances et des compétences spéciales qui ne s'acquièrent qu'avec le temps. La GRC, qui jouit d'une longue tradition et d'une grande expérience dans ce domaine, a la capacité d'offrir ce genre d'aptitudes spéciales. »

« Les administrations aéroportuaires n'ont démontré aucune compétence particulière ni volonté de coopérer entre elles dans ce domaine, si bien que, chacune essayant de réinventer la roue, on se retrouve maintenant avec un mélange confus de systèmes. La GRC connaît toutes les ficelles du métier et sait comment les tirer. »

Transports Canada dit que : « Même si un grand nombre d'organismes de mises en application participent à la sûreté des principaux aéroports du Canada, [le ministère] est persuadé qu'une collaboration efficace existe entre ces organismes. »

D'où vient cette confiance? Des essais ont-ils été effectués? Des exercices? Nombre d'exercices ont été faits pour s'assurer que les ministères fédéraux à Ottawa collaborent efficacement en ce qui a trait aux questions de sécurité. Des exercices ont-ils été effectués dans les aéroports et les ports maritimes? Ou la confiance de Transports Canada n'est-elle que du vent. Jusqu'à présent, Transports Canada n'est pas réputé comme se donnant la peine de procéder à des essais pour s'assurer que ses systèmes fonctionnent bien.

Comme l'indiquait le rapport d'avril 2005 de la vérificatrice générale intitulé « *La sécurité nationale au Canada— L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme – Sûreté du transport aérien, sécurité maritime et protection civile*¹⁴ ».

« [Transports Canada] n'a pas établi de normes en matière de rendement de l'ensemble du système de l'ACSTA [l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien] ni terminé d'analyse de son rendement. Le Ministère n'a pas encore déterminé les sanctions qu'il imposera à l'ACSTA si les mesures de sensibilisation et de persuasion ne permettent pas d'obtenir des résultats en temps opportun.

. . . Transports Canada dispose d'une évaluation générale de la menace, mise à jour tous les ans par sa direction du renseignement; celui-ci envoie également des avis et des alertes précis aux aéroports, le cas échéant. Cependant, nous n'avons pas trouvé d'évaluation globale des principaux risques, ni d'évaluation de la probabilité que des menaces précises se concrétisent ou d'évaluation de leurs effets possibles.

...À notre avis, le dispositif d'application des règlements de sécurité de Transports Canada n'est pas efficace dans le cas de l'ACSTA. Aucun objectif en matière de rendement n'a été fixé. Les études et les analyses internes du Ministère sont inadéquates et il ne semble pas y avoir de sanctions efficaces qui puissent être imposées lorsque les mesures de sensibilisation et de persuasion se soldent par un échec.

¹⁴ Le rapport de 2005 était le deuxième de deux rapports sur la sécurité nationale au Canada déposés par la vérificatrice générale. Le premier a été publié en 2004 et était intitulé *La sécurité au Canada—L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme*.

La vérificatrice générale a formulé la recommandation suivante :

« Transports Canada devrait effectuer une analyse officielle des menaces et des risques touchant l'ensemble du système de transport aérien et se servir des résultats obtenus pour déployer les ressources nécessaires et cibler les efforts visant à faire appliquer la loi¹⁵. »

Le Comité est d'avis que Transports Canada devrait appliquer cette recommandation à son système actuel de présence policière dans les aéroports et les ports maritimes, plutôt que de faire aveuglément confiance au système.

Pour clore ce chapitre, il y a lieu de s'inquiéter quand le gouvernement est incapable de désigner le ministère qui devrait répondre à nos questions sur ce sujet. Puisqu'il en est ainsi, quelle est la probabilité que quiconque au gouvernement comprenne que le crime organisé et le manque de services policiers efficaces dans nos aéroports et nos ports maritimes sont des problèmes importants? Quelle est la probabilité que quelqu'un au gouvernement soit conscient du fait que la GRC est le seul organisme qui a cerné le problème et qui essaie de le régler? La GRC a les mains liées en raison de son manque de personnel et de responsabilité générale dans les aéroports!

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

A1. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada augmente l'effectif de la GRC d'environ 600 à 800 équivalents temps plein (ETP) afin de donner à la GRC la capacité d'accomplir les tâches suivantes :

- **exercer un nouveau mandat de surveillance et de responsabilité en vue d'assurer la sûreté dans les aéroports; et**
- **accroître ses capacités en matière d'enquête et d'analyse dans les aéroports du Réseau national des aéroports.**

¹⁵ Vérificatrice générale du Canada, « La sécurité nationale au Canada – L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme — Sûreté du transport aérien, sécurité maritime et protection civile », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada de 2005*, avril 2005. Disponible à <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20050402cf.html>

A2. Le Comité recommande que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile procède à des essais pour déterminer le niveau de collaboration des divers services de police actifs dans les grands aéroports du Canada. Ces essais devraient être effectués au cours de la prochaine année. Les résultats devraient être rendus publics et les recommandations être mises à exécution six mois après leur publication.

Problème 1(b) :

Vérifications insuffisantes des antécédents

Si vous avez l'expérience qu'ont la plupart des sénateurs, vous savez que la vie des gens peut changer très rapidement, pour le meilleur ou pour le pire.

Les vérifications des antécédents des employés d'aéroport à qui on accorde un laissez-passer donnant accès aux zones réglementées sont effectuées tous les cinq ans. Ce n'est pas assez souvent. Et les vérifications effectuées ne sont pas assez poussées.

Le rapport de la vérificatrice générale de mars 2004 intitulé *La sécurité nationale au Canada — L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme* a fait écho à la préoccupation du Comité au sujet de l'ampleur de l'activité criminelle dans les aéroports. Selon ce rapport, environ 3,5 p. 100 des employés des cinq aéroports examinés avaient des casiers judiciaires et environ 5,5 p. 100 des détenteurs d'une cote de sécurité engagés entre janvier 2001 et mai 2003 avaient eux aussi des casiers judiciaires¹⁶.

Les vérifications actuellement effectuées ont une portée limitée. Selon le rapport de la vérificatrice générale, la GRC « ne fait qu'indiquer s'il s'agit d'une personne inculpée ou reconnue coupable d'une infraction criminelle. Elle ne signale donc

¹⁶ Le rapport soulignait que cette tendance est inquiétante. Vérificatrice générale du Canada, « Chapitre 3 – La sécurité nationale au Canada – L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada 2004*, 30 mars 2004, paragraphes 3.144, 3.150, <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20040303cf.html>, accès le 12 novembre 2004.

pas à Transports Canada si la personne en question est associée au crime organisé ou si elle demande le statut de réfugié¹⁷. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que des vérifications sécuritaires et policières plus rigoureuses soient menées pour tous les demandeurs de laissez-passer¹⁸. (Février 2002)**
- **Le Comité a recommandé que l'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points nécessaire pour obtenir un laissez-passer de zone réglementée – le Centre d'information de la police canadienne (pour le casier judiciaire), le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) (pour les menaces potentielles à la sécurité) et Transports Canada (lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossiers de crédit contrôlés) – soit effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans¹⁹. (Janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006, Transports Canada décrivait au Comité le système mis en place à l'heure actuelle :

« Transports Canada réalise la vérification des antécédents, en collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et le Service canadien du renseignement de sécurité (SCR), pour les demandeurs de laissez-passer de zone réglementée. Les administrations aéroportuaires sont présentement responsables de l'émission des laissez-passer aux employés. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) met actuellement en œuvre un nouveau système de laissez-passer

¹⁷ Vérificatrice générale du Canada, « Chapitre 3 - La sécurité nationale au Canada - L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada 2004*, 31 mars 2004, <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20040303cf.html>, accès le 13 novembre 2004, 3.140.

¹⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.C

¹⁹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 76, recommandation n° IV.5

biométrique dans les aéroports. Il s'agit de la Carte d'identité de zone réglementée (CIZR), laquelle renforcera le système en ajoutant un niveau supplémentaire de sécurité grâce aux identificateurs biométriques.

Actuellement, la période de temps sur laquelle s'étend la vérification des antécédents effectuée par TC en vue d'obtenir une habilitation de sécurité en matière de transports, pour les détenteurs de laissez-passer de zone réglementée, est identique à celle utilisée pour l'octroi d'une cote de sécurité aux employés fédéraux [cinq ans], incluant ceux qui sont appelés à traiter des questions de sûreté nationale. Ces exigences sont identiques voire supérieures aux procédures d'attribution de cotes de sécurité mises en places par d'autres pays, y compris les États-Unis.

L'obtention de renseignements de sûreté négatifs pendant la période de validité de cinq ans est traitée immédiatement et pourrait mener à la suspension ou à l'annulation de la cote de sécurité de l'employé. De plus, il est important de souligner que TC recommence le processus d'examen de chaque habilitation de sécurité à la fin des cinq ans, et ce, même si aucun renseignement négatif n'est apparu pendant la période de validité de l'habilitation.

La mise en œuvre du Système informatisé de dactyloscopie de TC accélère le processus d'examen. Dans le cadre de ce programme, un certain nombre de dossiers automatisés des détenteurs d'habilitation de sécurité seront envoyés quotidiennement à la GRC afin d'obtenir des renseignements à jour et de les consigner immédiatement dans le système²⁰. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Des progrès ont été faits dans ce secteur. À l'heure actuelle, les vérifications comprennent apparemment l'examen de liens aux associations criminelles et au crime organisé, plutôt que la seule recherche d'un casier judiciaire. Mais la vie des

²⁰ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 4

gens peut changer rapidement. Chaque employé d'aéroport devrait faire l'objet d'une vérification des antécédents tous les trois ans, plutôt que tous les cinq ans.

De plus, étant donné que ce ne sont pas tous les employés d'aéroport qui doivent faire l'objet d'une vérification des antécédents, le ratio actuel des employés ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents qui escortent ou supervisent des employés dont la vérification des antécédents n'a pas été effectuée ne dépasse pas actuellement le ratio de 1 sur 10, et est parfois aussi élevé que 1 sur 15²¹.

Il s'agit simplement d'une série de mesures qui, si elles étaient prises, aideraient à resserrer le filet autour du crime organisé dans les aéroports et les ports maritimes, et à réduire le risque de faire entrer des terroristes au Canada.

NOUVELLE RECOMMANDATION

A3. Le Comité recommande que le ratio des employés d'aéroport ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents/titulaires d'un laissez-passer qui escortent ou qui supervisent des employés n'ayant pas été soumis à une vérification des antécédents/qui ne sont pas titulaires d'un laissez-passer passe à 1 sur 5.

²¹ On s'attend à ce que les modifications proposées au Règlement entrent en vigueur le 31 décembre 2006. Gazette du Canada, « **Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sûreté aérienne** », 11 novembre 2006. Dernier accès le 2 mars 2007. <http://canadagazette.gc.ca/partI/2006/20061111/html/regle3-f.html>

Problème 1(c) :

Contrôle insuffisant de l'accès aux zones réglementées

Le 16 février 2004, le gouvernement précédent annonçait fièrement que deux ans et demi après les événements du 11 septembre, il avait déterminé que les personnes entrant dans les zones réglementées des aéroports canadiens devraient faire l'objet d'une fouille. Il a fallu attendre deux ans et demi avant d'instaurer une politique qui aiderait à protéger les zones vulnérables qui donnent accès aux avions et aux bagages, ainsi qu'au fret et à d'autres marchandises qui seraient transportés sur ces avions.

D'après l'annonce, les personnes devant faire l'objet d'un contrôle comprenaient les suivantes : le personnel des transporteurs aériens, les employés d'aéroport, les avitailleurs, les membres d'équipage, les traiteurs, les préposés à l'entretien des aéronefs, le personnel de maintenance et les manutentionnaires au sol.

Malheureusement, l'annonce mentionnait aussi que de telles fouilles seraient « aléatoires » lorsque de telles personnes entrent dans les zones réglementées. « Aléatoire » est un mot-code pour « rarement ». « Aléatoire » permet également aux responsables des fouilles de sélectionner et de choisir ceux qu'ils veulent soumettre à une fouille et quand.

Pourquoi « aléatoire », alors que chaque passager montant à bord d'un avion fait l'objet d'une fouille chaque fois qu'il passe l'étape de la sécurité? Pourquoi « aléatoire », alors que les autorités savent que les aéroports sont des refuges pour le crime organisé?

Et pourquoi seulement lors de l'entrée de telles personnes, alors que les autorités savent que la meilleure façon de restreindre le crime organisé serait d'attraper les criminels qui *sortent* des zones réglementées?

Le 15 octobre 2004, ce même gouvernement annonçait fièrement que plus de trois ans après les événements du 11 septembre, il instaurait de nouvelles cartes d'identité pour les zones réglementées visant la plupart des grands aéroports du Canada qui contiendraient des données biométriques pour s'assurer que toute personne entrant dans une zone réglementée est bien qui elle prétend être.

C'était une mesure encourageante – le terme « biométrie » inspirant une telle confiance. Cependant, depuis lors, des laissez-passer avaient été conçus qui s'assureraient non seulement d'établir la bonne identité, mais qui aideraient à tenir un registre de chacune des entrées et des sorties d'une personne dans une zone réglementée. S'il s'avérait qu'une personne entre et sorte de façon irrégulière – lors de sa journée de congé, tard dans la nuit, à de nombreuses reprises sans raison apparente – le système le saurait et des alarmes silencieuses seraient déclenchées.

Ce système est connu sous le nom de « barrières géographiques ». En mettant brusquement fin au système de barrières géographiques, le gouvernement précédent a pris une demi-mesure pour améliorer la sécurité dans les zones réglementées des aéroports canadiens.

En septembre 2006, Sun Media a publié un article de, un de ses journalistes qui s'était procuré un uniforme de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et un laissez-passer permanent pour l'aéroport Trudeau de Montréal auprès d'un ancien employé qui n'y travaillait plus depuis au-delà de deux ans. Selon le journaliste, il suffit d'insérer une photo et d'inscrire un faux nom, puis on peut facilement circuler sur la tarmac car les agents de sécurité de l'aéroport n'ont à leur disposition qu'une longue liste d'insignes égarés ou volés²².

La biométrie sera certes utile, mais il faudra assortir les cartes de sécurité de barrières géographiques.

Contrôles à l'entrée, mais rien à la sortie

La recommandation initiale du Comité exigeait plus que la mesure qu'a finalement prise le gouvernement. Nous avons recommandé des fouilles systématiques à l'entrée des zones réglementées et des fouilles au hasard à la sortie. Nous avons aussi recommandé de fouiller tous les véhicules, recommandation qui, après plus de quatre ans, n'en est qu'au stade de l'étude.

Il est maintenant clair qu'un pour cent environ des employés sont contrôlés à l'entrée des zones réglementées, et personne à la sortie. C'est une pure bêtise. On contrôle tous les passagers, mais seulement un pour cent des personnes qui ont accès aux aéronefs. C'est ridicule, étant donné le niveau de crime organisé qui, selon la police, est présent dans nos aéroports.

²² Fabrice De Pierrebourg, « Airport Garb Grab Too Easy to Pass Up », *Calgary Sun*, 27 septembre 2006, p.5

Encore une fois, Transports Canada a préféré l'efficacité à la sécurité. Encore une fois, nous avons raison de penser que la sécurité dans les aéroports canadiens ne devrait pas relever de Transports Canada.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) se charge de faire en sorte que toutes les personnes et tous les véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Au moment de quitter ces zones, ces mêmes personnes et véhicules seraient fouillés de façon aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales²³. (Janvier 2003)**
- **Le Comité a recommandé qu'un système national d'identification électronique (laissez-passer intelligent) soit mis en place afin de contrôler les déplacements dans les zones à risque élevé²⁴. (Février 2002)**
- **Le Comité a recommandé qu'une étude soit menée sur les systèmes de contrôle des entrées et sorties qui permettent de surveiller les déplacements dans les zones sécuritaires des terminaux et dans le périmètre de l'aéroport²⁵. (Février 2002)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada mentionnait :

« L'ACSTA est responsable du contrôle des travailleurs à l'aéroport afin de s'assurer qu'aucun article n'est introduit dans les zones réglementées. Environ 2 300 travailleurs sont contrôlés

²³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 76, recommandation n° IV.4.

²⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.A

²⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'État de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.B

quotidiennement dans 89 aéroports au Canada. Il s'agit de contrôles aléatoires. Afin de renforcer le système de sûreté mis en place pour les travailleurs, nous ajoutons un autre niveau de sûreté en mettant en place des lecteurs biométriques pour le contrôle des travailleurs et des équipages. Il est important de mentionner que tous les travailleurs accédant aux zones réglementées sont assujettis à un contrôle des antécédents judiciaires par Transports Canada avant de recevoir leur laissez-passer de zone réglementée²⁶. »

Concernant le contrôle des travailleurs à l'aéroport, Transports Canada a ajouté :

« Le 16 février 2004, le ministère des Transports annonçait le Programme de contrôle des non-passagers (CNP). Conformément à ce programme, les non-passagers et leurs biens font l'objet d'un contrôle de l'ACTSA lorsqu'ils entrent dans les zones réglementées des aéroports. Le personnel qui entre dans les zones réglementées des aéroports comprend les employés des lignes aériennes et les employés de l'aéroport, les préposés au ravitaillement des aéronefs, les équipages de conduite, les traiteurs, les préposés à l'entretien d'aéronefs, le personnel d'entretien et les agents de service d'escale. Tout employé qui refuse la fouille devra quitter la zone réglementée et se fera confisquer son laissez-passer.

La mise en œuvre du programme sera progressive et aura pour résultat la couverture d'aéroports accueillant 92 p. 100 des passagers aériens du Canada. Le 30 avril 2004, l'ACSTA a satisfait aux exigences réglementaires initiales de TC en terminant la phase 1 de la mise en œuvre du Programme de contrôle des non-passagers (CNP). À la fin du mois de novembre 2004, l'ACSTA a terminé la phase 2 du programme CNP aux petits aéroports.

Dans le but d'accroître le niveau de service, l'ACSTA augmentera les heures de travail et collaborera avec les aéroports afin d'installer des points de contrôle CNP permanents dans les principaux aéroports. L'ACSTA et TC collaborent actuellement à l'élaboration des stratégies visant la fouille des véhicules²⁷. »

²⁶ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 5.

²⁷ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 8.

Après la réception de cette réponse, le personnel du Comité a demandé à l'ACSTA de lui fournir de plus amples renseignements au sujet de la phrase suivante contenue dans la réponse :

« Dans le but d'accroître le niveau de service, l'ACSTA augmentera les heures de travail et collaborera avec les aéroports afin d'installer des points de contrôle CNP permanents dans les principaux aéroports. »

Le Comité cherchait à savoir dans quelle mesure les heures de travail liées au programme CNP seraient augmentées. Un contrôle adéquat serait-il effectué 24 heures par jour? Aucune réponse n'avait été fournie concernant les heures d'exploitation au moment de l'impression de ce rapport.

Le Comité voulait aussi connaître les aéroports qui seraient touchés par l'établissement de points de contrôle CNP permanents, et leur fonctionnement. Un représentant de l'ACSTA a répondu ceci :

« L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a mis en œuvre un processus de contrôle des non-passagers dans 28 des plus grands aéroports du Canada en 2004, couvrant plus de 92 p. 100 des services commerciaux de transport des passagers. Ce programme de contrôle aléatoire couvre les employés qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. En plus des points de contrôle permanents, des équipes mobiles composées d'agents de contrôle sont déployées quotidiennement dans chacun des aéroports en vue de procéder à des contrôles aléatoires à l'intérieur des zones réglementées.

...À l'heure actuelle, nous avons six (6) points de contrôle permanents des non-passagers. Deux sont situés à Calgary, un à Halifax, deux à Winnipeg et un à Edmonton. Quinze autres points de contrôle permanents sont prévus. » [traduction]

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Voir nos commentaires ci-dessus. Les personnes et les véhicules devraient faire l'objet d'un contrôle chaque fois qu'ils accèdent aux zones réglementées. Des contrôles aléatoires devraient être effectués à la sortie. Ceux-ci ne s'avèrent pas aussi importants parce qu'ils visent avant tout à épingler des criminels, pas des terroristes. Les cartes de sécurité devraient être assorties de barrières géographiques.

Encore une fois, des paroles ambiguës. Les non-passagers et les biens en leur possession « sont soumis » à un contrôle par l'ACSTA lorsqu'ils entrent dans les zones réglementées des aéroports. Cela veut dire qu'ils pourraient faire l'objet d'un contrôle, mais rien n'indique si un responsable serait toujours présent pour en effectuer un et si les non-passagers et leurs biens feraient l'objet d'un contrôle une fois sur deux ou une fois sur cent. Personne ne nous a fourni de preuves que les contrôles aléatoires sont effectués régulièrement. En fait, des témoins nous ont dit que l'ACSTA fait passer un contrôle à environ 1 200 passagers par jour, ce qui représente un plus de 1 p.100 des non-passagers entrant dans les zones réglementées²⁸.

Nous avons également entendu des témoignages selon lesquels des employés avaient trouvé des moyens d'éviter de se soumettre à un contrôle aléatoire en étant avertis par téléphone cellulaire du moment où se déroulaient de tels contrôles CNP.

Selon le rapport de décembre 2006 de la vérification générale intitulé « Rapport d'examen spécial » :

« Le contrôle des non-passagers est un autre aspect préoccupant. Les mesures de sûreté exigent que l'ACSTA contrôle les non-passagers aléatoirement à tous les points d'accès aux zones réglementées. L'ACSTA n'effectue pas de contrôle aux points d'accès aux zones réglementées qui se trouvent à l'extérieur des terminaux aériens des aéroports. Le nombre limité de points de contrôle fixes pour le contrôle au hasard des non-passagers et le fait que les points de

²⁸ Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 6 - Témoignages, Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », 30 octobre 2006.

contrôle « mobiles » sont aléatoires permettent aux non-passagers d'éviter les contrôles²⁹. »

La seule mention, par Transports Canada, que les « heures de travail seront augmentées » laisse entendre clairement qu'un contrôle n'est pas effectué à certaines heures. Toute personne cherchant à se soustraire à un contrôle ne pourrait-elle pas connaître les heures au cours desquelles aucun contrôle n'est effectué? Les équipages de bord et le personnel de piste ne devraient-ils pas faire l'objet d'un contrôle *chaque fois* qu'ils arrivent à proximité d'un avion?

Lorsque les employés de service qui n'ont pas fait l'objet d'un contrôle procèdent au chargement d'un avion, quel système est en place pour s'assurer que les marchandises qui sont chargées ne présentent pas un risque pour les personnes qui monteront à bord de cet avion? Y a-t-il un système visant à inspecter les marchandises qui sont chargées dans un camion, puis à apposer des scellés sur celui-ci et à l'inspecter à l'entrée de l'avion pour s'assurer que les scellés sont intacts?

La réponse donne à penser qu'un système fiable est en place dans les aéroports qui traitent 92 p. 100 du transport des voyageurs aériens au Canada. En fait, le système n'est pas fiable, car on procède à l'aveuglette. Ce que cela veut vraiment dire, c'est que le système est en place dans sept ou huit des 89 grands aéroports du Canada. Les grands aéroports situés dans des villes comme Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa, Calgary et Edmonton représentent un pourcentage élevé du trafic de passagers – cela ne veut pas dire que le système est en place dans 92 des aéroports du Canada ou qu'ils contrôlent 92 p. 100 de quoi que ce soit.

Aucune des dates limites recommandées par le Comité pour la mise en place d'un système inclusif et fiable n'a été respectée. Des formules comme « travaux en cours » continuent d'être données dans chaque réponse. Nous serons encore confrontés à ce problème lorsque nous publierons le Manuel de sécurité du Canada pour 2009.

²⁹ Bureau du vérificateur général du Canada, « Rapport d'examen spécial – Version expurgée », 15 décembre 2006. p. 10, Accessible à http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about_propos/rep_rap/oag_bvg/ACSTA%20Exam_Spec_F.pdf

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

- A4. Le Comité recommande que le niveau quotidien de vérifications aléatoires à la sortie soit fixé à au moins 10 p. 100 ou à un pourcentage plus élevé de sorte à s'assurer de dissuader les activités de contrebande.**

- A5. Le Comité recommande qu'avant le 31 décembre 2008, des cartes d'identité pour les zones réglementées des aéroports soient assorties de barrières géographiques pour détecter les comportements irréguliers des employés.**

Problème 2 : **Vérification de la légitimité des équipages de bord et du personnel de piste**

Ce problème est relié clairement au manque de supervision appropriée dans les zones réglementées. Les recommandations relatives aux laissez-passer améliorés figurant dans la section précédente s'appliquent ici.

Divers systèmes de vérification (ou de non-vérification) semblent s'appliquer aux équipages de bord dans les différents aéroports. De plus, le fait qu'un contrôle d'un équipage soit effectué dépend parfois de l'heure du jour – ou de la nuit.

Dans sa comparution devant le Comité en date du 30 octobre 2006, Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), a confirmé que dans certains aéroports, l'on assure un contrôle aléatoire des pilotes de peut-être 100 p. 100, tandis que dans d'autres, le pourcentage pourrait être beaucoup moindre³⁰.

De toute évidence, les équipages de bord et le personnel de piste ont un accès direct aux avions. Ils devraient être munis des mêmes genres de laissez-passer que ceux recommandés au point 1(c). Ces laissez-passer devraient être délivrés par l'ACSTA et inclure la biométrie aux fins d'identification appropriée ainsi que des barrières géographiques pour détecter les schèmes de comportement irréguliers ou non autorisés.

Tout équipage de bord et personnel de piste devrait faire l'objet d'une fouille lorsqu'il entre dans une zone réglementée, et des fouilles aléatoires devraient être effectuées lorsque les équipages de bord et le personnel de piste quittent les zones réglementées.

³⁰ Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 6 - Témoignages, Mark Duncan, vice-président et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », 30 octobre 2006.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

[Ces recommandations s'ajoutent aux recommandations qui s'appliquaient aux zones réglementées dans la section précédente, 1(c).]

- **Le Comité a recommandé que l'ACSTA délivre des laissez-passer nationaux à tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent plus naturellement d'une compétence nationale plutôt que régionale. Si les administrations aéroportuaires locales devaient continuer de remettre des laissez-passer donnant accès aux zones réglementées, il faudrait que ces documents émis localement :**
 - **soient conformes à un modèle national uniforme obéissant à une configuration également nationale définie par l'ACSTA;**
 - **puissent être annulés par l'ACSTA; et**
 - **puissent être validés à l'aide de la base de données nationale de l'ACSTA³¹. (Janvier 2003)**

- **Le Comité a recommandé que tous les aéroports canadiens devront se doter, avant le 31 décembre 2003, de nouveaux laissez-passer électroniques donnant accès au côté piste qui font appel à des identificateurs biométriques et qui :**
 - **sont encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur de travail habituel de l'employé;**
 - **expirent automatiquement après trois ans; et**
 - **peuvent être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement³². (Janvier 2003)**

³¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.1

³² Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.2,

- Le Comité a recommandé que l'ACSTA sera habilitée à délivrer les laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres personnes, ainsi qu'aux véhicules autorisés à circuler ou à travailler côté piste³³. (Janvier 2003)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu au Comité en lui fournissant les renseignements suivants :

« Le Canada se sert des nouvelles technologies pour mettre au point un système amélioré de laissez-passer de zone réglementée dans les aéroports pour y augmenter la sûreté. À cette fin, Transports Canada et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ont collaboré avec les principaux intervenants dans le but de mettre au point un système visant à améliorer la sûreté des justificatifs d'identité des personnes qui entrent dans les zones réglementées des aéroports.

Toute personne devant avoir accès aux zones réglementées des aéroports devra avoir en sa possession une carte d'identité munie d'identificateurs biométriques portant le nom de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR). La CIZR permet de vérifier que le détenteur de la carte est la même personne qui présente la carte à un point d'accès de zone réglementée, que la carte est valable et que la personne détient une habilitation de sécurité.

Les améliorations à la sûreté suivantes ont été réalisées grâce à la CIZR :

- on peut vérifier, révoquer ou suspendre la carte en temps réel, ce qui ne nécessite pas de listes de distribution imprimées et n'entraîne aucun retard;
- elle contient des identificateurs biométriques;

³³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.3

- les employés n'auront pas à s'inquiéter du vol d'identité;
- elle élimine la possibilité d'acquisition et d'utilisation frauduleuses des cartes multiples;
- elle résiste à l'altération et à la contrefaçon³⁴. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

À l'heure actuelle, aucune mesure n'est en place pour interdire à un employé d'aéroport muni d'une carte de sécurité valide d'entrer dans une zone réglementée en tout temps, nuit ou jour, pendant son quart ou à d'autres moments, à une ou à plusieurs reprises. Il faut être en mesure de détecter les comportements irréguliers.

Il y a des raisons pour lesquelles le crime organisé persiste dans les aéroports et les ports maritimes du Canada. Il n'en faudrait pas beaucoup pour décourager les activités criminelles dans les ports qui ouvrent des portes aux activités terroristes.

Les demi-mesures ne suffiront pas.

Nous savons que les équipages de bord et le personnel de piste ne font pas souvent l'objet d'une inspection. Nous savons que toute personne munie d'un laissez-passer peut se promener dans une zone réglementée à toute heure du jour ou de la nuit en toute impunité, et ce, même si son schème de comportement est tout à fait inhabituel ou si elle est censée se trouver à cet endroit à cette heure-là. Nous savons combien nos avions sont vulnérables.

Comment se fait-il qu'il faut tant de temps pour agir?

³⁴ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 4.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Selon l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)³⁵, :

- La CIZR, qui est le premier système d'identification biométrique double au monde, est opérationnelle dans les 29 principaux aéroports du Canada;
- La nouvelle carte d'identité de zones réglementées (CIZR) sera utilisée par plus de 100 000 employés qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports;
- La carte possède bon nombre de caractéristiques de sécurité : une puce intégrée à un algorithme unique qui reproduit un modèle unique d'empreintes digitales et d'iris; un hologramme protégé contre les falsifications; une date d'expiration;
- Les travailleurs d'aéroport doivent d'abord recevoir l'habilitation de sécurité de Transports Canada. Le ministère procède à une vérification approfondie des antécédents en collaboration avec la GRC et le SCRS;
- Le programme de CIZR s'applique aux non-passagers comme les traiteurs, le personnel de piste, les travailleurs de l'entretien, le personnel navigant et les autres travailleurs de l'aéroport qui ont accès aux zones réglementées; et
- Le programme de CIZR, associé au contrôle des non-passagers, garantit la sûreté des zones réglementées aux aéroports.

Lisez « entre les lignes »

- Le programme de CIZR sera opérationnel dans 29 aéroports. Dans les 60 autres aéroports où l'ACSTA fournit des services de contrôle – aucun programme de CIZR ne sera offert.
- Le programme de CIZR n'a pas la capacité de contrôler ou de suivre les déplacements d'individus dans les zones réglementées –

³⁵ Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, « Nouvelle carte de sécurité biométrique en vigueur aux grands aéroports canadiens, 6 février 2007. Accessible à http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/rel_comm/2007-02-06.shtml, dernier accès le 13 février 2007; Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, « Information sur la carte d'identité pour les zones réglementées », http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/rel_comm/info/raic_cizr.shtml, dernière accès le 13 février 2007. L'information concernant la CIZR a été tirée du site Web de l'ACSTA.

technologie appelée « barrières géométriques³⁶ ».

- Le ratio lié au contrôle des non-passagers s'établit à seulement 1 200 sur 100 000 travailleurs, soit 1,2 p. 100 des travailleurs soumis chaque jour à un contrôle³⁷.
- CINQ ans après le 11 septembre et l'élargissement du programme CIZR aux zones comprises dans le périmètre de sécurité des aéroports, notamment des aires d'accès des véhicules, des services commerciaux et des installations en location, on en est encore aux étapes de planification.

³⁶ À l'heure actuelle, les laissez-passer « ne sont utilisés qu'à ces points d'entrée, et ne sont à l'heure actuelle pas utilisés pour contrôler tous les mouvements à l'intérieur de la zone ». Lorsqu'on lui a demandé si les nouveaux laissez-passer pourront contrôler si une personne est autorisée à se trouver à tel endroit à tel moment, M. McGarr a répondu ceci : « Les administrations aéroportuaires sont tout à fait en mesure d'instaurer ce genre de contrôle. » M. McGarr a ajouté qu'il ne savait pas si les administrations aéroportuaires avaient ou non instauré ce genre de contrôle. Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Kevin McGarr, vice-président et chef de la technologie, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », 30 octobre 2006.

³⁷ Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 6 - Témoignages, Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », 30 octobre 2006.

Problème 3 : **La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés**

Le courrier acheminé par avion à partir des aéroports canadiens n'a jamais été inspecté correctement.

Postes Canada expédie quotidiennement par voie aérienne environ 4 p. 100 de ses envois (ce qui représente environ 1,9 million d'envois), la majeure partie par l'entremise de transporteurs aériens commerciaux³⁸. Les colis ne font pas l'objet d'un contrôle. Ses employés sont à l'affût des colis suspects, mais ils n'en font pas le contrôle³⁹.

Les transporteurs aériens, Transports Canada et l'ACSTA ne procèdent pas eux non plus à une vérification du courrier⁴⁰.

L'idée d'effectuer des inspections visuelles pourrait être amusante, si ce n'était un sujet aussi sérieux. Connaissez-vous beaucoup de terroristes qui expédieraient une bombe par la poste et apposeraient l'étiquette « DANGEREUX – RISQUE D'EXPLOSION » sur leur colis?

Au cours d'une période de cinq ans, Transports Canada a réussi à mettre en place un système qui contrôle la plupart des bagages et des passagers dans les aéroports canadiens – mais ce ministère n'a pas encore trouvé le moyen d'en faire autant avec la poste et le fret aériens.

³⁸ Le 15 août 2002, Bob Stiff, directeur général, Sécurité générale, Postes Canada a déclaré au Comité que Postes Canada expédie environ 15 p. 100 du courrier reçu chaque jour par avion (environ 2,5 millions d'envois), essentiellement des vols de passagers. Dans un courriel adressé aux chercheurs du Comité le 14 décembre 2006, Transports Canada, en consultation avec Postes Canada, a ramené ces chiffres aux chiffres susmentionnés. La réduction du volume de courrier transporté par avion est due à une augmentation générale du courrier qui n'est pas expédié par avion (publipostage), à une diminution du nombre de colis et à un usage accru du transport de surface. À noter que les colis, le courrier Xpresspost et le courrier prioritaire (objets) représentent 3,6 p. 100 des 1,9 million d'envois transportés par avion chaque jour. Le reste, 96,4 p. 100 du courrier transporté par avion, se compose de lettres, de courrier Xpresspost et de courrier prioritaire (documents).

³⁹ Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 20 – Témoignages, Bob Stiff, directeur général, Sécurité générale, Postes Canada », 20 août 2002. Le 19 juin 2006, des représentants de Transports Canada ont confirmé devant le Comité que le courrier n'est toujours pas contrôlé : Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, « Fascicule 4 – Témoignages, Louis Ranger, sous-ministre, Transports Canada, 19 juin 2006.

⁴⁰ Il faut souligner que l'inspection du courrier international vers le Canada relève de la compétence de l'Agence des services frontaliers du Canada.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- Le Comité a recommandé qu'on examine le courrier et les colis acheminés dans les aéroports afin de s'assurer qu'ils font l'objet d'une inspection de sécurité suffisante⁴¹. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé qu'un personnel spécialisé et dûment formé à cette fin devrait immédiatement procéder à des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret⁴². (Janvier 2003)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 concernant les bagages enregistrés, Transports Canada a mentionné ce qui suit :

« L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé qu'en date du 1^{er} janvier 2006, tous les pays devront avoir mis en œuvre le processus de contrôle des bagages enregistrés pour les vols internationaux. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada (TC) ont dépassé les exigences de l'OACI et contrôlent les bagages enregistrés pour tous les vols internationaux et la plupart des vols nationaux depuis le 31 décembre 2005⁴³. »

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 concernant la poste et le fret aériens, Transports Canada a mentionné ce qui suit :

« Depuis 2004, TC a entrepris un examen exhaustif des lacunes dans la sûreté du fret aérien en débattant des politiques avec les intervenants et les autres ministères; en examinant les pratiques internationales et en élaborant une stratégie de sûreté du fret aérien. Dans son budget de 2006, le gouvernement a alloué 26 millions de

⁴¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 14

⁴² Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p.55, recommandation n° III.1

⁴³ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 2.

dollars sur deux ans à la conception et à la mise à l'essai d'un programme de sûreté du fret aérien visant à atténuer les risques pour le transport aérien et à favoriser le transport efficace de marchandises à l'échelle nationale et internationale.

Transports Canada collaborera étroitement avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour étudier et évaluer une vaste gamme de mesures d'efficacité, allant de l'établissement d'exigences comparables à l'intégration des programmes de sûreté.

Conformément au *Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité* (PSP), le Canada s'engage à collaborer avec les États-Unis pour élaborer des programmes comparables de sûreté de la chaîne d'approvisionnement; élaborer des protocoles comparables de contrôle et d'inspection et étudier la possibilité de créer une base de données interexploitables d'expéditeurs connus. L'approche adoptée par Transports Canada vise à maintenir l'efficacité du secteur du transport du fret et du transport aérien, tout en renforçant la sûreté⁴⁴. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

La bonne nouvelle, c'est que cette réponse consigne enfin par écrit que le gouvernement du Canada reconnaît l'existence de « lacunes dans la sûreté du fret aérien », lacunes que le Comité souligne depuis déjà cinq ans. Jusqu'ici, les porte-parole du gouvernement ont réagi comme si le Comité voulait à tout prix alarmer les Canadiens sans raison valable. Répétons donc la première partie de cette première phrase contenue dans la réponse de Transports Canada : « Depuis 2004, TC a entrepris un examen exhaustif des lacunes dans la sûreté du fret aérien. » C'EST UN BON DÉPART!

Après cela, les paroles ambiguës reprennent de plus belle. Une fois que Transports Canada a reconnu les lacunes dans la sûreté du fret aérien, quelles mesures a-t-il prises? A-t-il pris des mesures rapides pour les combler, étant donné que tout le fret non inspecté était mis sur des avions transportant des passagers? Non.

⁴⁴ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 2.

Transports Canada a entrepris des pourparlers avec des « intervenants », ce qui ressemble étrangement à la description de personnes ayant une participation financière dans l'industrie du transport aérien. Leur a-t-il parlé de la très grande menace posée à la sécurité des passagers par les lacunes sur le plan de la sûreté du fret aérien? Oui, mais la réponse prend bonne note de préciser que Transports Canada n'a pas laissé ces lacunes épouvantables dominer la conversation au point où tout le monde oublie l'impératif visant à « favoriser le transport efficace de marchandises à l'échelle nationale et internationale ».

Autrement dit, quelle que soit la solution envisagée pour améliorer la sûreté du fret, celle-ci ne doit surtout pas ralentir la cadence.

Le Comité reconnaît que si la sécurité était la seule préoccupation des êtres humains, rien ne serait jamais accompli. Mais le rappel constant de Transports Canada au monde des affaires qu'il ne laissera pas périliter les profits est un rappel constant au Comité des raisons pour lesquelles il prend tant de temps à aborder les problèmes de sûreté qui auraient dû être réglés avant 2004. À la place, cette année se révèle celle où Transports Canada a entrepris « un examen exhaustif » des lacunes flagrantes dans son système de sécurité aéroportuaire qui étaient apparentes aux yeux de toute personne liée au monde de l'aviation.

Et quelles mesures le ministère des Transports prend-il maintenant? Il « collabore » avec l'Agence des services frontaliers du Canada et les États-Unis pour . . . combler les lacunes dans la sûreté du fret aérien? Ou plutôt pour étudier et évaluer une vaste gamme de « mesures d'efficacité »?

Il ne s'agit pas de mesures de sûreté? Il s'agit de mesures d'efficacité. Au début, la réponse reconnaît les lacunes dans la sûreté du fret aérien. À la fin, il nous rappelle qu'il ne faut pas que les mesures prises pour combler ces lacunes se fassent au détriment de l'efficacité : « L'approche de Transports Canada cherchera à maintenir l'efficacité du secteur du transport du fret et du transport aérien, tout en renforçant la sûreté. »

D'abord le chariot. Puis les bœufs. Encore une fois, l'efficacité triomphe. Le Comité répète sa recommandation qu'il avait faite en 2003, au moins un an avant que Transports Canada décide d'entreprendre un « examen exhaustif » de ce problème sérieux :

- **Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1er janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret⁴⁵.**

1^{er} janvier 2004. Il y a plus de trois ans. Combien de temps encore Transports Canada doit-il parler aux intervenants avant de passer à l'action? Plus précisément, combien de temps encore Transports Canada doit-il parler aux intervenants avant que des terroristes passent à l'action?

⁴⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 55, recommandation n° III.2.

Problème 4 : **Contrôle des bagages enregistrés**

On ne contrôle pas tous les bagages enregistrés pour voir s'ils renferment des explosifs. Les employés d'aéroport savent quels bagages font l'objet d'un contrôle et à quels emplacements, et ceux qui ne sont pas soumis à un contrôle. Si un grand nombre d'employés le savent, on peut avancer que des terroristes éventuels pourraient avoir accès à ce genre de renseignement. Une bombe contenue dans un sac serait suffisante pour détruire beaucoup de vies et paralyser littéralement le trafic aérien.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que l'équipement voulu soit installé dans les aéroports désignés par Transports Canada afin de soumettre les passagers, comme leurs bagages, à des inspections visant à s'assurer qu'ils ne sont pas porteurs d'armes ni d'explosifs, et qu'on procède également à l'installation d'appareils capables de déceler la présence d'agents chimiques, biologiques ou bactériologiques, quand des appareils fiables pour ce faire seront disponibles⁴⁶. (Février 2002)**
- **Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1er janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret⁴⁷. (Janvier 2003)**

⁴⁶ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 12

⁴⁷ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 55), recommandation n° III.2

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada signale ceci :

« Dans son budget de décembre 2001, le gouvernement s'est engagé à fournir plus d'un milliard de dollars au cours des cinq prochaines années pour l'achat, le déploiement et l'usage de Systèmes de détection d'explosifs (SDE) perfectionnés aux aéroports du pays. Ces systèmes effectueront le contrôle de 99 p. 100 de tous les passagers du transport aérien. Les SDE destinés au contrôle des bagages de cabine sont maintenant en service dans les aéroports desservant les passagers canadiens.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé qu'en date du 1^{er} janvier 2006, tous les pays devront avoir mis en œuvre le processus de contrôle des bagages enregistrés pour les vols internationaux. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada (TC) ont dépassé les exigences de l'OACI et contrôlent les bagages enregistrés pour tous les vols internationaux et la plupart des vols nationaux depuis le 31 décembre 2005.

L'ACSTA a élaboré un plan de déploiement pour l'équipement des SDE, lequel s'échelonne sur les trois à cinq ans de la période de mise en œuvre annoncée dans le budget de 2002. TC a collaboré avec l'ACSTA pour accélérer la mise en œuvre du plan en adoptant des mesures provisoires qui permettront de procéder à des contrôles avant la mise en place permanente et complète des installations aux principaux aéroports.

Au terme de la mise en œuvre complète des SDE dans les aéroports désignés, tous les bagages de cabine et bagages enregistrés seront soumis à une détection d'explosifs. L'utilisation d'autres méthodes de contrôle, comme l'équipement de radioscopie, les chiens renifleurs et les procédures de fouille manuelle, se poursuivra et sera même étendue dans certains cas.

TC mentionne qu'il « travaillera avec l'ACSTA et d'autres ministères pour étudier la possibilité d'installer de l'équipement capable de détecter la présence d'agents chimiques, biologiques ou bactériologiques dans les aéroports⁴⁸. »

Le Comité a demandé des éclaircissements concernant la réponse susmentionnée et a reçu la réponse suivante de Transports Canada :

QUESTIONS : Quelles « mesures provisoires » ont été prises? Qu'entendez-vous par « des contrôles avant la mise en place permanente et complète des installations »?

RÉPONSE de Transports Canada le 18 décembre 2006 :

« En raison des aspects complexes en cause liés au déploiement de ces systèmes, en particulier dans les aéroports principaux du Canada, on s'attendait à ce que l'installation de certains des plus grands systèmes ne soit pas finalisée avant la dernière partie du calendrier établi pour 2005. Pour compenser, l'ACSTA a mis en œuvre des mesures complémentaires (provisoires) dans les aéroports de Montréal, de Toronto et de Vancouver jusqu'à ce que l'installation complète soit terminée.

En date du 15 septembre 2004, les mesures complémentaires étaient en place dans ces trois aéroports et comprenaient l'inspection des bagages enregistrés visant des vols vers les É.-U. et vers des destinations internationales en utilisant l'équipement de détection des explosifs. Une fois les systèmes de contrôle permanents opérationnels, ils remplaçaient les mesures complémentaires (provisoires)⁴⁹. » [traduction]

QUESTIONS : Quelles preuves concrètes le ministère peut-il fournir pour montrer que le problème est géré correctement? Quand le ministère compte-t-il avoir une solution ou un plan définitif pour régler ce problème?

RÉPONSE de Transports Canada le 18 décembre 2006 :

⁴⁸ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 2.

⁴⁹ Transports Canada, « Réponse aux questions supplémentaires du Comité », 18 décembre 2006.

« L'initiative de recherche et de technologie (IRTC) chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) a été instaurée en mai 2002. Cette initiative faisait suite à la demande faite à la communauté scientifique fédérale de fournir des solutions scientifiques et technologiques aux menaces terroristes CBRN. Transports Canada participe à cette initiative horizontale du gouvernement en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile ainsi qu'avec Recherche et développement pour la défense Canada, une agence relevant du ministère de la Défense nationale. Cette initiative finance les travaux de recherche scientifique et technologique, le développement, la mise à l'essai et l'évaluation de projets visant à lutter contre le terrorisme au nom des ministères du gouvernement responsables des sciences et de la technologie ainsi que de la sécurité.

L'IRTC a entrepris des initiatives scientifiques et technologiques pour :

- Améliorer les capacités de détection;
- Équiper et former des premiers intervenants;
- Accroître la capacité du Canada de contenir un incident CBRN et de procéder à sa décontamination subséquente; et
- S'employer à mieux comprendre les aspects psychologiques des menaces terroristes CBRN et à en atténuer les effets.

Transports Canada établit ses priorités en se fondant sur des évaluations permanentes de la menace et des risques. Transports Canada se tient aussi au courant des initiatives entreprises par nos principaux alliés (États-Unis/Royaume-Uni) dans ce domaine.

Le ministère s'attend à finaliser une approche à l'égard de cette question après d'autres consultations et discussions interministérielles avec des intervenants de l'industrie aéronautique⁵⁰. » [traduction]

⁵⁰ Transports Canada, « Réponse aux questions supplémentaires du Comité », 18 décembre 2006.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Plus de consultations. Plus de discussions. Plus d'intervenants.

Les solutions ne sont pas si difficiles... Cinq ans après le 11 septembre, les Canadiens attendent toujours des installations de SDE permanents qui seront en mesure d'inspecter correctement les bagages des passagers.

NOUVELLE RECOMMANDATION

A6. Le Comité recommande que, puisque tous les passagers font l'objet d'une fouille en vue de détecter la présence de liquides, de gels et d'armes, tout matériel chargé sur les avions devrait également fait l'objet d'un contrôle afin de détecter les liquides et les gels potentiellement volatiles – ceci comprend la fouille des chariots de restauration à bord.

Problème 5 : **Vulnérabilité des portes du poste de pilotage**

Quiconque a déjà pris l'avion a sûrement vu des pilotes et des copilotes quitter le poste de pilotage en cours de vol. Ils vont parfois manger, parfois faire la sieste, parfois aux toilettes et parfois simplement se dégourdir les jambes. Inutile de dire que la porte du poste de pilotage s'ouvre plusieurs fois durant le vol, créant ainsi chaque fois des moments de vulnérabilité.

Comme les postes de pilotage des appareils canadiens de transport de passagers ne sont équipés que de portes simples, il y aura toujours des moments où le poste de pilotage sera vulnérable à des intrusions indésirables, par exemple celles de pirates de l'air. C'est la leçon qu'il aurait fallu tirer du 11 septembre, mais, après plus de cinq ans, cette lacune criante en matière de sécurité n'a pas été corrigée.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que Transports Canada exige, avant le 30 juin 2003, la conception d'un système à doubles portes ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage et oblige les compagnies aériennes à doter leurs appareils de tels systèmes avant le 31 décembre 2004⁵¹. (Janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada a déclaré :

« Dans le budget de décembre 2001, le gouvernement fédéral a débloqué 35 millions de dollars pour aider les compagnies aériennes canadiennes à apporter des modifications de sûreté aux aéronefs actuellement exploités, y compris l'installation de portes de poste de pilotage avec verrou. Le 10 avril 2002, le ministre a mis la touche finale aux dispositions législatives relatives aux portes de poste de pilotage avec verrou. Il a ordonné que l'installation de verrous

⁵¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° II.2.

internes soit terminée le 1^{er} mai 2002 et celle des nouveaux dispositifs anti-intrusion le 9 avril 2003.

Dans le contexte actuel de recommandations visant l'uniformisation des normes nord-américaines et internationales, TC étudie la possibilité d'apporter d'autres améliorations à la sécurité des postes de pilotage⁵². »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Les moments de vulnérabilité persistent. Pourquoi ne pas les éliminer?

Le Comité maintient sa recommandation de janvier 2003. Verrouiller la porte du poste de pilotage ne suffit tout simplement pas. Même si la porte peut être verrouillée de l'intérieur, il reste qu'elle sera ouverte régulièrement.

Par ailleurs, verrouiller la porte n'empêchera pas les terroristes d'accéder au poste de pilotage. Selon la British Air Line Pilots Association, les portes des postes de pilotage sont conçues pour céder sous une pression déterminée en cas d'une dépressurisation soudaine du poste de pilotage, car, si les portes étaient trop renforcées, le plancher du poste de pilotage implorerait⁵³. Même si la FAA exige maintenant que les portes des postes de pilotage de tous les avions commerciaux américains soient renforcées et résistent aux balles, il est arrivé deux fois que la porte du poste de pilotage soit enfoncée – une fois par un passager ivre, l'autre par le chariot d'un préposé à l'entretien⁵⁴.

Une solution intéressante à court terme a été adoptée par United Airlines en 2004. La compagnie a installé des barrières secondaires à bord de tous ses appareils⁵⁵. Coûts en 2006 : quelque 2 000 à 4 000 \$ par avion⁵⁶. Ces barrières sont conçues pour résister à toute charge lancée contre le poste de pilotage lorsque le pilote ou le copilote quitte son poste ou y entre. La barrière est fermée et verrouillée en

⁵² Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 7.

⁵³ Duncan Graham-Rowe, « Double door protection for Virgin aircraft », 31 octobre 2001, New Scientist Print Edition.

⁵⁴ Airline Pilots Security Association, « Fortified Cockpit Doors – Reliability 15 % », <http://www.secure-skies.org/fortifieddoors.php>, consulté le 2 mars 2007.

⁵⁵ « United Airlines Installing Secondary Security Barrier for Cockpit Protection », 27 septembre 2004, Semaine de la sécurité aérienne, http://findarticles.com/p/articles/mi_m0UBT/is_37_18/ai_n6282708.

⁵⁶ Hughes, John, « Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules », 5 juin 2006, http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzFXQ.

travers de l'allée par un agent de bord lorsque le pilote s'apprête à sortir du poste de pilotage. Lorsque le pilote retourne dans son poste de pilotage, la barrière est remise facilement, permettant aux passagers de se rendre aux toilettes à l'avant⁵⁷.

L'Association des pilotes d'Air Canada préféreraient des portes doubles, comme en a installé El Al, la compagnie aérienne nationale d'Israël qui a connu sa part de tentatives de détournement⁵⁸. Un ancien directeur de la sécurité d'El Al décrit le système de doubles portes du poste de pilotage, comme suit : la porte la plus proche du pilote ne peut s'ouvrir à moins que la porte extérieure soit fermée et verrouillée⁵⁹.

Selon l'Association des pilotes d'Air Canada, le système à doubles portes crée un espace sûr entre la cabine des passagers et le poste de pilotage, constituant ainsi la méthode la plus efficace pour protéger le poste de pilotage contre d'éventuelles attaques terroristes⁶⁰.

Les gros appareils de transport de passagers sont presque tous équipés de portes pare-balles. Le Comité ne voit pas pourquoi l'ensemble de la cloison séparant la cabine des passagers du poste de pilotage ne serait pas blindée. Autrement, un agresseur pourrait faire feu à travers la cloison à partir des toilettes avant ou de toute partie de la cloison autre que la porte.

Ce genre de protection rendrait superflue l'utilisation d'agents de protection à bord. Ces agents coûtent cher et l'affectation de deux de ces agents à bord d'un vol ne dénote aucunement qu'il s'agit d'un usage intelligent de ressources rares. Le gouvernement américain insiste pour qu'il y ait deux de ces agents à bord des appareils à destination de l'aéroport international Reagan à Washington. Les passagers qui préfèrent l'aéroport Reagan à l'aéroport Dulles situé plus loin devraient payer les frais additionnels associés à la présence d'agents de protection à bord – et non le contribuable canadien. Les compagnies aériennes qui utilisent l'aéroport Reagan devraient payer la facture des agents de protection à bord et en refiler le coût aux passagers si tel est leur choix.

⁵⁷ « United Airlines Installing Secondary Security Barrier For Cockpit Protection », 27 septembre 2004, Semaine de la sécurité aérienne, http://findarticles.com/p/articles/mi_m0UBT/is_37_18/ai_n6282708

⁵⁸ En près de 60 ans d'existence, El Al n'a connu qu'un seul véritable détournement – Hughes, John, « Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules », 5 juin 2006
http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzfXQ.

⁵⁹ Hughes, John, « Pilots Pressure U.S. Agencies to Improve Cockpit Safety Rules », 5 juin 2006
http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=ahA_nvMJzfXQ.

⁶⁰ Canada in brief, « Two-door system cited as better cockpit security », *The Globe and Mail*, 26 février 2007, p. A10.

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

A7. Le Comité recommande que tous les appareils futurs utilisés par les compagnies aériennes canadiennes soient équipés d'une cloison pare-balles entre le poste de pilotage et la cabine.

A7a. Le Comité recommande qu'une fois ces cloisons installées, il n'y ait plus aucun agent de protection à bord sur les vols autres que ceux à destination de l'aéroport Reagan, à Washington.

A7b. Que le coût des agents de protection à bord sur les vols à destination de Reagan soit à la charge des compagnies aériennes, et non des contribuables canadiens.

Problème 6 : **Alerter les équipages d'aéronefs**

Les membres du personnel naviguant ne sont pas tous informés de la présence d'un agent d'infiltration armé (un agent de protection) à bord. Le Comité a appris qu'Air Canada, par exemple, s'en remet à la discrétion du chef d'équipage pour informer le personnel de la présence d'un agent de protection à bord et de l'endroit où il se trouve.

Si un agent de bord pressent une menace à bord, il ou elle voudra sûrement savoir où se trouve l'agent de protection à bord pour l'alerter de la menace éventuelle.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que tous les membres d'équipage soient informés de la présence d'un agent de protection à bord⁶¹. (Janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au Comité, Transports Canada a déclaré :

« Le transporteur aérien, le pilote commandant de bord et l'agent de bord principal sont toujours avisés de la présence d'APB à bord de l'aéronef. Ce sont les transporteurs aériens qui décident si ce renseignement doit être divulgué aux autres membres d'équipage.

Pour des raisons de sûreté, les personnes qui sont au courant de la présence de l'APB ne doivent pas le divulguer, ni avant ni après le vol. TC s'attend à ce que tous les membres d'équipage à l'intérieur de la cabine connaissent l'identité de l'APB, à moins qu'une raison valable justifie leur ignorance. En fait, cette disposition offre un certain pouvoir discrétionnaire à la compagnie aérienne⁶². »

⁶¹ Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, janvier 2003, p. 35, recommandation n° II.1.

⁶² Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 7.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Il se peut que Transports Canada s'attende à ce que tous les membres de l'équipage soient informés de l'endroit où se trouve un agent de protection à bord, mais, tant que cette responsabilité est déléguée aux compagnies aériennes, le Comité ne peut en avoir l'assurance.

NOUVELLE RECOMMANDATION

A8. Le Comité recommande que, tant que le programme des agents de protection à bord existe, Transports Canada exige que tous les membres de l'équipage soient informés de l'identité des agents de protection à bord, du siège qu'ils occupent et de la réponse prévue de l'équipage en cas de tentative de détournement.

Problème 7 : **Formation en matière de sécurité pour les préposés à l'entretien**

En préparant son rapport *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, publié en janvier 2003, le Comité a appris que, depuis les attentats du 11 septembre, les préposés à l'entretien qui travaillent côté piste n'ont pas suivi un programme de recyclage suffisant en matière de sécurité pour apprendre à reconnaître les menaces auxquelles les aéronefs sont exposés. Ces employés exercent des fonctions clés autour de l'aéronef et ont accès à toutes les zones névralgiques. Forts d'une formation supplémentaire, ils pourraient jouer un rôle plus grand dans le système de sécurité de l'aéroport.

Le Comité réexaminera cette question en interrogeant les employés pour savoir s'ils ont une meilleure formation en matière de sécurité. Or, jusqu'à ce jour, rien, à notre connaissance, n'indique que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ou les compagnies canadiennes ont mis sur pied des programmes complets pour que les préposés à l'entretien participent à l'effort visant à améliorer la sécurité dans les aéroports ou que des exercices ou des essais ont eu lieu pour vérifier que les programmes mis en place sont efficaces.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé qu'avant le 30 septembre 2003, Transports Canada veille à ce que les compagnies aériennes offrent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance, ainsi qu'à tous les autres employés travaillant à proximité des aéronefs, afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses⁶³. (Janvier 2003)**

⁶³ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, p. 25, recommandation n° I.3.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu :

« Depuis janvier 2004, un groupe de travail, formé de représentants des directions de l'aviation civile et de la sûreté de TC et d'intervenants clés de l'industrie, a commencé l'examen des exigences de formation en matière de sûreté pour les autres groupes d'employés, notamment les agents d'accueil des passagers, les travailleurs de l'entretien, le personnel du service de passerelle et toute autre personne qui travaille à proximité d'un aéronef.

Le groupe de travail a rédigé une ébauche de directives de sûreté visant à appuyer les transporteurs aériens dans le développement des programmes de formation et des procédures opérationnelles en matière de sûreté aérienne pour le personnel au sol. Lors de la dernière réunion, le 12 octobre 2005, les membres du groupe de travail ont terminé la rédaction du document intitulé *Security Guidelines for Ground Personnel* (directives de sûreté pour le personnel au sol) et l'ont distribué au début du mois de mai 2006.

De plus, le Groupe de travail sur la formation en matière de sûreté du fret aérien – Éducation et formation (composé de représentants du service des programmes d'éducation et de formation en matière de sécurité de TC, d'intervenants de l'industrie du fret aérien et d'autres ministères) a révisé le *Programme de formation de TC sur le contrôle du fret*. Le nouveau programme comporte cinq modules dont une bande vidéo de formation. Il vise à voir à ce que tous les employés des installations de manutention du fret aérien des principaux aéroports canadiens aient accès aux connaissances et aux compétences dont ils ont besoin pour remplir leurs tâches d'agent de sûreté du fret aérien, conformément aux exigences de TC.

Pour sa campagne de sensibilisation sur la sûreté du fret aérien, menée en hiver 2005, le Comité national du fret aérien en matière de formation et de sensibilisation à la sûreté a élaboré et distribué une affiche intitulée « **SIGNALEZ TOUTE ACTIVITÉ SUSPECTE** ».

Cette affiche était surtout destinée aux entrepôts de fret exploités par les transporteurs de fret aérien.

Le Comité a également lancé sa campagne de sensibilisation de l'été 2005. L'objet de la campagne était de promouvoir l'importance de porter une pièce d'identité ou le laissez-passer de zone réglementée et de renforcer la vigilance à l'égard du signallement des irrégularités liées à la sûreté⁶⁴. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Il s'agit d'un pas dans la bonne direction, mais les campagnes d'affichage et les messages de sensibilisation en milieu de travail sont des moyens insuffisants pour que les employés sachent reconnaître les matières ou les situations dangereuses – surtout lorsqu'il s'agit d'une bombe habilement dissimulée dans un colis.

Lorsqu'on aborde le sujet, on parle de « directives » et de « discussions ». Cela veut dire que quelque chose peut être fait, mais personne au sein de l'administration publique n'est tenu responsable si rien ne se passe.

Le Comité voudrait simplement que quelqu'un au sein de l'administration fédérale soit tenu responsable de veiller à ce que les préposés à l'entretien reçoivent une formation pour jouer un rôle en matière de sécurité dans les aéroports et que des contrôles soient prévus pour mesurer si ces employés savent quoi faire en cas de crise.

La population canadienne a besoin qu'on l'assure que tous les employés d'un aéroport – et non seulement le personnel de la sécurité – sont à l'affût du danger, qu'il s'agisse d'un collègue à l'air douteux ou du tic-tac d'un colis. Pouvons-nous compter sur une telle assurance? Non.

⁶⁴ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 8-9.

Problème 8 : **Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports?**

Les rôles sont actuellement beaucoup trop éparpillés dans les aéroports canadiens. Sam Landry, un inspecteur de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) affecté à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, a remis au Comité une liste de 57 agences de sécurité, forces policières, services de renseignements, ministères et organismes publics qui assument des responsabilités en matière de réglementation ou d'application de la loi à Pearson.

Étant donné les menaces pour la sécurité qui sévissent au XXI^e siècle, il est essentiel que le gouvernement récupère une part de la responsabilité des aéroports qu'il avait déléguée à des administrations locales durant les années 1990.

Il y a un trop grand partage des responsabilités entre Transports Canada (l'organisme de réglementation responsable de la sûreté de l'aviation), L'ACSTA (l'instance en charge de la mise en œuvre des programmes de sécurité aérienne), la Gendarmerie royale du Canada (qui s'occupe d'appliquer partout les lois fédérales et fournit des services de maintien de l'ordre dans trois aéroports⁶⁵), et les administrations aéroportuaires locales (qui exploitent les aéroports).

Il est clair, à la lumière des témoignages recueillis par le Comité, que la responsabilité de la sécurité des aéroports repose entre les mains d'un trop grand nombre d'intervenants pour pouvoir être assumée efficacement.

La sécurité aérienne exige une approche mieux ciblée.

Le 2 août 2002, l'inspecteur Sam Landry de la GRC, affecté à l'aéroport de Toronto, a fait parvenir la liste suivante au Comité :

⁶⁵ La Gendarmerie royale du Canada est chargée du maintien de l'ordre dans les aéroports d'Halifax, d'Edmonton et de Vancouver.

LES 57 ORGANISMES RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON⁶⁶

1. Gendarmerie royale du Canada
2. GRC, Section antidrogue
3. GRC, Sécurité des PDM
4. GRC, Immigration et passeports
5. GRC, Douanes et accise
6. GRC, Peloton de protection du premier ministre
7. GRC, Section de l'exécution des lois fédérales
8. GRC, Produits de la criminalité
9. Police régionale de Peel
10. Service canadien du renseignement de sécurité
11. Greater Toronto Airport Authority (Administration aéroportuaire du Grand Toronto)
12. Agence des douanes et du revenu du Canada
13. Citoyenneté et Immigration Canada
14. Bureau des passeports (ministère des Affaires étrangères et du Commerce international)
15. U.S. Immigration and Naturalization Service
16. U.S. Customs
17. Transports Canada
18. NAVCANADA
19. Corps canadien des commissionnaires
20. Police provinciale de l'Ontario
21. Service de police de Toronto
22. Police régionale de York
23. Police régionale de Niagara
24. Police régionale de Hamilton-Wentworth
25. Police régionale de Halton
26. Postes Canada
27. Federal Express
28. Purolator
29. United Parcel Service
30. Group 4
31. Wackenhut
32. Service des incendies de Mississauga

⁶⁶ Présentation d'une demande de suivi de l'inspecteur Sam Landry, agent responsable, Gendarmerie royale du Canada, affecté à l'aéroport international de Toronto devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2 août 2002.

33. Service des incendies de Toronto
34. Santé Canada
35. Service régional de Peel
36. Toronto Transit Authority
37. Agence canadienne d'inspection des aliments
38. Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada
39. Environnement Canada
40. Inflight Kitchens
41. CARA
42. Paragon Security
43. Alpha Security
44. ASP Security
45. Police militaire canadienne
46. Forces opérationnelles interarmées 2 (FOI 2)
47. Airport Group Canada
48. U.S. Federal Aviation Administration
49. U.S. Secret Service
50. U.S. State Department
51. Central Intelligence Agency
52. Sécurité d'El Al Airlines
53. Sécurité d'Air Canada
54. Sécurité d'Air Transat
55. Sécurité de Sky Service
56. Sécurité du Bureau aéropostal
57. Sécurité d'U.S. Air Force

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- Le Comité a recommandé la création d'un organisme fédéral chargé de la sélection, de la formation et de la supervision du personnel responsable de l'inspection des passagers et de leurs bagages dans les aéroports, ainsi que du choix et de la surveillance des systèmes nécessaires. Cet organisme relèverait de la GRC⁶⁷. (Février 2002)
- Le Comité a aussi recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) soit investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones réglementées des aéroports et au contrôle de sécurité de toutes les personnes et de tous les objets montant à bord d'un aéronef au Canada⁶⁸. (Janvier 2003)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu :

« Le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été instituée en vue d'assurer plusieurs responsabilités essentielles en matière de sûreté aérienne. Le 31 décembre 2002, l'ACSTA a assumé l'entière responsabilité opérationnelle du contrôle préembarquement des passagers et des bagages. La responsabilité de l'ACSTA se résume à six domaines principaux :

- le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels;
- l'achat, le déploiement, l'exploitation et l'entretien des systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports;

⁶⁷ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° 13

⁶⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° VIII.2

- les services de police de la GRC, à contrat, à bord de certains vols et de tous les vols à destination de l'aéroport national de Reagan;
- la mise en œuvre d'une carte d'identité pour les zones réglementées;
- le contrôle de non-passagers accédant aux zones réglementées des aéroports;
- les contributions aux services de police complémentaires dans les aéroports.

L'ACSTA a adopté une approche intégrée à l'égard de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme exhaustif de formation, de certification, de validation et de perfectionnement, lequel comprend plusieurs niveaux de compétence. Le Programme national de formation et de certification de l'ACSTA (PNFC) s'appuie sur les exigences réglementaires et un certain nombre de niveaux de compétence, en vertu desquels les agents de contrôle gravissent les échelons, d'agent de contrôle de base (appareil de radioscopie traditionnel, DTE et méthodes de fouille) à spécialiser (CNP, EDRE et CTX). Ils pourraient même devenir superviseur ou instructeur. Le cours de formation s'articule autour des compétences de base et il est axé sur la sûreté, les habiletés interpersonnelles et la technologie. Le cours est dispensé dans le cadre de séances en classe, de formation assistée par ordinateur ou de formation en cours d'emploi. L'ACSTA a également mis sur pied des programmes de présélection et de perfectionnement.

L'ACSTA investit plus de 4 000 \$ dans la formation de chacun des agents de contrôle. Depuis sa création, la formation en classe a triplé et la formation en cours d'emploi a quadruplé. L'ACSTA a également intégré l'apprentissage à distance. En outre, elle a mis en œuvre des procédures normalisées d'exploitation à l'échelle nationale. L'ACSTA examine et améliore régulièrement son programme national, compte tenu des besoins changeants. Les programmes de présélection et de perfectionnement continu sont des exemples d'améliorations apportées à ce jour. De plus, l'ACSTA déploie des logiciels perfectionnés comme le Système de projection d'images de menaces (SPIM) et le *X-ray Tutor* (X-RT). Le SPIM renforce la vigilance des agents de contrôle, tandis que le *X-RT* complète les programmes de formation actuels, car il comprend de la formation en cours d'emploi visant à renforcer la capacité de reconnaissance des objets qui constituent une menace.

Le gouvernement du Canada est d'avis que la gamme actuelle des responsabilités qui ont été confiées à l'ACSTA lui donne la capacité d'améliorer considérablement la sûreté aérienne. Cette gamme de responsabilités est prise en considération dans le cadre de l'examen de la *Loi sur l'ACSTA*.

Alors que l'ACSTA est responsable de la prestation de services particuliers, TC fournit et surveille les cadres politiques et réglementaires. Cette répartition des responsabilités améliore les vérifications et l'équilibrage du système⁶⁹. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le comité met Transports Canada au défi de démontrer que la hiérarchie, la reddition de comptes et les responsabilités sont bien définies dans les aéroports canadiens.

Le texte qui précède, c'est exactement la réponse de Transports Canada; il s'agit essentiellement d'un résumé de ce que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a fait pour former les agents de contrôle.

C'est un peu triste.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas à Transports Canada, mais à l'ACSTA, qu'il appartient de répondre aux questions concernant la sécurité dans les aéroports canadiens.

Transports Canada devrait se retirer du domaine de la sécurité et se concentrer dans les domaines de sa compétence. Par exemple, rendre le réseau de transport du Canada plus efficace. C'est ce qui intéresse vraiment Transports Canada : transporter les personnes et les marchandises le plus efficacement possible. Le Comité ne dit pas que ce n'est pas un objectif louable. Ce l'est sûrement.

Toutefois, il faudrait confier à d'autres la question de la sécurité, surtout parce que les impératifs de la sécurité nuisent parfois au transport des personnes et des

⁶⁹ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 14-15.

marchandises. Confier la sécurité à Transports Canada, c'est comme confier l'environnement à Industrie Canada. Industrie Canada cherche à maximiser la production. Les environnementalistes veulent s'assurer que la production ne pollue pas la planète. Les deux rôles sont incompatibles.

L'ACSTA devrait rendre des comptes au Parlement par l'entremise du ministre de la Sécurité publique et relever sur le plan opérationnel de la Gendarmerie royale du Canada. Un tel changement favoriserait la nouvelle culture axée sur la sécurité de l'ACSTA et une meilleure collaboration entre les deux organismes.

Le Comité exhorte le gouvernement à confier à l'ACSTA la responsabilité des opérations de sécurité, et à la GRC, celle de la stratégie en matière de sécurité.

Ainsi, au lieu de consulter les intervenants pendant des années pour aboutir à des demi-mesures, nous pourrions peut-être en arriver à des mesures complètes et responsables en matière de sécurité et les appliquer dans un délai raisonnable.

NOUVELLE RECOMMANDATION

A9. Le Comité recommande de transférer la responsabilité de la sécurité dans les aéroports de Transports Canada au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile.

Problème 9 : **Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus**

Le Comité a recommandé un contrôle intégral et rigoureux de tout le fret qui transite dans les 89 grands aéroports canadiens. Toutefois, tant qu'un contrôle intégral ne sera pas assuré, le gouvernement devrait mettre fin à son programme qui consiste à désigner certains expéditeurs comme étant « sûrs » ou « connus » pour que leurs colis puissent être montés à bord rapidement sans subir de contrôle.

Comment peut-on considérer qu'un expéditeur est sûr lorsqu'il n'y a pratiquement aucune garantie que les expéditeurs connus contrôlent leurs employés et leurs clients avant d'embarquer des colis ou tout autre type de fret dans un aéronef?

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé de mettre un terme à la pratique qui consiste à lever les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus ». Il propose d'élaborer un protocole applicable aux expéditeurs qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme celui que l'on est en train d'adopter en vertu de l'accord sur la « frontière intelligente » conclu avec les États-Unis⁷⁰. (Janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu :

«Transports Canada a des exigences en matière de sécurité concernant la sécurité du fret et du courrier aérien. Le ministère veille à ce que ces exigences soient respectées.»

⁷⁰ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° III.3.

De plus, TC a mis en place des exigences en matière de sûreté afin de s'occuper de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne. Le ministère surveille le respect de ces exigences. Depuis 2004, TC a entrepris un examen exhaustif des lacunes dans la sûreté du fret aérien en débattant des politiques avec les intervenants et les autres ministères; en évaluant les risques liés au fret aérien; en examinant les pratiques internationales et en élaborant une stratégie de sûreté du fret aérien.

Dans son budget de 2006, le gouvernement a alloué 26 millions de dollars sur deux ans à la conception et à la mise à l'essai d'un programme de sûreté du fret aérien visant à atténuer les risques pour le transport aérien et à favoriser le transport efficace de marchandises à l'échelle nationale et internationale. TC collaborera étroitement avec l'ASFC pour étudier et évaluer une vaste gamme de mesures d'efficacité, allant de l'établissement d'exigences comparables à l'intégration des programmes de sûreté.

Conformément au PSP, le Canada s'engage à collaborer avec les États-Unis pour élaborer des programmes comparables de sûreté de la chaîne d'approvisionnement; élaborer des protocoles comparables de contrôle et d'inspection et étudier la possibilité de créer une base de données interexploitables d'expéditeurs connus. L'approche adoptée par Transports Canada vise à maintenir l'efficacité du secteur du transport du fret et du transport aérien, tout en renforçant la sûreté.

Le Groupe de travail sur la formation en matière de sûreté du fret aérien – Éducation et formation (composé de représentants du service des programmes d'éducation et de formation en matière de sécurité de TC, d'intervenants de l'industrie du fret aérien et d'autres ministères) a révisé le *Programme de formation de TC sur le contrôle du fret*, lequel comporte cinq modules dont une bande vidéo de formation. Il vise à voir à ce que les employés des installations de manutention du fret aérien des principaux aéroports canadiens aient accès aux connaissances et aux compétences dont ils ont besoin pour remplir leurs tâches d'agent de sûreté du fret aérien, conformément aux exigences de TC.

Pendant l'été 2004, TC a collaboré avec l'industrie du fret aérien afin de créer une nouvelle campagne de sensibilisation sur la sûreté du fret aérien⁷¹. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Cette réponse passe-partout reprend les réponses à d'autres recommandations. Elle est si lacunaire qu'elle ne mentionne même pas le fait que Transports Canada a déjà entrepris une étude de 26 millions de dollars visant à améliorer la sécurité du fret aérien, étude occasionnée, du moins en partie, par le fait qu'il est reconnu que le gouvernement a des réserves concernant le programme actuel des « expéditeurs connus ». Suit des témoignages faits devant le Comité le 19 juin 2006 :

Le sénateur Banks : Pouvez-vous me dire exactement à quoi serviront ces 26 millions de dollars, quelles parties seront concernées par ce processus, et quelles fonctions seront exercées? Pouvez-vous m'indiquer l'échéancier de mise en œuvre de cette initiative? Pouvez-vous me dire combien de temps il faudra pour que ce programme soit réalisé? Dans le cas des camions des zones réglementées, il a fallu attendre trois ans et demi et nous n'avons jamais eu aucun engagement de qui que ce soit sur le temps qu'il faudrait pour faire ça. Maintenant, vous recevez 26 millions de nouveaux dollars pour le fret aérien. Ça prendra combien de temps?

M. Ranger, sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des collectivités, Transports Canada : Tout d'abord, nous ne partons pas de rien. Je sais qu'il y a eu des critiques, et elles étaient légitimes, mais il y a déjà un programme concernant les expéditeurs. Nous avons eu des préoccupations. Il y a des failles que nous devons combler. Cet argent servira à concevoir un programme qui fera l'objet d'un essai pilote. Il y aura quelques interventions spécifiques.

Le sénateur Banks : Pour combler les failles?

M. Ranger : Oui, pour combler ces failles. Je demande à M. Grégoire de m'indiquer en détail ses intentions.

M. Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Cet argent est destiné à concevoir des améliorations pour le fret aérien et à réaliser des essais pilotes. Il ne s'agit pas de combler toutes les failles tout de suite. Nous voulons évaluer et mettre au point des programmes réglementés de sécurité concernant les agents et les expéditeurs pour rehausser la sécurité dans l'intégrité

⁷¹ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 3-4.

de la chaîne d'approvisionnement. Cela se fera avec environ 1 000 sociétés, à quelques douzaines près. Nous voulons évaluer et concevoir une base de données des expéditeurs connus pour essayer d'identifier les partenaires à risque faible de la chaîne d'approvisionnement. À terme, nous aimerions avoir jusqu'à 30 000 sociétés dans le programme.

Plus de cinq ans après le 11 septembre, il est malheureux de constater que la question de la sécurité du fret aérien en est toujours au stade des discussions, mais le Comité se réjouit au moins que Transports Canada reconnaisse qu'il y a des lacunes qu'il faut corriger.

Ce qui préoccupe surtout le Comité, au-delà de la lenteur du processus, c'est que les « intervenants » proposent un programme fondé sur la collaboration volontaire, les pratiques exemplaires et les vidéos.

Le gouvernement doit établir des règles rigoureuses et expéditives concernant les vérifications des antécédents et les précautions en matière de sécurité qui s'imposent lorsqu'il s'agit de transporter des colis et du fret aérien à bord d'appareils qui transportent des passagers.

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

A10. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada prenne les mesures qui s'imposent pour accélérer son étude sur la sécurité du fret aérien afin d'en publier les résultats au printemps 2008.

A11. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada utilise les résultats de l'étude pour créer un système infaillible qui corrigera les lacunes concernant la sécurité du fret aérien dans l'année suivant la publication des résultats de l'étude.

Problème 10 :

Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité

Les exploitants de services aéronautiques à l'aéroport – c'est-à-dire essentiellement, les aérodromes privés rattachés à de grands aéroports pour l'utilisation d'avions nolisés, de jets d'affaire et d'avions de plaisance – ne font l'objet de pratiquement aucun examen. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) doit contrôler ces services, car un gros aéronef privé ou nolisé pourrait tomber entre de mauvaises mains, être utilisé comme missile et causer des dégâts importants, voire même occasionner des décès.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que Transports Canada exige que les aéronefs privés partant d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne soient pas autorisés à décoller avant que l'aéronef, les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout aéronef privé en provenance d'un aérodrome qui n'est pas supervisé par l'ACSTA, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou d'un aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée, afin d'assurer la sécurité des aéroports canadiens⁷². (Janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au comité, Transports Canada a affirmé :

« Même si en vertu du régime actuel il n'est pas obligatoire de contrôler les passagers et les bagages à l'arrivée, tout passager ou bagage en provenance d'un aéroport non désigné est contrôlé s'il est transféré à bord d'un vol à destination d'un aéroport désigné. De plus, certains aéroports ont mis en place des mesures pour éviter que les

⁷² Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° V.1

passagers contrôlés n'entrent en contact avec les passagers non contrôlés; cela garantit l'intégrité du processus de contrôle.

Compte tenu de l'évaluation de la menace et des risques, le ministère continue à affecter les ressources de contrôle en priorité aux activités aériennes commerciales, celles auxquelles les passagers ont accès, y compris le service régulier et les vols affrétés.

Le ministère, dans les aéroports désignés, entreprend un examen exhaustif des vols commerciaux dans le but d'étendre l'application des exigences en matière de contrôle à davantage de vols commerciaux et de continuer à travailler en étroite collaboration avec nos partenaires de l'industrie et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien afin d'obtenir leurs points de vue et d'évaluer les répercussions sur leurs activités. Les discussions avec les intervenants se poursuivront en 2006 et TC cherche à mettre en œuvre les nouvelles améliorations en 2006-2007⁷³. »

Dans sa réponse du 18 décembre 2006 à une demande de clarification du Comité, Transports Canada a répondu :

« Les passagers et les bagages déjà contrôlés à l'aéroport d'origine n'ont pas à être contrôlés de nouveau avant un vol de correspondance à condition qu'ils ne quittent pas la zone stérile.

Un « aéroport désigné » s'entend d'un aéroport où l'ACSTA effectue des contrôles. Dans les aéroports non désignés, l'ACSTA n'assure pas une présence. Il y a 89 aéroports désignés qui gèrent quelque 99 % de tous les vols commerciaux de passagers au Canada. De plus, il y a 545 autres aéroports certifiés qui, en raison de leur niveau d'activité, doivent respecter les normes de certification de Transports Canada. Il y a aussi 1 096 aérodromes enregistrés qui, par définition, sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme sites d'atterrissage et de décollage (y compris sur l'eau)⁷⁴. »

⁷³ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 15-16.

⁷⁴ Transports Canada, « Réponse aux questions additionnelles du Comité », 18 décembre 2006, [Traduction].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Voici une phrase intéressante : « Le ministère, dans les aéroports désignés, entreprend un examen exhaustif des vols commerciaux dans le but d'étendre l'application des exigences en matière de contrôle à davantage de vols ... »

Fini de tergiverser! Les exploitants de services aéronautiques en périphérie des aéroports présentent autant de danger que les exploitants de terminaux de passagers et de fret. Des appareils relativement gros décollent de ces installations. Sans contrôle, comment empêcher un terroriste de prendre les commandes de ces appareils et de foncer sur une installation?

Nombreux sont les exemples de négligence manifeste en matière de sécurité dont, notamment, le fait qu'un grand nombre d'appareils puissent atterrir ou décoller au centre de grandes villes sans que les passagers ou les bagages ne subissent aucune fouille. Les deux cas les plus flagrants sont bien sûr les dessertes par hydravion et par hélicoptère des ports de Vancouver et de Victoria. Ce type de service, commercial sans être lié à un aéroport, devrait être inclus dans la réglementation de l'ACSTA en matière de fouille des passagers et des bagages.

NOUVELLE RECOMMANDATION

A12. Le Comité recommande que toutes personnes et tous les véhicules, y compris les aéronefs privés, soient fouillés dans toutes les installations de services rattachées aux 89 aéroports actuellement désignés.

A12a. Le Comité recommande que les installations aéronautiques de municipalités telles que Victoria ou Vancouver soient immédiatement désignées comme étant sous la surveillance de l'ACSTA.

Problème 11 :

Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports

Tout comme les exploitants des services aéronautiques rattachés à des aéroports canadiens, les vols en provenance de petits aéroports où la sécurité est faible ou inexistante posent un problème de sécurité dans l'ensemble du réseau canadien de transport aérien.

Le fret aérien provenant d'aéroports locaux n'est pas vérifié quand il arrive à l'un ou l'autre des 89 aéroports désignés relevant de l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA). Le Canada compte 1 419 aérodromes et aéroports au total. Le fret provenant des 1 370 petits aéroports doit être vérifié à son arrivée dans des aéroports désignés. S'il ne l'est pas, des matières dangereuses pourraient facilement entrer dans un grand aéroport et constituer un danger pour l'aéroport et ses environs.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que les particuliers, le fret et les aéronefs en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport désigné relevant de la compétence de l'ACSTA⁷⁵. (Janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu :

« Des contrôles de sûreté sont en place dans les petits aéroports et dans les aéroports qui relèvent de l'autorité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) afin de séparer

⁷⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° III.4.

les passagers ayant déjà subi un contrôle de ceux qui attendent d'être contrôlés.

TC est à évaluer le système aéronautique dans son ensemble, y compris les opérations dans les petits aéroports. Le ministère instaurera des procédures de sûreté plus rigoureuses, s'il y a lieu⁷⁶.

« L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé qu'en date du 1^{er} janvier 2006, tous les pays devront avoir mis en œuvre le processus de contrôle des bagages enregistrés pour les vols internationaux. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada (TC) ont dépassé les exigences de l'OACI et contrôlent les bagages enregistrés pour tous les vols internationaux et la plupart des vols nationaux depuis le 31 décembre 2005.

L'ACSTA a élaboré un plan de déploiement pour l'équipement des SDE, lequel s'échelonne sur les trois à cinq ans de la période de mise en œuvre annoncée dans le budget de 2002. TC a collaboré avec l'ACSTA pour accélérer la mise en œuvre du plan en adoptant des mesures provisoires qui permettront de procéder à des contrôles avant la mise en place permanente et complète des installations aux principaux aéroports.

Au terme de la mise en œuvre des SDE dans les aéroports désignés, tous les bagages de cabine et bagages enregistrés seront soumis à une détection d'explosifs. L'utilisation d'autres méthodes de contrôle, comme l'équipement de radioscopie, les chiens renifleurs et les procédures de fouille manuelle, se poursuivra et sera même étendue dans certains cas⁷⁷. »

⁷⁶ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 9.

⁷⁷ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 2.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

« TC est à évaluer le système aéronautique dans son ensemble, y compris les opérations dans les petits aéroports. Le ministère instaurera des procédures de sûreté plus rigoureuses, s'il y a lieu⁷⁸. »

TRADUCTION : Ne posez pas de questions. Nous nous rendront peut-être dans les petits aéroports un jour, ou peut-être pas. Le cas échéant, nous vous le ferons savoir.

Le Comité a fait la recommandation suivante il y a quatre ans, et il la maintient :

- **Transports Canada devrait exiger que les appareils privés devant partir d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne sont pas autorisés à décoller avant que les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout avion privé en provenance d'un autre aérodrome, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou de tout autre aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée.**

[Janvier 2003 – *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*]

Les aéronefs non fouillés à leur arrivée à un aéroport désigné en provenance d'un aéroport non désigné présentent une menace encore plus grande que les camions non fouillés qui ont accès côté piste. Ils devraient être traités en conséquence.

⁷⁸ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 9.

Problème 12 :

Déficiences du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

L'ACSTA n'a pas développé la capacité ni les liens qu'il faut avec les autres intervenants des milieux de la sécurité et du renseignement pour être en mesure de prémunir les voyageurs dans les aéroports canadiens et à bord des avions des lignes aériennes canadiennes contre les situations dangereuses.

Le Comité a cru pendant un certain temps que l'ACSTA devait se doter de moyens pour recevoir et utiliser directement les dernières analyses du SCRS et de la GRC concernant des attaques et des menaces potentielles de terroristes. L'ACSTA devrait aussi adopter des mécanismes précis pour lui permettre de partager les renseignements de ce genre avec le personnel de première ligne et de les canaliser en retour.

Voici un extrait du *Rapport d'examen spécial* de décembre 2006 de la vérificatrice générale :

« L'ACSTA considère que l'une de ses priorités est d'avoir un accès plus grand aux renseignements de sécurité. Le milieu de la sécurité du renseignement du Canada se compose de Transports Canada et de plusieurs autres organismes comme la GRC et le SCRS, mais il ne comprend pas l'ACSTA. Transports Canada transmet des renseignements à l'ACSTA. Cependant, l'ACSTA a déclaré qu'elle doit avoir directement accès aux renseignements de sécurité et que cela est primordial pour qu'elle puisse faire son travail de manière efficace. Elle a embauché deux employés pour regrouper et analyser les renseignements de sécurité. Ces employés préparent des fiches quotidiennes et des rapports hebdomadaires de renseignements à l'intention de la haute direction de l'ACSTA⁷⁹. »

L'ACSTA doit se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir former ses agents affectés au contrôle préembarquement et au contrôle des non-passagers. Pour qu'elle puisse contrer l'action des terroristes et des criminels, il

⁷⁹ Bureau du vérificateur général du Canada, « Rapport d'examen spécial – version expurgée », 15 décembre 2006, p. 19, disponible à : http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about_propos/rep_rap/oag_bvg/CATSA%20Exam_Spec_F.pdf.

faut que la formation qu'elle dispense repose sur des renseignements fiables et à jour.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que l'ACSTA se dote d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités⁸⁰. (Janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse du 7 juillet 2006 au comité, Transports Canada a affirmé :

« L'ACSTA a mis en œuvre des normes nationales par l'intermédiaire de ses programmes de formation et de certification à niveaux multiples à l'intention des agents de contrôle. L'ACSTA a mis en œuvre des procédures normalisées d'exploitation et des plans opérationnels pour l'ensemble des 89 aéroports désignés.

Actuellement, TC fournit les renseignements de sécurité appropriés à l'ACSTA compte tenu des responsabilités de cette dernière. L'ACSTA collabore étroitement avec TC et le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada afin de veiller au partage adéquat de renseignements sur les menaces. La décision de consolider les rôles et responsabilités en matière de sûreté aéroportuaire et aérienne se trouve entre les mains du gouvernement du Canada⁸¹. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Pourquoi un service de sécurité continuerait-il de recevoir du renseignement de sécurité d'un ministère dont le mandat a trait au transport efficace des personnes et des marchandises et non à la sécurité?

⁸⁰ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation no VIII.3.

⁸¹ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 16.

Pourquoi le service de sécurité ne serait-il pas doté d'une capacité en matière de renseignement?

S'agirait-il d'une autre guerre intestine à Ottawa?

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

A13. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada donne à l'ACSTA accès à tout renseignement disponible en matière de sécurité aérienne.

A14. Le Comité recommande que l'ACSTA se dote de sa propre capacité en matière d'analyse de renseignements, en collaboration avec la GRC et le SCRS.

Problème 13 : **Confidentialité excessive en matière de sécurité**

Les autorités canadiennes sont promptes à invoquer le besoin de confidentialité au nom du maintien de la sécurité dans les ports et les aéroports. Elles soutiennent que toute information donnant une idée de l'état de la sécurité dans ces centres vitaux pourrait servir à d'éventuels terroristes si elle était divulguée.

Le Comité ne rejette pas l'argument selon lequel il convient de tenir confidentiels les renseignements qui permettraient de contourner le système de sécurité. Mais nous savons d'expérience que la confidentialité excessive permet de camoufler un manque d'efficacité ou une mauvaise administration et entraîne généralement des manquements à la sécurité.

Le fait de taire des renseignements sur les failles du système de sécurité dans les ports et les aéroports n'a pas vraiment d'effet dissuasif sur quiconque cherche à connaître ces failles, car il est possible d'obtenir les renseignements voulus auprès du personnel des ports et des aéroports. Seule la population canadienne est laissée dans le noir. Les électeurs ont besoin d'information pour exiger des gouvernements qu'ils rehaussent les mesures de sécurité lorsque cela est nécessaire.

Lorsque le Comité s'est intéressé à la sécurité des ports maritimes et des aéroports après le 11 septembre 2001, de nombreux bureaucrates, et quelques politiciens, ont réagi comme si la sécurité aérienne et la sécurité des aéroports relevaient de leur domaine exclusif et que la seule chose que pouvait faire le public était de se fier à eux.

En entendant les témoignages livrés par des représentants de Transports Canada, le Comité était consterné de voir ceux-ci invoquer le besoin de confidentialité pour éviter de répondre à des questions visant à déterminer si le gouvernement prenait les mesures nécessaires pour protéger les voyageurs. Le Comité a fini par se tourner du côté des employés d'aéroports, qui, comme tous leurs collègues, savent que la sécurité dans les aéroports canadiens est en grande partie illusoire.

La sécurité reposant sur la confidentialité est défailante, car elle est à tout jamais compromise dès lors qu'il y a atteinte à la confidentialité. Comme le souligne Bruce Schneier dans son livre *Beyond Security*, aussi solide que soit la serrure, si

les voleurs savent qu'il y a une clé sous le paillason, on peut dire adieu à la sécurité.

Dans les aéroports canadiens, absolument tout le monde sait où se trouvent les clés et quelles serrures sont vulnérables. Le crime organisé a depuis longtemps ouvert de larges brèches dans le système de sécurité des aéroports, que le gouvernement affirme être en train de refermer.

Mais nous avons découvert que ce n'est pas le cas. À partir du moment où la confidentialité ne tenait plus, la sécurité a commencé à s'améliorer. Sur quoi doit-on alors miser : la confidentialité ou un degré d'ouverture?

La confidentialité n'est pas un remède aux problèmes de sécurité. Elle ne fait que retarder leur résolution.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en oeuvre des mesures de sécurité concernant le voyage aérien, mesures qui seraient assorties, pour la population canadienne, d'une parfaite transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier⁸². (janvier 2003)**
- **Les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent prendre acte que la sécurité des voyages aériens concerne effectivement la population et ils doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs⁸³. (janvier 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici la réponse fournie par Transports Canada le 7 juillet 2006 :

« L'ACSTA collabore avec le Bureau du vérificateur général du Canada afin de s'assurer que toutes les dépenses sont correctement déclarées. Aux

⁸² Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n^{os} X.1 et X.2.

⁸³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n^{os} X.1 et X.2.

fins de transparence et de reddition de comptes, l'Administration publique également tous les renseignements sur son site Web⁸⁴ ».

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Depuis la tragédie du 11 septembre, les gouvernements du Canada ont apporté des changements aux systèmes de sécurité dans les ports et les aéroports canadiens. Mais dans bien des cas, ils n'y ont pas apporté les changements recommandés par le Comité et par d'autres intéressés, dont la vérificatrice générale du Canada.

Les réponses que nous avons obtenues des représentants des gouvernements successifs qui ont tenté de mettre à jour le *Manuel de sécurité* se résument à la morne assurance que l'univers poursuit sa marche comme il se doit ou qu'un ministère ou un autre collabore avec les intervenants à... et patati et patata.

Ce qu'il manque au tableau, c'est une vision claire du gouvernement où il reconnaît son obligation d'assurer une sécurité aérienne intégrale et, comme l'a souligné la vérificatrice générale dans son rapport de 2005, de mettre en place un système de mesure des bons éléments et des moins bons.

Nous n'avons reçu aucune réponse du gouvernement démontrant à l'évidence que des tests ont été effectués et qu'ils font ressortir les points positifs du système ou les points nécessitant des correctifs.

Non seulement nous ignorons les résultats des tests qui pourraient être effectués, mais, dans la plupart des cas, nous ne savons même pas si des tests sont en cours.

Comment savoir si un système de sécurité fonctionne bien s'il n'est pas mis à l'épreuve? Comment la population canadienne peut-elle juger si les voyages par avion sont sûrs quand elle ignore les résultats des tests? Si ces derniers sont positifs, leur divulgation aura pour effet d'accroître la confiance dans le système. S'ils ne sont pas bons, la population mérite de le savoir.

La vérificatrice générale se plaint de l'absence de mécanismes institutionnalisés d'évaluation des risques à Transports Canada. A-t-on établi de tels mécanismes

⁸⁴ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006.

depuis la publication du rapport de la vérificatrice? Ont-ils donné des résultats? À notre connaissance, non.

Le gouvernement du Canada s'en tire avec des retouches superficielles. Faire sauter les gens dans des cerceaux aux points de contrôle de sécurité des passagers donne à penser que le contrôle est serré, et les vols, sûrs.

Qu'en est-il de la sécurité dans les coulisses, là où l'on vérifie les bagages, où l'on embarque le courrier et les marchandises et où s'affairent le personnel des aéroports ainsi que les fournisseurs de l'extérieur? Les autorités aéroportuaires vérifient-elles les systèmes de sécurité intérieurs? Si elles ne le font pas, elles le devraient. Si elles le font, elles devraient communiquer les résultats de leurs vérifications. La sécurité dans les aéroports est une question de la plus haute importance pour les Canadiens. La population doit pouvoir se déplacer par avion en toute connaissance de cause.

Les « tests d'intrusion » qui ont actuellement cours en sont un bon exemple : des agents du gouvernement tentent subrepticement de passer des armes à feu, des couteaux et des « explosifs » aux contrôles pour vérifier si l'ACSTA fait bien son travail. Avant le 11 septembre, le gouvernement rendait toujours publics les résultats. Depuis, il ne le fait plus – de toute évidence parce que les États-Unis ne le font pas.

Le Comité a appris de hauts fonctionnaires que le taux d'échec – pourcentage d'objets non détectés aux contrôles – se situe dans les deux chiffres.

C'est scandaleux et, si le public connaissait les vrais chiffres, les gens réclameraient des mesures.

Aux demandes du Comité pour que cette information soit rendue publique, le gouvernement a répondu que cette information servirait ; à cause des terroristes – même si elle est communiquée de manière générale au lieu de porter sur des objets précis. Le Comité a répliqué en proposant que les résultats soient rendus publics six mois après les tests ou au bout de tout délai raisonnable jugé nécessaire pour corriger les lacunes. Le gouvernement a refusé du revers de la main.

NOUVELLE RECOMMANDATION

A15. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada rende publics, dans les six mois suivants, les résultats des tests d'intrusion effectués dans les aéroports, ou mette en œuvre un plan pour faire en sorte que ces résultats soient communiquée de façon régulière après une période plus longue, mais cependant raisonnable, afin de se laisser suffisamment de temps pour corriger les lacunes révélées par les tests.

Voici ce que pense Bruce Schneier après avoir étudié la question :

« N'acceptez pas qu'on vous dise que les détails d'un système de sécurité ne peuvent être dévoilés pour des raisons de confidentialité. J'ai évalué des centaines de systèmes de sécurité au cours de ma carrière et j'ai appris que lorsque quelqu'un ne veut pas révéler les détails du système, c'est habituellement que cette personne serait embarrassée de le faire. Le secret contribue à perpétuer la mentalité du « fiez-vous à nous et vous ne le regretterez pas », qui aboutit inmanquablement à la mise en place de systèmes de sécurité boiteux. L'ouverture démystifie; le secret obscurcit.»⁸⁵

Bruce Schneier

Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World, page 278

⁸⁵ Bruce Schneier, *Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World* (New York, Copernicus Books, 2003), p. 278. [traduction]

Problème 14 :

Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

Imposé le 27 mars 2002 sur les vols en provenance des aéroports canadiens, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien est une taxe directe que doivent payer les passagers du transport aérien pour l'amélioration de la sécurité dans le système de circulation aérienne par suite des événements du 11 septembre.⁸⁶

Depuis sa création, le montant du droit a été modifié à quatre reprises, comme l'indique le tableau qui suit.

MODIFICATIONS APPORTÉES AU DROIT POUR LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS DU TRANSPORT AÉRIEN, DE MARS 2002 À L'HEURE ACTUELLE⁸⁷

27 mars 2002 – 18 juin 2003

Vols intérieurs – 24 \$
Vols continentaux – 24 \$
Vols à l'extérieur du continent – 24 \$

19 juin 2003 – 12 mai 2005

Vols intérieurs – 14 \$
Vols continentaux – 24 \$
Vols à l'extérieur du continent – 24 \$

13 mai 2005 – 28 juin 2005

Vols intérieurs – 12 \$
Vols continentaux – 20 \$
Vols à l'extérieur du continent – 20 \$

29 juin 2005 – 21 juin 2006

Vols intérieurs – 10 \$
Vols continentaux – 17 \$
Vols à l'extérieur du continent – 17 \$

⁸⁶ Cette taxe avait été recommandée par le sénateur Colin Kenny, président du Comité permanent de la sécurité publique et nationale, dans un éditorial intitulé « We should start charging airline travelers a safety tax of \$10 », en date du 29 octobre 2001, qui était apparu dans un certain nombre de publications, dont le *Hill Times*.

⁸⁷ Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien/vols continentaux est inférieur si le montant prévu au paragraphe 165(1) de la *Loi sur la Taxe d'accise* (taxe sur les produits et services) n'est pas exigible. On suppose que la TPS s'applique à tous ces montants.

22 juin 2006 – actuellement

Vols intérieurs – 9,90 \$

Vols continentaux – 16,84 \$

Vols à l'extérieur du continent – 17 \$

Dans son rapport *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, publié en 2003, le Comité se plaignait de ce droit parce que, à son avis, le public ne savait pas s'il en avait pour son argent. Le montant du droit initial correspondait-il à une estimation hypothétique des dépenses qu'entraînerait l'amélioration de la sécurité? Combien d'argent dépensait-on pour améliorer la sécurité? Où l'argent allait-il? Les réponses ne venaient pas.

Le Comité voulait obtenir des précisions parce qu'il considérait que la population a le droit de savoir a) comment son argent est dépensé et b) si de meilleures mesures de sécurité étaient bel et bien adoptées et si elles étaient efficaces.

Une seconde question préoccupe aujourd'hui le Comité : l'ampleur des quatre baisses du droit depuis son instauration. La baisse la plus marquée touche les vols intérieurs : le droit est passé de 24 \$ pour un aller-retour à 9,90 \$. Il a également été réduit pour les vols continentaux (de 24 à 16,84 \$) et pour les vols à l'extérieur du continent (de 24 à 17 \$).

Dans certaines circonstances, nous partagerions l'enthousiasme d'autres passagers du transport aérien, car personne n'aime payer plus de taxes qu'il n'en faut et ces passagers se plaignent à juste titre des frais qui s'ajoutent aujourd'hui aux prix des billets.

Il y a cependant un hic. Nous estimons que seulement 25 p. 100 des modifications prévues ont été apportées au système de sécurité aéroportuaire. S'il coûte trop cher au gouvernement de procéder rapidement aux améliorations, il n'y a alors pas lieu de réduire le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien.

Il reste beaucoup à faire :

LISTE DES MESURES COÛTEUSES QU'IL RESTE À PRENDRE DANS LA AÉROPORTS CANADIENS

1. Augmenter le nombre d'agents de la GRC dans les aéroports de quelque 600 à 800 équivalents temps plein (problème 1a)
2. Mettre à jour le système de vérifications des antécédents des travailleurs des aéroports aux trois ans au lieu de cinq ans (problème 1b)
3. Établir un système de fouilles systématiques des employés et des véhicules à l'entrée des zones réglementées (ce qui équivaut à fouiller plus de 100 000 travailleurs par jour⁸⁸) et de fouilles au hasard d'un employé sur dix à la sortie des zones réglementées (problème 1c)
4. Établir un système national de cartes d'identité électroniques assorties de barrières géographiques pour surveiller et contrôler les mouvements suspects dans les zones de sécurité à risque élevé (problème 2)
5. Établir un système de contrôle multicouches complet (détection de vapeurs, rayons X et autres formes de fouille pour la totalité des bagages enregistrés, des sacs postaux et du fret (problème 3)
6. Établir un système de contrôle des chariots de service embarqués (problèmes 4)
7. Munir les postes de pilotage de tous les aéronefs canadiens de doubles portes ou de cloisons (problème 5)
8. Établir un système de cours de formation, d'exercices et de tests à l'intention des bagagistes et des préposés à l'entretien pour améliorer la sécurité aérienne (problème 7)
9. Étudier les lacunes de sécurité concernant le fret aérien et établir à partir de cette étude un système pour y remédier (problème 9)

⁸⁸ « Nous contrôlons chaque jour à l'intérieur du système quelque 1 200 travailleurs. Plus de 100 000 personnes travaillent dans les aéroports du Canada. », Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, Fascicule 6 – *Témoignages*, Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, 30 octobre 2006.

- 10.Établir un système de fouille de l'ensemble des personnes et du fret en provenance d'installations à l'aéroport à leur arrivée dans un terminal de l'aéroport (problème 10)
- 11.Établir un système de fouille, à l'arrivée, des aéronefs privés en partance d'une installation à l'aéroport non contrôlée par l'ACSTA (problème 11)
- 12.L'ACSTA doit se doter d'une capacité interne de renseignement (problème 12)

Bien entendu, il se peut que l'argent ne pose pas problème. Il se peut que la bureaucratie s'entretienne toujours avec les « intervenants » et se demande ce qu'il convient de faire au lieu d'aller de l'avant. Mais si l'argent représente un frein, le public devrait en être informé. Il devrait savoir exactement à quoi sert le droit et s'il couvre les améliorations qui n'ont pas encore été apportées, telle l'inspection des marchandises et du courrier.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada d'indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 \$ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre⁸⁹. (janvier 2003)**
- **Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada, en ce qui concerne les recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 \$, de préciser quelle somme revient à l'ACSTA ainsi qu'aux autres ministères et organismes et, pour ces derniers, quelle somme est dépensée à chaque aéroport et à quel titre⁹⁰. (janvier 2003)**

⁸⁹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n^{os} IX.1 et IX.2.

⁹⁰ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n^{os} IX.1 et IX.2.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

La réponse fournie par Finances Canada le 4 juillet 2006 se lit ainsi :

« [...] les revenus tirés du DSPTA ⁹¹ sont déclarés chaque mois dans *La revue financière*, publiée par le ministère des Finances du Canada, et une fois par an dans les Comptes publics du Canada. En outre, les revenus tirés du DSPTA sont assujettis à une vérification de la vérificatrice générale du Canada, tel qu'indiqué précédemment. Le DSPTA est payable par les passagers du transport aérien, et perçu et remis par les transporteurs aériens, ce qui explique que les revenus ne sont pas déclarés par aéroport. Cette approche traduit le fait que les fonds liés au DSPTA servent à financer le système amélioré de sécurité du transport aérien à l'échelle nationale, ce qui est en accord avec le principe général que la perception et la remise des fonds doivent être les plus efficaces possibles, et assujettis à des exigences raisonnables en matière de vérification.

[En ce] qui concerne la déclaration des dépenses, le DSPTA a été adopté pour financer le système amélioré de sécurité du transport aérien, notamment la mise en place de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour consolider la prestation des services de sûreté aérienne essentiels, et regrouper certaines dépenses de Transports Canada et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Comme l'exige la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de l'ACSTA est déposé aux deux chambres du Parlement. L'ACSTA a jusqu'à maintenant présenté trois rapports annuels, pour les exercices 2002-2003 à 2004-2005. Ces derniers contiennent une large gamme de renseignements d'ordre financier et opérationnel »⁹².

⁹¹ Finances Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 4 juillet 2006. « Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) est entré en vigueur le 1^{er} avril 2002, en vue de financer le système amélioré de sécurité du transport aérien, tel qu'annoncé dans le budget de 2001. [...] Depuis le 1^{er} mars 2005, le DSPTA s'applique aux taux de 5 \$ pour un aller-simple et de 10 \$ pour un aller-retour pour les vols intérieurs, de 8,50 \$ pour les vols transfrontaliers et de 17 \$ pour les autres vols internationaux. [...] les taux du DSPTA (qui incluent la TPS le cas échéant) pour les billets d'avion achetés à partir du 1^{er} juillet 2006 passeraient à 4,95 \$ pour un aller-simple et à 9,90 \$ pour un aller retour dans le cas des vols intérieurs, et à 8,42 \$ pour les vols transfrontaliers. Dans le cas des autres vols internationaux, le taux du DSPTA, non assujetti à la TPS, serait toujours de 17 \$. »

⁹² Finances Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 4 juillet 2006.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Ventiler les revenus et les dépenses par aéroport**

Dans les deux derniers budgets fédéraux, on trouvait une comptabilité générale du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, mais les rapports ne permettaient pas au public d'établir facilement un lien entre la somme des droits perçus et la sécurité qu'elle sert à financer, pour chaque aéroport.

- **Effectuer des examens annuels du droit pour la sécurité**

Le Comité estime que le gouvernement doit évaluer chaque année le droit pour la sécurité des passagers. Il devrait continuer de rendre compte annuellement de la pertinence du droit exigé jusqu'à ce qu'il puisse démontrer, sur une période de plusieurs années, que le montant du droit en question est approprié.

- **Coût et mise en œuvre des recommandations du présent rapport.**

Le Comité a-t-il été assez clair?

Problème 15 :

Manque de transparence concernant les dépenses en matière de sécurité

L'ACSTA n'a pas présenté de compte rendu exhaustif de ses dépenses. Le public doit savoir combien d'argent est dépensé, et dans quels secteurs, pour garantir la sécurité dans les aéroports. Il faut concilier la confidentialité de certains renseignements sur la sécurité et le droit du Parlement et des Canadiens de savoir comment leur argent est dépensé afin d'atténuer les risques.

Les Canadiens devraient savoir quelles sont les dépenses du gouvernement au chapitre de la sécurité dans chacun des grands aéroports du pays, et la vérificatrice générale devrait être habilitée à effectuer des vérifications de l'optimisation de ces dépenses sur les lieux mêmes des autorités aéroportuaires. À l'heure actuelle, la vérificatrice générale n'a pas ce pouvoir. Il faudrait le lui conférer par voie législative.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que l'ACSTA fasse rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et qu'elle dépose un état des dépenses annuel pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non passagers côté piste et les services de police⁹³. (janvier 2003)**
- **Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada de conférer, par voie législative, au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque autorité aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées par chaque autorité. En outre, Transports Canada devrait être chargé de vérifier et de superviser de façon suivie les dépenses réalisées par chaque autorité aéroportuaire au titre de la sécurité⁹⁴. (janvier 2003)**

⁹³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° IX.3.

⁹⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° IX.4.

- Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l’optimisation des ressources – de l’ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les autorités aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi)⁹⁵. (janvier 2003)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici la réponse fournie par Transports Canada le 7 juillet 2006 :

« L’ACSTA ne présente pas de ventilation publique des dépenses par aéroport. L’ACSTA n’a pas le mandat de vérifier le courrier et le fret.

Le montant total des dépenses de l’ACSTA est accessible au public dans le rapport annuel et le résumé du plan d’entreprise qu’elle dépose au Parlement. Les renseignements généraux à l’égard des dépenses se trouvent dans le plan d’entreprise de l’ACSTA et les états financiers vérifiés. Le vérificateur général du Canada les vérifie, en vertu de la *Loi sur l’ACSTC*, afin de s’assurer que l’ACSTA respecte des pratiques financières adéquates⁹⁶. »

Dans une réponse distincte transmise au Comité le 7 juillet 2006 au sujet des recommandations concernant le Bureau du vérificateur général, Transports Canada a indiqué :

« Les administrations aéroportuaires ont leurs propres vérificateurs externes qui se rapportent à elles et à leur conseil d’administration. L’introduction d’un deuxième vérificateur externe avec une portée très précise pourrait brouiller les responsabilités et amener une confusion des rôles. Rien ne devrait empêcher le vérificateur général du Canada de faire le suivi de l’ACSTA, de TC et de la façon dont ils s’acquittent de leurs rôles respectifs, y compris la gestion des subventions, des contributions ou des contrats, et l’optimisation convenable des ressources.

⁹⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° VIII.5.

⁹⁶ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006.

En outre, le Bureau du vérificateur général du Canada a vérifié les intervenants en matière de sûreté et de renseignements du Canada, en mettant l'accent sur les transports. Il a publié la phase I du rapport en mars 2004 et la phase II en mars 2005⁹⁷. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral administrait autrefois les aéroports du Canada. Quand il a confié cette responsabilité à chacune des autorités aéroportuaires dans les années 1990, il s'est vraiment lavé les mains de tout ce qui pouvait se passer dans les aéroports. Il semble que certains aéroports prennent la sécurité au sérieux, d'autres moins.

La population devrait connaître les changements apportés d'une année à l'autre aux dépenses engagées pour la sécurité dans les aéroports, et le vérificateur général devrait être autorisé à examiner les dépenses à ce chapitre dans les aéroports au nom du public.

Le transport aérien est trop important pour la sécurité physique et le bien-être économique des Canadiens pour que les autorités aéroportuaires puissent nous dissimuler leurs activités.

NOUVELLE RECOMMANDATION

A16. Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'inviter la vérificatrice générale à effectuer une vérification des dépenses de sécurité, notamment le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, pour s'assurer que les sommes perçues auprès des passagers sont bel et bien affectées à des technologies et à des activités visant à les protéger efficacement.

⁹⁷ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité » 7 juillet 2006).

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 déferés 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

ANNEXE II

Index des recommandations

Manuel de sécurité du Canada 2005

Problème 1(a) : Présence policière insuffisante dans les aéroports

- Le Comité a recommandé que la responsabilité de tous les services policiers ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens soit retirée des administrations aéroportuaires pour être confiée exclusivement à la GRC, qui pourra à son tour en confier certaines parties en sous-traitance à l'ACSTA98. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé d'investir la GRC de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste99. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé que les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les administrations aéroportuaires soient chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien100. (Janvier 2003)

⁹⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. (Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003), p.107, 125, recommandation n° VIII.1 et n° VIII.4

⁹⁹ Après l'impression, le Comité s'est rendu compte que la version originale de la recommandation n° VIII.4 était erronée et ne correspondait pas à son point de vue. On devrait lire : « La GRC devrait être investie de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste. » Le libellé de la recommandation n° VIII.4 originale est le suivant : « L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste. » Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 107, 125, recommandation n° VII.1 et n° VIII.4

¹⁰⁰ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 107, recommandation n° VII.2

Problème 1(b) : Vérifications insuffisantes des antécédents

- Le Comité a recommandé que des vérifications sécuritaires et policières plus rigoureuses soient menées pour tous les demandeurs de laissez-passer¹⁰¹. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé que l'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points nécessaire pour obtenir un laissez-passer de zone réglementée – le Centre d'information de la police canadienne (pour le casier judiciaire), le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) (pour les menaces potentielles à la sécurité) et Transports Canada (lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossiers de crédit contrôlés) – soit effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans¹⁰². (Janvier 2003)

Problème 1(c) : Contrôle insuffisant de l'accès aux zones réglementées

- Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) se charge de faire en sorte que toutes les personnes et tous les véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Au moment de quitter ces zones, ces mêmes personnes et véhicules seraient fouillés de façon aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales¹⁰³. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé qu'un système national d'identification électronique (laissez-passer intelligent) soit mis en place afin de contrôler les déplacements dans les zones à risque élevé¹⁰⁴. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé qu'une étude soit menée sur les systèmes de contrôle des entrées et sorties qui permettent de surveiller les déplacements

¹⁰¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.C

¹⁰² Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 76, recommandation n° IV.5

¹⁰³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 76, recommandation n° IV.4.

¹⁰⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.A

dans les zones sécuritaires des terminaux et dans le périmètre de l'aéroport¹⁰⁵. (Février 2002)

Problème 2 : Vérification de la légitimité des équipages de bord et du personnel de piste

[Ces recommandations s'ajoutent aux recommandations qui s'appliquaient aux zones réglementées dans la section précédente, 1(c).]

- Le Comité a recommandé que l'ACSTA délivre des laissez-passer nationaux à tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent plus naturellement d'une compétence nationale plutôt que régionale. Si les administrations aéroportuaires locales devaient continuer de remettre des laissez-passer donnant accès aux zones réglementées, il faudrait que ces documents émis localement :
 - soient conformes à un modèle national uniforme obéissant à une configuration également nationale définie par l'ACSTA;
 - puissent être annulés par l'ACSTA; et
 - puissent être validés à l'aide de la base de données nationale de l'ACSTA106. (Janvier 2003)

- Le Comité a recommandé que tous les aéroports canadiens devront se doter, avant le 31 décembre 2003, de nouveaux laissez-passer électroniques donnant accès au côté piste qui font appel à des identificateurs biométriques et qui :
 - sont encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur de travail habituel de l'employé;
 - expirent automatiquement après trois ans; et

¹⁰⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'État de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 11.B

¹⁰⁶ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.1

- peuvent être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement¹⁰⁷. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé que l'ACSTA soit habilitée à délivrer les laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres personnes, ainsi qu'aux véhicules autorisés à circuler ou à travailler côté piste¹⁰⁸. (Janvier 2003)

Problème 3 : La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés

- Le Comité a recommandé qu'on examine le courrier et les colis acheminés dans les aéroports afin de s'assurer qu'ils font l'objet d'une inspection de sécurité suffisante¹⁰⁹. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé qu'un personnel spécialisé et dûment formé à cette fin devrait immédiatement procéder à des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret¹¹⁰. (Janvier 2003)
- Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1^{er} janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret¹¹¹.

Problème 4 : Contrôle des bagages enregistrés

- Le Comité a recommandé que l'équipement voulu soit installé dans les aéroports désignés par Transports Canada afin de soumettre les passagers, comme leurs bagages, à des inspections visant à s'assurer qu'ils ne sont pas porteurs d'armes ni d'explosifs, et qu'on procède également à l'installation

¹⁰⁷ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.2,

¹⁰⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 75, recommandation n° IV.3

¹⁰⁹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 14

¹¹⁰ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p.55, recommandation n° III.1

¹¹¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 55, recommandation n° III.2.

d'appareils capables de déceler la présence d'agents chimiques, biologiques ou bactériologiques, quand des appareils fiables pour ce faire seront disponibles¹¹². (Février 2002)

- Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1^{er} janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret¹¹³. (Janvier 2003)

Problème 5 : Vulnérabilité des portes du poste de pilotage

- Le Comité a recommandé que Transports Canada exige, avant le 30 juin 2003, la conception d'un système à doubles portes ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage et oblige les compagnies aériennes à doter leurs appareils de tels systèmes avant le 31 décembre 2004¹¹⁴. (Janvier 2003)

Problème 6 : Alerter les équipages d'aéronefs

- Le Comité a recommandé que tous les membres d'équipage soient informés de la présence d'un agent de protection à bord¹¹⁵. (Janvier 2003)

Problème 7 : Formation en matière de sécurité pour les proposés à l'entretien

- Le Comité a recommandé qu'avant le 30 septembre 2003, Transports Canada veille à ce que les compagnies aériennes offrent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance, ainsi qu'à tous

¹¹² Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*. Ottawa : Sénat du Canada, février 2002, p. 130, recommandation n° 12

¹¹³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*. Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003, p. 55), recommandation n° III.2

¹¹⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° II.2.

¹¹⁵ Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, janvier 2003, p. 35, recommandation n° II.1.

les autres employés travaillant à proximité des aéronefs, afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses¹¹⁶. (Janvier 2003)

Problème 8 : Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports?

- Le Comité a recommandé la création d'un organisme fédéral chargé de la sélection, de la formation et de la supervision du personnel responsable de l'inspection des passagers et de leurs bagages dans les aéroports, ainsi que du choix et de la surveillance des systèmes nécessaires. Cet organisme relèverait de la GRC¹¹⁷. (Février 2002)
- Le Comité a aussi recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) soit investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones réglementées des aéroports et au contrôle de sécurité de toutes les personnes et de tous les objets montant à bord d'un aéronef au Canada¹¹⁸.

Problème 9 : Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus

- Le Comité a recommandé de mettre un terme à la pratique qui consiste à lever les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus ». Il propose d'élaborer un protocole applicable aux expéditeurs qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme celui que l'on est en train d'adopter en vertu de l'accord sur la « frontière intelligente » conclu avec les États-Unis¹¹⁹. (Janvier 2003)

¹¹⁶ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, p. 25, recommandation n° I.3.

¹¹⁷ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° 13

¹¹⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° VIII.2

¹¹⁹ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° III.3.

Problème 10 : Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité

- Le Comité a recommandé que Transports Canada exige que les aéronefs privés partant d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne soient pas autorisés à décoller avant que l'aéronef, les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout aéronef privé en provenance d'un aérodrome qui n'est pas supervisé par l'ACSTA, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou d'un aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée, afin d'assurer la sécurité des aéroports canadiens¹²⁰. (Janvier 2003)

Problème 11 : Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports

- Le Comité a recommandé que les particuliers, le fret et les aéronefs en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport désigné relevant de la compétence de l'ACSTA¹²¹. (Janvier 2003)

Problème 12 : Déficience du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

- Le Comité a recommandé que l'ACSTA se dote d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités¹²². (Janvier 2003)

¹²⁰ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° V.1

¹²¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° III.4.

¹²² Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation no VIII.3.

Problème 13 : Confidentialité excessive en matière de sécurité

- Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en oeuvre des mesures de sécurité concernant le voyage aérien, mesures qui seraient assorties, pour la population canadienne, d'une parfaite transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier¹²³. (janvier 2003)
- Les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent prendre acte que la sécurité des voyages aériens concerne effectivement la population et ils doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs¹²⁴. (janvier 2003)

Problème 14 : Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

- Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada d'indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 \$ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre¹²⁵. (janvier 2003)
- Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada, en ce qui concerne les recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 \$, de préciser quelle somme revient à l'ACSTA ainsi qu'aux autres ministères et organismes et, pour ces derniers, quelle somme est dépensée à chaque aéroport et à quel titre¹²⁶. (janvier 2003)

Problème 15 : Manque de transparence concernant les dépenses en matière de sécurité

- Le Comité a recommandé que l'ACSTA fasse rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et qu'elle dépose un état des dépenses

¹²³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n^{os} X.1 et X.2.

¹²⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n^{os} X.1 et X.2.

¹²⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n^{os} IX.1 et IX.2.

¹²⁶ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandations n^{os} IX.1 et IX.2.

annuel pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non passagers côté piste et les services de police¹²⁷. (janvier 2003)

- Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada de conférer, par voie législative, au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque autorité aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées par chaque autorité. En outre, Transports Canada devrait être chargé de vérifier et de superviser de façon suivie les dépenses réalisées par chaque autorité aéroportuaire au titre de la sécurité¹²⁸. (janvier 2003)
- Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l'optimisation des ressources – de l'ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les autorités aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi)¹²⁹. (janvier 2003)

¹²⁷ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° IX.3.

¹²⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° IX.4.

¹²⁹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, Ottawa, Sénat du Canada, janvier 2003, recommandation n° VIII.5.

ANNEXE III

Nouvelles recommandations

Problème 1(a) : Présence policière insuffisante dans les aéroports

- A1. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada augmente l'effectif de la GRC d'environ 600 à 800 équivalents temps plein (ETP) afin de donner à la GRC la capacité d'accomplir les tâches suivantes :
- exercer un nouveau mandat de surveillance et de responsabilité en vue d'assurer la sûreté dans les aéroports; et
 - accroître ses capacités en matière d'enquête et d'analyse dans les aéroports du Réseau national des aéroports.
- A2. Le Comité recommande que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile procède à des essais pour déterminer le niveau de collaboration des divers services de police actifs dans les grands aéroports du Canada. Ces essais devraient être effectués au cours de la prochaine année. Les résultats devraient être rendus publics et les recommandations être mises à exécution six mois après leur publication.

Problème 1(b) : Vérifications insuffisantes des antécédents

- A3. Le Comité recommande que le ratio des employés d'aéroport ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents/titulaires d'un laissez-passer qui escortent ou qui supervisent des employés n'ayant pas été soumis à une vérification des antécédents/qui ne sont pas titulaires d'un laissez-passer passe à 1 sur 5.

Problème 1(c) : Contrôle insuffisant de l'accès aux zones réglementées

- A4. Le Comité recommande que le niveau quotidien de vérifications aléatoires à la sortie soit fixé à au moins 10 p. 100 ou à un pourcentage plus élevé de sorte à s'assurer de dissuader les activités de contrebande.
- A5. Le Comité recommande qu'avant le 31 décembre 2008, des cartes d'identité pour les zones réglementées des aéroports soient assorties de barrières géographiques pour détecter les comportements irréguliers des employés.

Problème 2 : Vérification de la légitimité des équipages de bord et du personnel de piste

Aucun changement – voir l'annexe II

Problème 3 : La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés

Aucun changement – voir l'annexe II

Problème 4 : Contrôle des bagages enregistrés

- A6. Le Comité recommande que, puisque tous les passagers font l'objet d'une fouille en vue de détecter la présence de liquides, de gels et d'armes, tout matériel chargé sur les avions devrait également fait l'objet d'un contrôle afin de détecter les liquides et les gels potentiellement volatiles – ceci comprend la fouille des chariots de restauration à bord.

Problème 5 : Vulnérabilité des portes du poste de pilotage

- A7. Le Comité recommande que tous les appareils futurs utilisés par les compagnies aériennes canadiennes soient équipés d'une cloison pare-balles entre le poste de pilotage et la cabine.
- A7a. Le Comité recommande qu'une fois ces cloisons installées, il n'y ait plus aucun agent de protection à bord sur les vols autres que ceux à destination de l'aéroport Reagan, à Washington.
- A7b. Que le coût des agents de protection à bord sur les vols à destination de Reagan soit à la charge des compagnies aériennes, et non des contribuables canadiens.

Problème 6 : Alerter les équipages d'aéronefs

- A8. Le Comité recommande que, tant que le programme des agents de protection à bord existe, Transports Canada exige que tous les membres de l'équipage soient informés de l'identité des agents de protection à bord, du siège qu'ils occupent et de la réponse prévue de l'équipage en cas de tentative de détournement.

Problème 7 : Formation en matière de sécurité pour les proposés à l'entretien

Aucun changement – voir l'annexe II

Problème 8 : Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports?

- A9. Le Comité recommande de transférer la responsabilité de la sécurité dans les aéroports de Transports Canada au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile.

Problème 9 : Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus

- A10. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada prenne les mesures qui s'imposent pour accélérer son étude sur la sécurité du fret aérien afin d'en publier les résultats au printemps 2008.
- A11. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada utilise les résultats de l'étude pour créer un système infallible qui corrigera les lacunes concernant la sécurité du fret aérien dans l'année suivant la publication des résultats de l'étude.

Problème 10 : Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité

- A12. personnes et tous les véhicules, y compris les aéronefs privés, soient fouillés dans toutes les installations de services rattachées aux 89 aéroports actuellement désignés.
- A12a Le Comité recommande que les installations aéronautiques de municipalités telles que Victoria ou Vancouver soient immédiatement désignées comme étant sous la surveillance de l'ACSTA.

Problème 11 : Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports

Aucun changement – voir l'annexe II

Problème 12 : Déficience du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

- A13. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada donne à l'ACSTA accès à tout renseignement disponible en matière de sécurité aérienne.
- A14. Le Comité recommande que l'ACSTA se dote de sa propre capacité en matière d'analyse de renseignements, en collaboration avec la GRC et le SCRS.

Problème 13 : Confidentialité excessive en matière de sécurité

- A15. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada rende publics, dans les six mois suivants, les résultats des tests d'intrusion effectués dans les aéroports, ou mette en œuvre un plan pour faire en sorte que ces résultats soient communiqués de façon régulière après une période plus longue, mais cependant raisonnable, afin de se laisser suffisamment de temps pour corriger les lacunes révélées par les tests.

Problème 14 : Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

Aucun changement – voir l'annexe II

Problème 15 : Manque de transparence concernant les dépenses en matière de sécurité

- A16. Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'inviter la vérificatrice générale à effectuer une vérification des dépenses de sécurité, notamment le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, pour s'assurer que les sommes perçues auprès des passagers sont bel et bien affectées à des technologies et à des activités visant à les protéger efficacement.

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Abbas, M Leo

Maire
Ville de Happy Valley, Goose Bay
3 février 2005

Adams, Mr. John

Commissaire
Garde côtière canadienne
5 mai 2003

Addy, Major-général (retraité), Clive

Ex-président national
Fédération des instituts militaires et interarmées du
Canada
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

Alexander, Dr Jane

Directrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects
Agency (DARPA)
4 février 2002

Allard, L'honorable, Wayne

Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du
Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Amos, Adjudant-chef, Bruce

423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Andrash, Sergent, P. (Duke)

Division des opérations, Équipe du secteur riverain, Police de
Vancouver
18-22 novembre 2001

Armstrong, Tim

Chef adjoint, opérations spéciales
Services des incendies et de sauvetage de Vancouver
29 janvier 2007

Atkinson, Mme Joan

Sous-ministre adjointe, Développement des politiques et
programmes
Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration
28 janvier 2002

Adams, Surintendant Bill

Direction des services fédéraux
GRC
9 juin 2003

Adams, Caporal Terrance

Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Alarie, Caporal-chef Bernadette

École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Allan, Major Murray

Commandant adjoint
Royal Regina Rifles
27 janvier 2003

Allen, M., Jon

Directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002, 17 mars 2003

Anderson, Colonel N.J.

Défense nationale
2 mai 2005

Arcand, Adjudant-chef Gilles

5^e Régiment du génie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Atkins, Surintendant principal Ian

Agent de la police criminelle, Division H
Gendarmerie royale du Canada
22-24 jan. 2002 / 22-23 sept. 2003

Audcent, M. Mark

Légiste et conseiller parlementaire
Sénat du Canada
2 décembre 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Avis, Capitaine de frégate Peter
Directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes
Ministère de la défense nationale
7 avril 2003

Badger, Capitaine Chris J.
Vice-président responsable des opérations
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Baker, M. Mike
Vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de
la sûreté du transport aérien
25 novembre- 2002

Baker, Lieutenant-colonel Roy
Officier logistique et génie de l'escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Baltabaev, député, M. Tashpolot
République de Kyrgyz
12 mai 2003

Bariteau, Lieutenant-colonel François
Commandant, Recrutement Forces canadienne, École
de leadership et recrues, Défense nationale
1 juin 2005

Barrett, Major, Roger R.
Officier opérationnel, 2 RCR
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Bartley, M., Alan
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection
des infrastructures essentielles et de la protection civile
Défense nationale
19 juillet 2001

Bastien, Major-général, Richard
Commandant adjoint du Commandement aérien, chef d'état-
major adjoint de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Baum, Major Nigel
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Axworthy, Dr. Thomas
Président, Centre for Study of Democracy
Université Queen's
29 septembre 2003

Baird, Caporal-chef Keith
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Baker, Philip
Directeur général, Direction de l'Afghanistan, l'Inde, Népal, Sri
Lanka
Agence canadienne de développement internationale
29 mai 2006

Balnis, M. Richard
Attaché de recherche principal, Syndicat canadien de la
fonction publique « SCFP »
18 novembre 2002

Barbagallo, Lieutenant Jason
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Barr, Colonel David E.
Commandant, Commandement des Forces d'opérations
spéciales du Canada (COMFOSCAN)
20 novembre 2006

Barrette, M. Jean
Directeur Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité
et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002 / 2 décembre 2002 / 2 octobre 2006

Basrur, Dr Sheela,
Médecin hygiéniste
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Bastien, Commandant, Yves
Officier d'administration (formation)
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bax, Mme Janet
Directeur général, Programmes, Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et de la protection civile
20 octobre 2003

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Beare, Brigadier-général Stuart A.
Commandant, Secteur de l'Ouest de la Force terrestre
Défense nationale
Le 7 mars 2005

Beattie, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur d'état-major, Groupe de l'instruction de
soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Beazley, M. Frank
Chef de police
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bégin, M. Robert
**Directeur régional, Bureau régional du Québec, Bureau de
la protection des infrastructures essentielles et de la
protection civile**
27 octobre 2003

Belcourt, **Adjudant-chef Mario**
12^e Régiment blindé du Canada
5^e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Bell, M. Peter
Analyste du renseignement,
Organized Crime Agency of British Columbia
18-22 novembre 2001

Bercuson, Dr. David J.
Directeur, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
19 avril 2004 / 8 mars 2005

Berry, Major David
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC
Trenton
25-27 juin 2002

Berthiaume, M. Tim
Chef adjoint du Service des incendies
Ville de Windsor
10 février 2003

Bilodeau, M. Ronald
Secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du
vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et
du renseignement
Bureau du conseil privé
24 février 2003

Beattie, Capitaine Davie
Adjudant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Beaton, Chef de Police Jack
Ville de Calgary
1 février 2007

Beers, Caporal-chef Robert
École du génie électrique et mécanique des Forces
canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Begley, Inspecteur J.J. (Jim)
Police fédérale
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Bell, Lieutenant-commander John
Commandant, NCSM Queen
Défense nationale
9 mars 2005

Belzile, Lieutenant-général (retraité) Charles
Président,
Conférence des associations de la défense
15 octobre 2001

Bernier, Adjudant Michel
5^e Peloton de police militaire
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Berthiaume, Lieutenant-colonel Phillip (Res)
Essex and Kent Scottish Regiment
1 décembre 2004

Bildfell, M. Brian
Directeur, Services d'ambulance
27 février 2003

Bishop, Jr., L'honorable, Sanford D.
(démocrate - Géorgie)
Comité spécial de la Chambre sur le renseignement
(États-Unis)
5 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Bissonnette, capitaine J.R.A. Commandant, 5^e Peloton de police militaire, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Black, Lieutenant colonel, Dean C.
Commandant, 403^e Escadron
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Blair, Colonel Alan
Commandant, 12^e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Blanchard, Caporal-chef Piette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Bland, M., Douglas
Président, Programme de gestion de la défense, École des études politiques, Université Queen
29 octobre 2001 / 27 mai 2002 / 27 juin 2005

Blondin, Colonel Yvan
Commandant, 3^e escadre Bagotville
Défense nationale
1 juin 2005

Boisjoli, Lieutenant-commandant, André
Commandant, NCSM Glace Bay
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bon, M. Daniel
Directeur général, Planification des politiques, sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Boswell, Lieutenant-colonel Brad
Directeur intérimaire de la doctrine de l'Armée, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Boucher, M. Mark
Secrétaire-trésorier national
Guilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

Black, M. Bob
Directeur, Bureau des préparatifs d'urgence Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

Blackmore, M. David
Directeur des Immeubles et des biens, gestionnaire du Centre des opérations d'urgence, Ville de Saint-John's
31 mars 2003

Blair, Adjudant maître Gérald
L'École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Blanchette, Lieutenant-colonel Michael
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Blight, Caporal-chef
8^e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bloodworth, Mme Margaret
Sous-ministre, Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005

Bolton, Lieutenant colonel Bruce D.
Commandant
Black Watch
5-6 novembre 2001

Bonnell, M. R.J. (Ray)
Surintendant, officier responsable, Sous-direction des services de protection, GRC
2 décembre 2002

Bouchard, Major-général J.J.C.
Commandant, 1^{ère} Division aérienne canadienne, Défense nationale
10 mars 2005

Boulden, Dr. Jane
Présidente de recherche canadienne en relations internationales et études de sécurité, Collège militaire royal du Canada
29 novembre 2004

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Bourgeois, M. Terry
Chef, District rural n°3
Communications, Service d'incendie et d'urgence,
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bowes, Lieutenant-colonel Steve
École de l'Arme Blindée
BFC Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Bramah, M. Brian
Directeur régional
Transports Canada
18-22 novembre 2001

Bradley, John
Technicien à l'imagerie, 17e Escadre, Historien associé
des forces aériennes
18-22 novembre 2001

Brodeur, Vice-amiral (à la retraite) Nigel
A titre individuel
1 mars 2005

Brown, Major Chris
424e Escadron
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bryan, M. Robert
Coordonnateur des plans d'urgence (planification),
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Buenacruz, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bujold, M. Guy
Sous-ministre adjoint
Infrastructures Canada
7 février 2005

Burke, Capitaine (M), Greg
Commandant par intérim
Forces maritimes de l'Atlantique
Défense nationale
22-24 janvier 2002

Boutillier, Dr. James A.
Conseiller spécial (Politique), Forces maritimes,
Quartier général du Pacifique, Ministre de la défense
nationale
9 juin 2003

Boyer, Colonel Alain
Commandant, 15e escadre Moose Jaw
Défense nationale
9 mars 2005

Brandt, Mr. Brion
Directeur, Politique de la sûreté
Ministère des transports Canada
5 mai 2003 / 12 février 2007

Brochet, M. Pierre
Inspecteur, chef de la Section de la planification
opérationnelle,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Brooks, Capitaine Melissa
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Brown, Rick
directeur exécutif, gestion d'urgence de l'alberta
Gouvernement de l'Alberta
30 janvier 2007

Buck, Vice-amiral, Ron
Chef d'état-major de la Force maritime,
Défense nationale
3 décembre 2001 / 14 août 2002 /
7 avril 2003 / 6 décembre 2004

Bugslag, M. Bob
Directeur général, Programme d'urgence provincial,
Gouvernement du Colombie Britannique
1 mars 2005

Bullock, Mme, Margaret
Directrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et
Règlements, Sécurité organisationnelle, Air Canada
18-22 novembre 2001

Burke, M., Sean
Adjoint de recherche,
National Security Studies
Council on Foreign Relations
4 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Burrell, Chef du Service des incendies Bruce
Directeur des Services en cas de catastrophe
Ville de Calgary
23 septembre 2003 / 1 février 2007

Butler, Mr. John
Directeur régional, Terre-Neuve et Labrador, Garde côtière
canadienne
2 février 2005

Calder, M., Kenneth
Sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
26 novembre 2001 / 14 août 2002 /
26 avril 2004 / 25 octobre 2004

Cameron, Colonel, Scott
Directeur de la Politique de santé auprès de l'État-major du
directeur général - Service de santé (DGSS), Défense nationale
10 décembre 2001

Campbell, Lieutenant-général, Lloyd
Commandant du Commandement, aérien et chef d'état-
major de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Camsell, Lieutenant colonel J.F.
36e Bataillon des services
2 février 2005

Capstick, Colonel Mike
Directeur, Stratégie personnel de terre
Défense nationale
10 mars 2005

Caron, Lieutenant-général Marc
Chef d'état-major de l'Armée de terre
Défense nationale
7 février 2005

Castillo, Caporal Marvin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Cellucci, Son excellence Paul
Ambassadeur, Ambassade des Etats-Unis d'Amérique au
Canada
15 août 2002

Burr, Ms Kristine
Sous-ministre adjointe, Politique
Transport Canada
7 février 2005

Cabana, Surintendant principal Mike
Opérations fédérales et internationales, Directeur
général de l'intégrité des frontières
30 octobre 2006

Cameron, Capitaine Keith
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Campbell, Anthony
Vice-président, Canadian Association for Security and
Intelligence Studies
3 juin 2002

Campbell, Caporal Steve
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Caouette, M. Denis
Sergent, Section de la planification opérationnelle
Section, Service de Police de Montréal, Ville de
Montréal 26 septembre 2003

Caron, Caporal Denis
Coordinateur du Programme national de surveillance
côtière et du Programme national de surveillance des
aéroports, Sous direction du crime organisé, GRC
7 avril 2003

Carroll, Lieutenant-commander Derek
NCSM Tecumseh
Défense nationale
8 mars 2005

Castonguay, Sergent d'état-major, Charles
Commandant d'unité
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Cessford, Lieutenant-colonel Michael
Commandant intérimaire, Groupe des opérations interarmées
des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Chapin, M. Paul

Directeur général, Direction générale de la sécurité internationale, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
23 février 2004

Chartier, Lieutenant-colonel honoraire Victor G., OMM, CD.

The Black Watch
5-6 novembre 2001

Chow, Lieutenant Commander Robert

Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon)
January 27, 2003

Cirincione, M., Joseph

Directeur principal, Projet de non-prolifération
The Carnegie Foundation
5 février 2002

Clark, Capitaine Robert

Corps de cadets n° 2497, Bibliothécaire en chef, Bibliothèque de droit
Université McGill
5-6 novembre 2001

Clarke, M. Shawn

Directeur régional intérimaire, Île-du-Prince-Édouard, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Cohen, M. Andrew

Professeur adjoint
School of Journalism and Communications
Université Carleton
21 mars 2005

Connolly, Mr. Mark

Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Conyers, Jr., L'honorable, John

Membre supérieur (démocrate - Michigan)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Corcoran, M., James

Ancien directeur adjoint, Opérations
Service canadien du renseignement de sécurité
1 octobre 2001

Charette, M., Serge

Président national, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Chartrand, Lieutenant-commandant, Yves

Commandant intérimaire, NCSM Huron
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Christie, M. Ryerson

Chercheur, Centre for International and Security Studies
21 mars 2005

Clapham, Surintendant, Ward D.

Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Clarke, Caporal-chef James

Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Coble, L'honorable, Howard

Membre supérieur (républicain -- Caroline du Nord), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Collenette, C.P., député, L'honorable David,

Ministre des Transports
2 décembre 2002

Connolly, M. Mark

Directeur général, Direction des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003, 22 septembre 2003

Cooper, Premier officier Russ Intervenant de Toronto,

Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Cormier, Matelot-chef Michel

École de la Police militaire des Forces armées, BFC Borden
25-27 juin 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Cormier, Capitaine Michael P.

Maître de port adjoint
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Côté, Caporal-chef Claude

Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Côté, M., Yvan

Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé,
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Couture, Lieutenant-général, Christian

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines -
militaires)
Défense nationale
10 décembre 2001

Creamer, M., Dennis

Vice-président, Finances et Administration
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Crosbie, M. William

Directeur général
Direction de la Sécurité internationale
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer

Secrétaire-adjoint de la Défense, Politique en matière
de sécurité internationale, Bureau du Secrétaire de la
défense (Etats-Unis)
6 février 2002

Cushman, Dr Robert

Médecin chef
Ville d'Ottawa
3 février 2003

D'Cunha, Dr Colin

Commissaire à la santé publique Médecin hygiéniste en
chef, ministère de la Santé et Soins de longue durée de
l'Ontario
30 octobre 2003

Côté, M., Bertin

Chef de mission adjoint
Ambassade du Canada (Washington)
4-7 février 2002

Côté, Brigadier général Gaston

Commandant, Force terrestre du secteur du Québec, Défense
nationale
1 juin 2005

Coulter, M. Keith

Chef, Centre de la sécurité des télécommunications
24 février 2003

Crabbe, Lieutenant-général (à la retraite) Ray

Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
10 mars 2005

Crober, M. Paul

Directeur régional pour C.-B. et Yukon, Secteur de la gestion
des urgences et de la sécurité nationale, Ministère de la
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
1 mars 2005

Crosman, Colonel John

Chef d'état-major adjoint - Plans, Quartier général des
Forces maritimes du Pacifique
Défense nationale
29 janvier 2007

Croxall, Caporal Kevin

Services administratifs de la Base des Forces de Borden,
BFC Borden
25-27 juin 2002

D'Avignon, M. Michel

Directeur général, Sécurité nationale, Secteur de la
police et de la sécurité
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Daigle, Major général Pierre

Conseiller principal en matière de défense du territoire
national auprès du chef d'état-major de la Défense
17 mars 2003, 23 février 2004

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Dallaire, Gabriel
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davidson, Contre-amiral Glenn V.
Commandant, Forces maritimes de l'Atlantique
Ministère de la défense nationale
22 septembre 2003

Davis, Colonel Christopher J.R.
Commandant, Quartier général du centre d'instruction au combat
Défense nationale
31 janvier 2005

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
November 5-6, 2002

Deemert, M. Rob
Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Dempsey, Lawrence
Secrétaire-trésorier national
Gilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

De Riggi, M. Angelo
Agent de renseignements
Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Desrosiers, Adjudant-chef Christian
5^e Régiment d'artillerie légère du Canada
24 septembre 2003

deVries, Adjudant-chef (Adjuc) Nicolas (à la retraite)
Bandes militaires
31 janvier 2005

Dewitt, Dr. David
Directeur, Centre des études internationales et de sécurité
Université York
2 décembre 2004

Daniels, Soldat Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davies, Mme Krysta M.
Spécialiste en analyse du renseignement
KPMG Investigation and Security Inc.
1 octobre 2001

Dawe, M. Dick
Directeur, Programmes de soutien du personnel
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

DeCuir, Brigadier général Mike
Commandant régional adjoint
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001

Deering, M. Richard
Chef de police
Royal Newfoundland Constabulary
3 février 2005

Dempster, Major-général Doug
Directeur général, Planification stratégique
Défense nationale
11 avril 2005

Deschamps, Colonel André
Directeur, Opération continentale, Défense nationale
6 mai 2002

Devlin, M. W.A. (Bill)
Directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Aéroport international de Vancouver, Air Canada
18-22 November 2001

Dewar, Capitaine (M) (retraité) John
Membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada
12 mai 2003, 2 juin 2003

Dickenson, M. Lawrence T.
Secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 octobre 2001 / 24 février 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Dietrich, Adjudant-chef Dan
Adjudant-chef
1ère Division aérienne du Canada
18-22 novembre 2001

Ditchfield, M. Peter
Sous-chef, Organized Crime Agency of British
Columbia
18-22 novembre 2001

Doherty, Lieutenant colonel Brian
Commandant, 14 Service Battalion
Défense nationale
1 février 2007

Douglas, Lieutenant-colonel Brian
École D'Artillerie
B.F.C. Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Downton, Caporal-chef Doug
426e Escadre d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Droz, M. Pierre
Surintendant adjoint, Police criminelle
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Dufour, Major Rénald
Commandant, 58th Air Defence Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Duguay, M. Yves
Directeur principal, Gestion des risques - sécurité
organisationnelle
Air Canada
18-22 November 2001

Duncan, M. Mark
Vice-président, Opérations Administration canadienne de la
sûreté du transport aérien
25 novembre 2002 / 30 octobre 2006

Durocher, Capitaine Pascal
Commandant adjoint
2e Escadron, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Dion, Caporal Yves
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 2002

Doge, Mme Trish
Directrice de la Gestion des risques et des urgences,
Ville de Vancouver
30 janvier 2003 / 29 janvier 2007

Dongworth, Steve
Sous-chef de la gestion d'urgence (Service des
incendies)
Ville de Calgary
1 février 2007

Dowler, Premier maître 1ère classe, George
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Doyle, Lieutenant-colonel Bert
Commandant, 402e escadron
17e escadre, Winnipeg
18-22 novembre 2001

Duchesneau, M. Jacques
Président et premier dirigeant, Administration
canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002 / 30 octobre 2006

Dufresne, Caporal
Unité du service postal des Forces canadiennes, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Dumais, Lieutenant général Marc J.
Sous-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
6 juin 2005 / 2 octobre 2006

Dunn, Major-général, Michael
Directeur adjoint, Plans et politique stratégique
Le Pentagone, (États-Unis)
6 février 2002

Earnshaw, Commandant Paul F.
Centre conjoint d'information et de surveillance
océanique Trinity
ministère de la Défense nationale
22 septembre 2003

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Edmonds, Capitaine (N) David
Chef d'état-major, Personnel et formation
Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Elcock, M. Ward
Directeur
Service canadien du renseignement de sécurité
14 août 2002, 17 février 2003

Ellis, Capitaine Cameron
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Ellis, Mme Karen
Sous-ministre adjointe (Infrastructure et environnement)
Défense nationale
6 juin 2005

Erkebaev, député, L'honorable Abdygany
Président de l'Assemblée législative
République de Kirghiz
12 mai 2003

Evraire, Lieutenant-général (retraité) Richard J.
Conférence des associations de la défense
19 avril 2004

Fagan, M. Wayne
Union canadienne des employés des transports (UCET)
2 février 2005

Falkenrath, M. Richard
Directeur principal
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Farmer, M. Rick
Gestion, Est de l'Ontario
Citoyenneté et immigration Canada
7-9 mai 2002

Ferguson, M. Brian
Sous-ministre adjoint, Services aux anciens combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Egener, Mark
directeur exécutif, gestion d'urgence de l'alberta
Gouvernement de l'Alberta
30 janvier 2007

Elliott, M. William
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté,
Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre, 2002, 5 mai 2003

Ellis, Colonel Jim
2e commandant, Opération Peregrine
Défense nationale
1 mars 2005

Enger, Inspecteur T.G. (Tonina)
Division des opérations
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Evans, Mme Daniela
Chef, Opérations maritimes
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Fadden, M. Richard
Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur,
Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 janvier 2002

Falconer, Capitaine Vic
Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services
de santé -- Formation (Pacifique)
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Fantino, M. Julian
Chef du Service de la police de Toronto
6 mai 2002

Farr, M. Bruce
Chef et directeur général, Services médicaux d'urgence
de Toronto
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Fergusson, M. James
Centre pour des études de la défense et de la sécurité,
Département des études politiques
Université de Manitoba
10 mars 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Fernie, M. Iain, directeur général, Opérations de sécurité, Air Canada
24 juin 2002

Fields, M. Dave
Chef du Service des incendies
Ville de Windsor
27 février 2003

Fisher, Capitaine Kent
J8
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Fox, James
Sous-ministre adjoint intérimaire, Relations bilatérales
Affaires étrangères Canada
8 mai 2006

Flagel, M. Brian
Directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Flynn, Commandant Steven
Garde côtière américaine et attaché supérieur de recherche, Études sur la sécurité nationale, Council on Foreign Relations
4 février 2002

Forcier, Contre-amiral J.Y.
Commandant, MARPAC
Défense nationale
28 février 2005

Forgie, M. John
Superviseur de l'exécution de la loi, Vancouver
Citoyenneté et Immigration Canada
18-22 novembre 2001

Fortin, Jean-Pierre
1er vice-président national
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
4 décembre 2006

Fox, Mr. John
Représentant régional, Nouvelle Écosse
Union of Canadian Transportation Employees
22 septembre 2003, 2 février 2005

Ferris, M. John
Faculté des Sciences sociales, Programme des relations internationales
Université de Calgary
8 mars 2005

Fisher, OC, 2^e peloton, Greg
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Fonberg, M. Robert
Sous-secrétaire du cabinet, Opérations
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003

Flack, M. Graham
Directeur d'opérations, Groupe de travail sur les frontières
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003, 23 février 2004

Fleshman, M. Larry
Directeur général, Service à la clientèle (aéroport Pearson), Air Canada
24 juin 2002

Forcier, Vice-amiral J.C.J.Y. Forcier
Commandant, Commandement Canada
Défense nationale
8 mai 2006

Forcier, Commodore Jean-Yves
Chef d'état-major J3, sous-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Fortin, Lieutenant-colonel Mario
Commandant intérimaire
426e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Foster, Lieutenant-colonel Rob
Commandant intérimaire, 8e Escadron de Maintenance (Air), BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fox, James
sous-ministre adjoint, relations bilatérales
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Francis, Adjudant Charles
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Frappier, Lieutenant-colonel Jean
Commandant, 12th Canadian Armoured Regiment,
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Fraser, Mme Sheila
Vérificatrice générale du Canada
10 décembre 2001 / 6 décembre 2004

Frerichs, Soldat Travis
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Froeschner, Major Chris
Commandant intérimaire
429e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gagné, Major M.K.
2nd Battalion Princess
Défense nationale
10 mars 2005

Gagnon, M. Jean-Guy
Directeur adjoint, Direction des enquêtes, Service de
police de Montréal
26 septembre 2003

Garnett, le vice-amiral (retraité) Gary Vice-président
national pour les affaires maritimes, Ligue navale du
Canada
12 mai 2003

Gauthier, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gauthier, Major-général Michael J.C.M.
MSC, CD, J2/Directeur général du renseignement
Défense nationale
13 décembre 2004

Frappier, M. Gerry
Directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence,
président du Groupe de travail interministériel sur la
sécurité maritime, ministère des Transports
7 avril 2003, 2 juin 2003

Fraser, Contre-amiral, Jamie D.
Commandant
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Frederick, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fries, M. Rudy
Coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence,
Communauté de London-Middlesex, Ville de London
31 mars 2003

Gadula, Mr. Charles
Directeur général, Direction générale de la flotte,
Services maritimes
ministère des Pêches et des Océans
7 avril 2003

Gagnon, Major Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Gardner, Major Craig
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Garnon, capitaine de corvette Daniel, Contrôleur,
ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Gauthier, Lieutenant-général J.C.M. Gauthier
Commandant, Commandement de la Force expéditionnaire du
Canada
Défense nationale
8 mai et 29 mai 2006

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force
maritime
Défense nationale
3 décembre 2001

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Gauvin, Commodore, Jacques J.

Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime

Défense nationale
3 décembre 2001

Gibbons, L'honorable Jim

Membre (républicain - Nevada)

Comité special de la Chambre sur le renseignement (États-Unis)

6 février 2002

Gilbert, Adjudant chef, Daniel

Ministère de la Défense nationale

3 décembre 2001

Gilbert, Gary D.

Vice-président sénior – americas

6 novembre 2006

Gilmour, Wendy

Directrice, Groupe des opérations de maintien de la paix, Secrétariat pour le Groupe de travail pour la stabilisation et la reconstruction

Affaires étrangères Canada
29 mai 2006

Girouard, Contra amiral Roger

Commandant, CANFLTPAC

Défense nationale
28 février 2005 / 29 janvier 2007

Glencross, Capitaine, Révérend Bruce

Aumônier du régiment

The Black Watch
5-6 novembre 2001

Goatbe, M. Greg

Directeur général, Direction stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du

28 janvier 2002

Goodall, M. Bob

Surintendant, Bureau de soutien à la circulation et aux services régionaux

Police provinciale de l'Ontario
30 octobre 2003

Gotell, Adjudant-chef Peter

Opérations

12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Giasson, M., Daniel

Directeur des opérations, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé

8 et 29 janvier 2002

Giffin-Boudreau, Mme Diane Directrice générale par intérim, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et

Immigration Canada

22 septembre 2003

Gilbert, M. Emory

Surintendant d'état-major, Services de soutien opérationnel, Police de Toronto, Ville de Toronto

30 octobre 2003

Gilkes, Lieutenant-colonel B.R.

Kings Own Calgary Regiment

Défense nationale
8 mars 2005 / 1 février 2007

Gimblett, M. Richard

Chargé de recherche

Centre d'études en politiques étrangères, Université Dalhousie

21 février 2005

Giroux, Caporal-chef

Centre de parachutisme du Canada

BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gludo, Colonel J.D.

Commandant, 41e Groupe-brigade du Canada, Défense nationale

8 mars 2005

Goetz, Capitaine J.J.

2e groupe-brigade mécanisé

BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Goss, L'honorable Porter

Président, Comité special de la Chambre sur le renseignement (É-U)

6 février 2002

Goupil, Inspector Pierre

Direction de la protection du territoire, Unité d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec

5-6 novembre 2001

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Graham, Corporal-chef
8e Escadron de maintien (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Granatstein, Dr. Jack
Président, Council for Defence and Security in the 21st Century
27 mai 2002, 28 avril 2004

Grant, Capitaine Timothy J.
Commandant, 1 Canadian Mechanized Brigade Group
Défense nationale
7 mars 2005

Green, Major Bill
Commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
27 janvier 2002

Gregory, Matelot-chef
Département des ressources humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Guevremont, Benoît
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Gutteridge, M. Barry
Commissaire, Travaux et Services d'urgence, Ville de
Toronto
30 octobre 2003

Haché, Colonel Mike
Directeur, Politique de l'hémisphère ouest
Défense nationale
11 avril 2005

Hall, Major Steve
Commandant adjoint, École de l'électronique et des
communications des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Hammond, Major Lee
Artillerie, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Graham, M. Erin
Responsable de la sécurité, Service régional de santé
23 septembre 2003

Grandy, M. Brian
Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique,
Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Gray, P.C., Très honorable Herb
Président et commissaire
Section canadien
International Joint Commission
29 mars 2004

Grégoire, M. Marc
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté
Transports Canada
25 février 2004 / 2 octobre 2006 / 12 février 2007

Grue, M. Tom
Surintendant, Services de police
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Guindon, Capitaine (M) Paul
Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Gupta, Lieutenant-colonel Ranjeet K.
L'École du Génie Militaire des Forces Canadiennes
Défense nationale
B.F.C. Gagetown
31 janvier 2005

Haeck, Lieutenant-colonel Ken F.
Commandant, École d'artillerie IFT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Hamel, MWO Claude
Sergeant-Major régimentaire désigné
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Hansen, Superintendent Ken
Directeur, Exécution des lois fédérales
Gendarmerie royale du Canada
7 avril 2003, 9 juin 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Hapgood, Adjudant John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Harrison, Capitaine (M) R.P. (Richard)
Sous-chef d'état major, responsable des opérations,
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Harvey, Lieutenant-commandore Max
Commandant
N.C.S.M. Cabot
2 février 2005

Hatton, Commandant Gary
Commandant, NCSM Montreal
Forces maritimes de l'Atlantic
22-24 janvier 2002

Hazelton, Lieutenant Colonel, Spike
Commandant, École de l'Armée blindée
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Heath, Capitaine de vaisseau Jim, CD
Chef adjoint d'état-major, Opérations (J3), Quartier
général des Forces maritimes du Pacifique
Défense nationale
29 janvier 2007

Heinbecker, M. Paul
Ancien ambassadeur aux Nations Unies
À titre individuel
21 février 2005

Heisler, M. Ron
Directeur des opérations, Centre d'Immigration
Canada, Halifax
Citoyenneté et de immigration Canada
22 septembre 2003

Hendel, Commodore (à la retraite) Hans
Consultant, Collège des Forces canadiennes
28 avril 2003

Henneberry, Lieutenant-commandant,
Commandant,
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Harlick, M. James
Sous-ministre adjoint, Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001, 20 et 27 octobre 2003

Hart, Caporal
Département des ressources humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Officier de la logistique et directeur de cours
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Haydon, Dr. Peter T.
Chargé de recherche au Centre d'études sur les
politiques étrangères
Université Dalhousie
28 avril 2003, 1 février 2005

Hearn, Brigadier-général, T.M.
Directeur général, Politiques et planification en
ressources humaines (militaires), Défense nationale
10 décembre 2001

Hébert, Mme Barbara
Directrice régionale, Douanes, Division du Grand
Toronto, Agence des douanes et revenue du Canada
24 juin 2002

Heimann, Dr. Alan
Médecin hygiéniste
Ville de Windsor
27 février 2003

Henault, Général, Raymond R.
Chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Henderson, Major Georgie
Adjoint A3
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Henry, Dr. Bonnie
Médecin hygiéniste adjoint
Ville de Toronto
30 octobre 2003

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Henschel, le surintendant Peter
Direction des services fédéraux
Gendarmerie royale du Canada
9 juin 2003

Hickey, M. John
Député à la Chambre d'assemblée
Lac Melville
3 février 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)
Division "H", Service divisionnaire de la police
criminelle, GRC
22 septembre 2003

Hill, M. Dave
Président, Partenariat des préparatifs d'urgence pour la
capitale
Ville d'Edmonton
28 juin 2003

Hillmer, Dr. Norman
Professeur d'Histoire et d'Affaires internationale
Université Carleton
1 novembre 2004

Hines, Colonel, Glynn
Directeur, Gestion de l'information (Air), chef d'état-
major de la Force aérienne, Défense nationale
18 juillet 2001

Hooper, Jack
Sous-directeur (Opérations)
Service canadien de la renseignement de sécurité
29 mai 2006

Hornbarger, M. Chris
Directeur
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Howard, Brigadier-général A.J.
Directeur général - Opérations, État-major interarmées
stratégique
16 octobre 2006 / 20 novembre 2006

Huebert, Dr. Rob
Professeur, Département des sciences politiques, Université de
Calgary
8 mars 2005

Herbert, M. Ron
Directeur général des opérations nationales
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Hickey, Capitaine (M) Larry
Chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les
forces maritimes de l'Atlantique), Défense nationale
16 juin 2003

Hildebrandt, Capitaine Gerhard
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Hillier, Général Rick
Chef d'état-major de la défense
Défense nationale
30 mai 2005 / 21 juin 2006

Hincke, Colonel, Joe
Commandant
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Holman, Major général (ret) Fraser
Collège des Forces canadiennes (Toronto)
Défense nationale
27 juin 2005

Horn, Lieutenant-colonel Bernd
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hounsell, Caporal-chef Scott
École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Howe, Caporal Kerry
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Hunt, M. Baxter
Ambassade des États-Unis au Canada
15 août 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Hunter, L'honorable Duncan

Membre supérieur (républicain - Californie), Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé, (Etats-Unis)
6 février 2002

Hynes, Major A.G.

Coordonateur de la réserve aérienne (Est)
Quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada
1 février 2005

Idzenga, Major Ray

Commandant, Escadron du golfe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Inkster, M. Norman

Président, KPMG Investigation and Security Inc.
Ancien commissaire de la GRC
1 octobre 2001

Irwin, Brigadier-général S.M.

Chef de la direction de l'Agence de logement des Forces canadiennes
Défense nationale
6 juin 2005

Jackson, Major David

J3
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Janelle, Soldat, Pascal

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jean, M. Daniel

Sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Jeffery, Lieutenant général (ret) Mike

27 juin 2005

Jestin, Colonel Ryan

Commandant base des Forces canadiennes, 3 GSS
Défense nationale
31 janvier 2005

Huqe, Caporal-chef Bryan

426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Iatonna, M. Mario

Ingénieur municipal
Ville de Windsor
1 décembre 2004

Inglis, Brian

Directeur général/leader du groupe de travail
Services des incendies et de sauvetage de Vancouver
29 janvier 2007

Innis, Capitaine Quentin

Instructeur, Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Issacs, Sergent, Tony

Technicien en recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Jackson, Mme Gaynor

Directrice, Centre de ressources pour les familles des militaires
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Jarvis, Vice-amiral Greg

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines – Militaires)
Défense nationale
21 février 2005

Jeffery, Lieutenant-général, M.K.

Chef d'état-major de l'Armée de terre
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001, 14 août 2002

Jenkins, Mme Wilma

Directrice, Services d'immigration
Citoyenneté et immigration Canada
24 juin 2002

Job, M. Brian

Président, Institut des relations internationales
Université du Colombie-Britannique
1 mars 2005

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Johns, M. Fred
Directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada
15 août 2002

Johnson, Capitaine Wayne
J7, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Johnston, Chef Cal
Chef de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Jolicoeur, M. Alain
Président
Agence des services frontaliers du Canada
11 avril 2005

Jurkowski, Brigadier-général (retraité), David
Ancien chef d'état-major, Opérations interarmées, Défense nationale
1 octobre 2001

Kasurak, M. Peter
Directeur principal, Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

Keane, M. John
Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Kee, M. Graham
Chef de la sécurité portuaire
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Kelly, Adjudant-chef Michael
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Kennedy, M., Paul
Sous-solliciteur général adjoint principal, Ministère du Solliciteur général du Canada
28 janvier 2002, 24 février 2003,
15 février 2005

Johnson, Capitaine Don
Président de l'Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Johnston, Contre-amiral (à la retraite) Bruce
28 avril 2003

Johnston, Kimber
Directeur général des Politiques stratégiques
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005

Joncas, Premier maître de première classe, Serge
Premier maître du Commandement maritime, Défense nationale
3 décembre 2001

Kalincak, Capitaine Karl
Adjutant, 33 Field Engineer Squadron
Défense nationale
1 février 2007

Kavanagh, M. Paul
Directeur régional, Sécurité et planification d'urgence
Transports Canada
24 juin 2002

Keating, Dr. Tom
Professeur, Département des sciences politiques, Université de l'Alberta
7 mars 2005

Kelly, M. James C.
À titre d'individu
26 mai 2003

Kelly, Lieutenant colonel, W.J.
Planification des Forces et coordination du programme, vice-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
18 juillet 2001

Kerr, Capitaine Andrew CD
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Keyes, M. Bob

Vice-président sénior, International
La Chambre du commerce canadienne
1 décembre 2004

Kiloh, Inspecteur, D.W. (Doug)

Chef des cas majeurs
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

King, Vice-amiral (à la retraite) James

Vice-président, Atlantique
CFN Consultants
12 mai 2003, 5 mai 2005

Kloosterboer, Jackie

Coordonnateur de la gestion d'urgence
Ville de Vancouver
29 janvier 2007

Kobolak, M. Tom

Agent principal de programme, Direction de la
contrebande et des services de renseignement, Agence
des douanes et du revenu du Canada
7 avril 2003

Koop, M. Rudy

Conseiller à la recherche, Section canadienne,
Commission mixte internationale
29 mars 2004

Kneale, M. John

Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Krueger, Caporal-chef

8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Kummel, Colonel Steff J.

Défense nationale
10 mars 2005

Kwasnicki, Caporal Anita

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Khokhar, M. Jamal

Ministre-conseiller (affaires du Congrès)
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

King, Lieutenant-colonel Colin

Commandant
Royal Regina Rifles (Regina)
27 janvier 2003

Kinney, Laureen

Directeur général, Sécurité marine
Transports Canada
12 février 2007

Kloster, M. Deryl

Directeur général, Service d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Koch, Major Pat

J5, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Knapp, Caporal Raymond

Services techniques de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Krause, Lieutenant-colonel, Wayne

Commandant, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Kubeck, Commandant Kimberley

Gestionnaire de projet contrôle naval de la navigation
commerciale – Renseignements, Défense nationale
25 septembre 2003

Kurzynski, Major Perry

Officier responsable, Centre d'opérations de recherche
et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Lachance, M. Sylvain

Directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière
canadienne
17 février 2003

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Lacroix, Adjudant-chef Greg
Sergent-major régimentaire de l'Armée
Défense nationale
26 février 2007

Lacroix, Colonel Roch
Chef d'état-major
Quartier général du secteur de l'Atlantique de la force terrestre,
Défense nationale
6 mai 2005

LaFrance, M., Albert
Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-
Brunswick, Agence des douanes et du revenu du
Canada
22-24 janvier 2002

Laing, Capitaine de vaisseau, Kevin
Directeur, Stratégie maritime, chef d'état-major des
Forces maritimes
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Lalonde, Major John
Coordonnateur de la Réserve aérienne (Secteur de
l'Ouest)
Défense nationale
8 mars 2005

Landry, Adjudant-chef André
1er bataillon, Royal 22e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Landry, Inspector Sam
Officier responsable du Détachement aéroportuaire de
l'aéroport de Toronto
Gendarmerie royale du Canada
24 juin 2002

Laprade, Adjudant chef Daniel
Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Larrabee, M. Bryan
Coordonnateur des Services sociaux d'urgence,
Commission des parcs et loisirs, Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commandant, 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada, BFC
Valcartier
24 septembre 2003

Laflamme, M. Art
Représentant principal de Air Line Pilots Association,
International
14 août 2002

Lafrenière, Major Luc
Commandant, Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Lait, Capitaine de frégate K.B.
Direction – Qualité de vie, DQV 3 – Chef d'équipe des
politiques d'hébergement, Défense nationale
6 juin 2005

Landry, John
Sous-chef, Sauvetage d'incendie
Ville d'Edmonton
30 janvier 2007

Landry, Lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi
Groupe d'étude et de recherche sur la sécurité internationale,
Université de Montréal
2 juin 2005

Langelier, M. André
Directeur, Module de la protection des personnes et des
biens
Ville de Gatineau
3 février 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.
Défense nationale
2 mai 2005

Last, Colonel David
Régistraire
Collège militaire royale du Canada
29 novembre 2004

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Leblanc, Mme Annie

Directrice intérimaire, Division de la technologie et de l'accès légal
Soliciteur général du Canada
19 juillet 2001

Lefebvre, M. Denis

Premier vice-président
L'Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005

Lefebvre, M. Paul

Président, secteur 2323, de l'Association internationale des machinistes et des travailleuses et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Leighton, Lieutenant-commandant John

J1
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Leonard, Lieutenant-colonel S.P.

Royal Newfoundland Regiment (1st Battalion)
2 février 2005

Lerhe, Commodore, E.J. (Eric)

Commandant, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Lessard, Brigadier-général J.G.M.

Commandant des forces terrestres de la région centrale
2 décembre 2004

Levy, M., Bruce

Directeur, Direction des relations transfrontalières avec les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002

Lilienthal, Lieutenant-colonel Mark

Officier supérieur, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes
25-27 juin 2002

Loepky, Sous-commissaire, Garry

Opérations
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001 / 2 décembre 2002

LeBoldus, M. Mick

Représentant chef au Centre d'entraînement en vol de l'OTAN
Bombardier aéronautique
9 mars 2005

Lefebvre, M. Denis

Commissaire adjoint, Agence des douanes et du revenu Canada
6 mai 2004, 10 février 2003

Legault, M. Albert

Université du Québec à Montréal (UQAM)
21 février 2005

Lenton, Sous-commissaire, William

Gendarmerie royale du Canada
28 janvier 2002, 9 juin 2003

LePine, M. Peter

Inspecteur, Détachement de Halifax
GRC
23 septembre 2003

Leslie, Major-général Andrew

Forces canadiennes
29 novembre 2004 / 26 février 2007

Lester, M. Michael

Directeur général, Organisation des mesures d'urgence, province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Lichtenwald, Chef Jack

Chef des pompiers
Ville de Regina
27 janvier 2003

Lloyd, Capitaine de vaisseau Ron

Directeur général, Développement de la Force maritime
Défense nationale
26 février 2007

Logan, Major Mike

Agent administratif adjoint, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Loschiuk, Ms Wendy
Directrice principale
Bureau de la Vérificatrice générale du Canada
6 décembre 2004

Lucas, Major-général, Steve
Commandant, 1ère Division aérienne du Canada
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001 / 26 février 2007

Luloff, Mme Janet
Directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe
de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Lyrette, Soldat Steve
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Macdonald, Lieutenant général G.
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002, 6 mai 2002,
14 août 2002, 23 février 2004

Mack, Contre-amiral Ian
Attaché militaire
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Mackenzie, Major-général (à la retraite) Lewis
À titre d'individuel
6 décembre 2004

**MacLaughlan, Surintendant C.D. (Craig), Officier
responsable, Services de soutien Division « H »**
Gendarmerie royale du Canada
22 septembre 2003

MacLean, Vice-amiral Bruce
Chef d'état-major de la Force maritime
Défense nationale
14 février 2005

Macnamara, M. W. Donald
Senior Fellow
Université Queen's
29 novembre 2004

MacQuarrie, Capitaine Don
J6
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Lucas, Brigadier général Dwayne
Directeur général – Gestion du programme
d'équipement aérospatiale, Défense nationale
27 juin 2005

Luciak, M. Ken
Directeur des Services médicaux d'urgence
Ville de Regina
27 janvier 2003

Lupien, Premier maître de première classe, R.M.
Adjudant chef des Forces canadiennes
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Macaleese, Lieutenant-colonel Jim
Commandant
9^e Escadre (Gander)
2 février 2005

Macdonald, Lieutenant général (ret) George
CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

MacKay, Major Tom
The Black Watch
5-6 novembre 2002

MacIsaac, Capitaine de vaisseau
Commandant de la BFC Halifax
Défense nationale
6 mai 2005

MacLaughlan, M. Craig
Directeur général, Organisation des mesures d'urgence
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

MacLeod, Colonel, Barry W.
Commandant, 3e Groupe de soutien de secteur, BFC
Gagetown
22-24 janvier 2002

Macnamara, Brigadier-général (à la retraite) W. Don
Président, L'Institut de la Conférence des associations
de la défense
3 mai 2004

Maddison, Vice-amiral Greg
Sous-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense
nationale
6 mai 2002, 14 février 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

- Magee, M. Andee**
Maître de chien
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002
- Maillet, Adjudant-chef de l'école par intérim, Joseph**
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002
- Maisonneuve, major-général, J.O. Michel**
Sous-chef d'état-major adjoint
Ministère de la Défense nationale
22 octobre 2001
- Malec, M., George**
Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002
- Mandel, M. Stephen**
Maire suppléant et conseiller
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007
- Manson, Général (ret) Paul D.**
L'Institut de la conférence des associations de la défense
(Ottawa)
27 juin 2005
- Marcewicz, Lieutenant-colonel**
Commandant de Base, BFC Edmonton
Défense nationale
7 mars 2005
- Martin, Mme Barbara**
Directrice, Division des relations de la Défense et de la sécurité
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005
- Mason, Lieutenant-colonel, Dave**
Commandant, 12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002
- Mason, Mme. Nancy**
Directrice, Bureau des affaires canadiennes,
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002
- Maher, Lieutenant Earl**
4 ESR
BFC Gagetown
21-24 janvier 2002
- Maines, Warren**
Directeur, Service à la clientèle (aéroport Pearson)
d'Air Canada
4 juin 2002
- Malboeuf, Caporal Barry**
BFC Kingston
7-9 mai 2002
- Mallory, M. Dan**
Chef des opérations, Port de Lansdowne
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002
- Manning, Caporal Rob**
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
25-27 juin 2002
- Manuel, M. Barry**
Coordonnateur, Organisation des mesures d'urgence
Ville de Halifax
23 septembre 2003 / 6 mai 2005
- Marsh, Howie**
L'Institut de la conférence des associations de la défense
(Ottawa)
27 juin 2005
- Martin, M. Ronald**
Coordonnateur de la planification d'urgence
Ville de Vancouver
30 janvier 2003, 1 mars 2005
- Mason, M., Dwight**
Président, Commission permanente mixte de défense
(États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002
- Massicotte, Mme Olga**
Directrice générale, région de l'Atlantique
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Matheson, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Mattie, Adjudant-chef, Fred
12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Maude, Caporal-chef Kelly
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McCoy, Adjudant chef Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

McDonald, Caporal Marcus
École du Service de santé des Forces canadiennes
BCF Borden
25-27 juin 2002

McIlhenny, M., Bill
Directeur pour le Canada et le Mexique
Conseil national de sécurité (États-Unis)
7 février 2002

McKay, L'honorable Peter, C.P., député
Ministre des Affaires étrangères
29 mai 2006

McKerrell, M. Neil
Chef, Gestion des situations d'urgence Ontario,
Ministère de la Sécurité communautaire
30 octobre 2003

McKinnon, Lieutenant-colonel DB
Régiment de l'Î.-P.-É.
1 février 2005

McLean, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Matte, Colonel Perry
Commandant, 14e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Mattiussi, Ron
Directeur, Planification et service de gestion
Ville de Kelowna
1 mars 2005

McAdam, Lieutenant-colonel Pat
École de la tactique, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

McCuaig, Bruce
Sous-ministre adjoint, Division des politiques, des planifications
et des normes
Ministère des Transports de l'Ontario
1 décembre 2004

McGarr, Kevin
vice-président et chef de la technologie

McInenly, M. Peter
Vice-président, Harmonisation de l'entreprise, Postes Canada
15 août 2002

McKeage, M. Michael
Directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence,
Municipalité régionale de Halifax
23 février 2003

McKinnon, Chef, David P.
Chef de police
Service de police régional de Halifax
22-24 janvier 2002

McLaughlin, Michael J.
vice-président et chef de la direction financière
30 octobre 2006

McLellan, L'honorable Anne, C.P., députée
Vice première ministre et ministre de la Sécurité publique et de
la Protection civile du Canada
15 février 2005 et 11 avril 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

McLellan, M. George
Directeur général
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

McManus, Lieutenant-colonel, J.J.
Commandant, 443e escadron (MH)
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

McNeil, Commodore, Daniel
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

McRoberts, Hugh
Vérificateur général adjoint
Bureau du vérificateur général du Canada
6 décembre 2004

Meisner, M. Tim
Directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne
17 février 2003, 7 avril 2003

Melis, Mme Caroline
Directrice, Développement du programme, Direction générale de l'exécution de la loi
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Merpaw, Mme Diane
Directrice adjointe, Élaboration des politiques et coordination
Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Middlemiss, Danford W
Professeur, Département des Sciences politiques
Université Dalhousie
12 mai 2003, 5 mai 2005

Miller, M., Frank
Directeur principal, conseiller militaire du Président
Conseil national de sécurité américain
7 février 2002

Minto, M., Shahid
Vérificateur général adjoint
Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

McLeod, M. Dave
Chef préposé d'escale de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

McNeil, Contre-amiral Dan
Commandant, Force maritime de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

McRae, Robert
directeur général, direction générale de la sécurité internationale
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

Mean, Caporal-chef Jorge
École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes
25-27 juin 2002

Melançon, Lieutenant-colonel René
École d'Infanterie, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

Mercer, M., Wayne
Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Michaud, M. Jean-Yves
Directeur adjoint, Direction du support administratif,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Miller, Lieutenant-colonel Charlie
Commandant, 10^e Régiment d'artillerie de campagne de l'Artillerie royale canadienne
Défense nationale
9 mars 2005

Milner, M. Marc
Directeur, Programme des études militaires et stratégiques
Université du Nouveau-Brunswick
31 janvier 2005

Mitchell, M., Barry
Directeur, Région de la Nouvelle-Écosse, Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Mitchell, Brigadier-général Greg
Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force
terrestre
22-24 janvier 2002

Moran, Ron
président national
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
4 décembre 2006

Morris, Mme, Linda
Directrice, Affaires publiques
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Moutillet, Capitaine Mireille
Officier d'état-major supérieur – politiques, Défense
nationale
25 septembre 2003

Mundy, Capitaine de corvette Phil
N.C.S.M. Queen Charlotte
Défense nationale
1 février 2005

Murphy, Capitaine (M), R.D. (Dan)
Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Murray, Major James
Commandant, École des Pompiers des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commandant du NCSM *Queen*
(Regina)
27 janvier 2003

Nelligan, John Patrick
Associé principal, cabinet d'avocats O'Brien Payne
LLP, Ottawa
2 décembre 2002

Neville, Lieutenant colonel Shirley
Officier d'administration de l'escadre et commandant
intérimaire de l'escadre
17e escadre
18-22 novembre 2001

Mogan, M., Darragh
Directeur général des politiques en matière de
programmes et de services, Services des Anciens
Combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Morency, M. André
Directeur général régional, région de l'Ontario,
Transports Canada
24 juin 2002

Morton, Dr. Desmond
Professeur
Université McGill
15 novembre 2004

Mulder, Mr. Nick
Président, Mulder Management Associates
9 juin 2003

Munroe, Mme Cathy
Directrice régionale, Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Murray, Mme Anne C.
Vice-présidente, Affaires communautaires et
environnementales
Aéroport international de Vancouver
18-22 novembre 2001

Murray, M., Larry
Sous-ministre
Services des anciens combattants
22-24 janvier 2002

Narayan, M., Francis
Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du
revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Division de la vérification
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Newberry, Robert J.
Directeur principal, Sécurité du territoire
Le Pentagone
06 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Newton, Capitaine, John F.

Officier supérieur d'état-major, Opérations

Forces maritimes de l'Atlantique

22-24 janvier 2002

Nikolic, M. Darko

Directeur de District, District du St-Laurent

Agence des douanes et du revenu du Canada

7-9 mai 2002

Nordick, Brigadier-Général Glenn

Commandant adjoint, Système de la doctrine et de l'instruction

de la Force terrestre,

BFC Kingston

7-9 mai 2002

Normoyle, Ms. Debra

Directrice, Enforcement d'immigration

Agence des services frontières du Canada

23 février 2004

Nossal, Kim Richard

Professeur et chef

Département des études politiques

Université Queen's

29 novembre 2005

O'Bright, M., Gary

Directeur général, Opérations, Bureau de la protection

des infrastructures essentielles et de la protection civile

Ministère de la Défense nationale

19 juillet 2001, 20 octobre 2003

O'Donnell, Paddy

L'Institut de la conférence des associations de la

défense (Ottawa)

27 juin 2005

O'Hanlon, M., Michael

Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques

étrangères

The Brookins Institution

5 février 2002

Olchowicki, Soldat Christian

BFC Kingston

7-9 mai 2002

Orr, Major Ken

Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des

Forces canadiennes

BFC Borden

25-27 juin 2002

Niedtner, Inspecteur Al

Police de Vancouver

(responsable de la Section des opérations et de la

planification d'urgence), Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Noël, Adjudant-chef Donald

5e Ambulance de campagne

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Norman, Mark

Président, Daimler-Chrysler et

Président du Comité d'infrastructure du Conseil du Partenariat

du secteur canadien de l'automobile

1 décembre 2004

Normoyle, Mme Debra

Directrice générale, Direction générale de l'exécution

de la loi, Citoyenneté et immigration Canada

7 avril 2003

Nymark, Mme, Christine

Sous-ministre adjointe déléguée

Transports Canada

28 janvier 2002

O'Connor, L'honorable Gordon, C.P., député

Ministre de la Défense nationale

8 mai 2006

O'Donnell, Patrick J.

Président

L'Association canadienne de la défense industrielle

22 novembre 2004

O'Shea, M., Kevin

Directeur, Direction des relations générales avec les États-Unis

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

28 janvier 2002

Oliver, Surintendant Joe

Directeur, Douanes et accise

2 octobre 2006

Ortiz, L'honorable, Solomon P.

Membre supérieur (démocrate - Texas)

Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité

de la chambre sur le service armé (États-Unis)

6 février 2002

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Ouellet, Adjudant-chef J.S.M.
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commandant, 2^e Bataillon, Royal 22^e Régiment, BFC
Valcartier
24 septembre 2003

Parks, Lieutenant-commandant Mike
Direction de l'instruction de l'Armée 5-4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Pasel, M. William
Coordonnateur des mesures d'urgence,
Service d'urgence de Hamilton
Ville de Hamilton
31 mars 2003

Paulson, Capitaine (M), Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pearson, Lieutenant colonel Michael J.
Commandant, École d'infanterie SAT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Pelletier, France
Affaires législatives et réglementaires
Division du transport aérien du Syndicat canadien de la
fonction publique
25 novembre 2002

Pennie, Lieutenant général Ken
Chef d'état-major de la Force aérienne
Défense nationale
7 février 2005

Pentland, Charles
Centre des études politiques des relations internationales
Université Queen's
29 novembre 2004

Ouellet, Major Michel
Commandant par intérim, 5e Bataillon des services du
Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Parker, Major Geoff
Infanterie
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Parriag, Amanda
Le Centre de recherche et d'information sur le Canada (CRIC)
6 décembre 2004

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax
BFC Borden
25-27 juin 2002

Payne, Capitaine (M), Richard
Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cape
Scott
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Pellerin, Colonel (retraité), Alain
Directeur exécutif, Conférence des associations de la
défense
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North Saskatchewan Regiment
(Saskatoon)
27 janvier 2003

Pennie, Lieutenant général (ret) Ken
CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

Pentney, Bill
Sous-procureur général adjoint
Ministère de la justice Canada
15 février 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

- Peters**, Colonel, William
Directeur, Planification stratégique) Opérations terrestres), chef d'état-major de l'Armée de terre, Défense nationale
18 juillet 2001
- Pettigrew**, Caporal-chef Robert
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002
- Pichette**, M. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal
26 septembre 2003
- Pigeon**, M. Jacques
Avocat général principal et directeur ministère de la Justice, Services juridiques, Transports Canada
2 décembre 2002
- Pile**, Commodore Ty
Commandant, Quartier général de la flotte canadienne de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005
- Pilgrim**, Surintendant, J. Wayne
Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives à la sécurité nationale
Gendarmerie royale du Canada
19 juillet 2001
- Pinsent**, Major John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002
- Plante**, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002
- Polson**, Capitaine (M) Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001
- Poulin**, Caporal Mario
École de la Police militaire des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002
- Petras**, Major-général H.M.
Chef, Réserve et cadet
Défense nationale
6 juin 2005
- Pharand**, M., Pierre
Directeur, Protection aéroportuaire
Aéroport de Montréal
5-6 novembre 2001
- Pichette**, Mr. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001
- Pigeon**, M., Jean François
Directeur intérimaire, Sécurité
Aéroports de Montréal
5-6 novembre 2001
- Pile**, Capitaine (M), T.H.W. (Tyron)
Commandant, groupe 4, Opérations maritimes
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001
- Pilon**, M. Marc
Analyste principal des politiques, Division des politiques en matière de sécurité, Solliciteur général du Canada
24 février 2003
- Pitman**, Sergent, B.R. (Brian)
Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001
- Poirier**, M. Paul
Directeur, Division du renseignement et de la contrebande, Région du Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002
- Potvin**, Corporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002
- Preece**, Capitaine (M), Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Préfontaine, Colonel Marc
Comandement 34e groupe-brigade
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Proulx, Commissaire adjoint, Richard
Direction des renseignements criminels
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001

Puxley, Mme Evelyn
Directrice, Direction du crime international et du terrorisme
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Quinlan, Grant
Inspecteur de sécurité
Transports Canada
24 juin 2002

Randall, Dr. Stephen J.
Doyen, Faculté des Sciences sociales
Université de Calgary
8 mars 2005

Rathwell, M. Jacques
Responsable de la sécurité civile
Ville de Gatineau
3 février 2003

Reaume, M. Al
Chef adjoint, Service des incendies et du sauvetage,
Ville de Windsor
27 février 2003

Reeve, Jason
Liaison avec le Cabinet et des affaires parlementaires,
Groupe de travail sur l'Afghanistan
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

Reid, Adjudant-chef Clifford
École des Pompiers des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Reid, Adjudant Jim
Missiles de défense aérienne
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Primeau, M., Pierre
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Purdy, Mme Margaret
Sous-ministre déléguée
Ministère de la Défense nationale
14 août 2002

Quick, M. Dave
Coordonnateur des plans d'urgence à la ville de Regina
27 janvier 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
République kirgyze
12 mai 2003

Rapanos, M. Steve
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

Read, M. John A.
Directeur général, Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
25 février 2004

Reed, L'honorable, Jack
Président (démocrate - Rhode Island)
Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Regehr, M. Ernie
Directeur général
Projet Ploughshares
21 mars 2005

Reid, Lieutenant-colonel, Gord
Commandant, École de navigation aérienne des Forces canadiennes
17e escadre
18-22 novembre 2001

Renahan, Capitaine Chris
Blindés
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Richard, Adjudant-chef Stéphane
5e Bataillon des services du Canada BFC Valcartier
24 septembre 2003

Richter, Dr. Andrew
Professeur adjoint, Relations internationales et études
stratégiques
Université Windsor
1 décembre 2004

Rivest, Caporal-chef Dan
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Robertson, M. John
Inspecteur en chef des bâtiments
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.
Directeur général – Rémunération et avantages sociaux
Défense nationale
6 juin 2005

Rose, M., Frank
Adjoint, Politique de défense antimissiles
Le Pentagone
6 février 2002

Ross, M. Dan
Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information)
Défense nationale
14 février 2005

Ross, Adjudant-maître Marc-André 58th Air Defence
Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Rostis, M. Adam
Agent de liaison pour les relations
fédérales/provinciales/municipales
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

Rudner, Dr. Martin
Directeur, Centre for Security and Defence Studies, Université
Carleton
3 juin 2004, 13 décembre 2004

Richmond, M., Craig
Vice-président, Opérations aéroportuaires
Aéroport international de Vancouver
18-22 nov. 2001

Riffou, Lieutenant-colonel François
Commandant, 1er Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Robertson, Contre-amiral Drew W.
Directeur général, politique et sécurité internationale
Défense nationale
23 février 2004, 11 avril 2005 / 26 février 2007

Robinson, Sous-lieutenant Chase
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Romses, Brigadier-général R.R.
Commandant Quartier général du secteur de
l'Atlantique de la force terrestre, Défense nationale
31 janvier 2005

Ross, Major général, H. Cameron
Directeur général, Politique de la sécurité
internationale
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002

Ross, Dr. Douglas
Professeur, Faculté des sciences politiques
Université Simon Fraser
1 mars 2005

Rossell, Inspecteur Dave
Inspecteur, Opérations et soutien,
Police de Windsor, Ville de Windsor
27 février 2003

Rousseau, Colonel Christian
Commandant, 5e Groupe de soutien de secteur
Défense nationale
1 juin 2005

Rumsfeld, L'honorable Donald
Secrétaire de la Défense (États-Unis)
6 février 2002

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Rurak, Mme Angela
Inspecteur des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Rutherford, Caporal-chef Denis
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Salesses, Lieutenant-colonel, Bob
Direction de la logistique, Sécurité nationale (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Samson, Adjudant-chef Camil
2e Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Sanderson, Chuck
Directeur général, Organisation de gestion des urgences
Province de Manitoba
10 mars 2005

Saunders, Captaine Kimberly
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Schmick, Major Grant
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Scott, Dr. Jeff
Médecin hygiéniste
Province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Sensenbrenner, Jr., L'honorable, F. James
Président (républicain - Wisconsin)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Shapardanov, M. Chris
Conseiller politique
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Russell, M. Robert A., Assistant Commissaire adjoint,
Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du
revenu du Canada
22 septembre 2003

Rutherford, Lieutenant-colonel Paul
Commandant, 73e Groupe des communications
Défense nationale
9 mars 2005

Sampson, Tom
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville de Calgary
1 février 2007

Samson, Brigadier-général, P.M.
Directeur général -- renseignement
Ministère de la Défense
22 octobre 2001

Saunders, Caporal Cora
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Savard, Lieutenant-colonel Danielle
Commandant, 5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Scofield, M. Bruce
Directeur, Développement des politiques et
coordination internationale, Direction générale des
réfugiés, Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Scott, Captaine John
Centre du parachutisme du Canada
8 Escadre, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Shadwick, Dr. Martin
Agrégé de recherche, Centre des études internationales et de
sécurité
Université York
2 décembre 2004

Sharapov, M. Zakir
Député, République kirgyze
12 mai 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Sheehy, Capitaine Matt

Président, Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada

4 novembre 2002

Sigouin, M. Michel

Directeur régional, Bureau régional de l'Alberta, du Nord-Ouest et de Nunavut, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile

27 octobre 2003

Simmons, M., Robert

Directeur adjoint, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs

Département d'État (États-Unis)

6 février 2002

Sinclair, Ms. Jill

Sous-ministre adjoint (A), Politique de sécurité globale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

28 janvier 2002 / 14 août 2002

Skelton, L'honorable, Ike

Membre supérieur (démocrate - Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)

6 février 2002

Skidmore, Colonel Mark

Commandant, 2e group-brigade mécanisé canadien, BFC Petawawa

25-27 juin 2002

Smith, Caporal

Unité du service postal des Forces canadiennes
BFC Trenton

25-27 juin 2002

Smith, Bill

Surintendant principal
Gendarmerie royale du Canada

3 février 2005

Smith, M. Doug

Services techniques
Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Sheridan, Norman

Directeur, Opérations passagers de l'Agence des douanes et du revenu du Canada

24 juin 2002

Sing Tse, Hau

Vice-président

Direction général de l'Asie

Agence canadienne de développement internationale

29 mai 2006

Sinclair, Ms. Jill

Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

17 mars 2003

Sirois, Lieutenant-colonel Sylvain

Commandant, 5e Régiment du génie

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Skidd, Élève-officier Alden

The Black Watch

5-6 novembre 2002

Slater, Mme Scenery C.

Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain

Agence des douanes et du revenu du Canada

18-22 novembre 2001

Smith, Capitaine de vaisseau Andy

Officier commandant, Installation de maintenance de la flotte
Défence nationale

6 mai 2005 / 26 février 2007

Smith, M. Bob

Chef adjoint, Service des incendies et de sauvetage de Vancouver, Extinction des incendies et opérations

Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Smith, Caporal-chef Terry

436e Escadron de transport
BFC Trenton

25-27 juin 2002

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Snow, Caporal-chef Joanne
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Souccar, Commissaire adjoint Raf
Opérations fédérales et internationales
2 octobre 2006 / 30 octobre 2006

Stacey, Caporal Derrick
Services administratifs de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Starck, Me, Richard
Avocat-conseil, Service fédéral des poursuites, Bureau
régional du Québec
Ministère de la justice
5-6 novembre 2001

St-Cyr, Lieutenant-colonel Pierre
Commandant, Unité de soutien, 430e Escadron tactique
d'hélicoptères
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Stevens, Daniel
Coordonnateur de la gestion d'urgence, Gestion d'urgence et de
la risque
Ville de Vancouver
29 janvier 2007

Stewart, M., James
Ressources humaines civiles
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Stiff, M. Bob
Directeur général, Sécurité générale de Postes Canada
15 août 2002

St. John, Dr. Ron
Directeur general, Centre de mesures et
d'interventions d'urgence
10 février 2003

St-Pierre, M., Jacquelin
Commandant, chef du poste de quartier 5
Service de police de la Communauté urbaine de
Montréal
5-6 novembre 2001

Sokolsky, Joel
Doyen des arts et Professeur des sciences politiques
Collège militaire royale du Canada
22 novembre 2004

Spraggett, Ernest
Directeur, Opérations commerciales de l'Agence des douanes et
du revenu du Canada
24 juin 2002

Stairs, Denis
Professeur, Département des Science politiques
Université Dalhousie
5 mai 2005

Stark, Lieutenant-commandant, Gary
Commandant, NCSM Whitehorse
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Stevens, Cornemuseur major Cameron
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Stewart, Adjudant Barton
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes
BFC Kingstson
7-9 mai 2002

Stewart, M. William
Chef et directeur general
Services d'incendie de Toronto
30 octobre 2003

St. John, M. Peter
Professeur (à la retraite)
Relations internationales
Université du Manitoba
25 novembre 2002

Stone, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Stump, L'honorable, Bob
Président (républicain - Arizona)
Comité de la Chambre sur les services armés (États-
Unis)
6 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Sullivan, Colonel C.S.

Commandant, 4e escadre Cold Lake
Défense nationale
7 mars 2005

Summers, Contre-amiral à la retraite Ken
Naval Officers Association of Vancouver Island
28 février 2005 / 27 juin 2005

Szczerbaniwicz, Lieutenant-colonel, Gary
Commandant, 407e escadron
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Tait, M. Glen
Directeur, Service des incendies de Saint John, Ville de
Saint John
31 mars 2003

Tattersall, Lieutenant-commandant John
Direction de l'Instruction de l'Armée
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, M., Robert
Inspecteur, Police de Vancouver
18-22 novembre 2001

Theilmann, M., Mike
Directeur intérimaire, Division de la lutte contre le
terrorisme
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Thomas, Vice-amiral à la retraite Charles
À titre individuel
1 mars 2005

Thompson, Susan
Ancienne maire de la Ville de Winnipeg
À titre individuel
10 mars 2005

Tracy, Ms. Maureen
Directrice, Direction de la politique et opérations
Agence des services frontaliers du Canada
7 avril 2003

Sully, Ron
Sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions
Transports Canada
7 février 2005

Sweeney, Steve
Surintendant
Service de Police de Vancouver
29 janvier 2007

Taillon, Paul
Directeur, revue et liaison militaire
Bureau du commissaire du Centre de la sécurité des
télécommunications
2 juin 2005

Tarrant, Lieutenant-colonel Tom
Directeur adjoint de l'entraînement
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, L'honorable, Gene
Sous-comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Taylor, L'honorable Trevor
Ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsable
du Labrador
Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador
3 février 2005

Thibault, Caporal-chef Christian
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Thomas, Mr. John F.
Partenaire
BMB Consulting
9 juin 2003

Tracy, Mme Maureen
Chef par intérim, Contrebande, Renseignement et enquêtes,
Direction générale de l'exécution de la loi
Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005

Tremblay, Colonel J.G.E.
Directeur, Opérations en cours, État-major interarmées
stratégique
16 octobre 2006

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Tremblay, Colonel Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Tremblay, Capitaine de vaisseau Viateur
Commandant adjoint, Réserve navale 1
Défense nationale
25 septembre 2003

Trottier, Lieutenant-colonel (Res) Ron
Essex and Kent Scottish Regiment
Windsor Regiment
1 décembre 2004

Ur, Caporal Melanie
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Verner, L'honorable Josée, C.P., députée
Ministre de la Coopération internationale
29 mai 2006

Wainwright, Lieutenant-colonel J.E.
Commandant, 16/17 Ambulance de campagne
Défense nationale
9 mars 2005

Ward, Caporal-chef Danny
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ward, Colonel, Mike J.
Commandant, Centre d'instruction au combat
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Wareham, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Warner, L'honorable, John
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du
Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Tremblay, Lieutenant-colonel Éric
Commandant, 5e Régiment d'artillerie légère du
Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Trim, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8^e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Tulenko, M., Timothy
Agent politique et militaire, Bureau des affaires
canadiennes, Département d'État américain (Etats-
Unis)
6 février 2002

Verga, M., Peter F.
Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Villiger, Lieutenant colonel F.L.
Calgary Highlanders
Défense nationale
8 mars 2005

Wamback, Lieutenant-commandant Arthur
Commandant, NCSM Windsor
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Ward, Élève-officier Declan
Étudiant
Université McGill
5-6 novembre 2002

Ward, Caporal-chef
Opérations de l'Escadre
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Wark, M., Wesley K.
Professeur agrégé, Département d'histoire
Trinity College, Université de Toronto
1 octobre 2001, 5 mai 2003, 27 juin 2005

Warren, M. Earle
Directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration
des grands projets
Direction générale des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 - AÉROPORTS

Watt, Major John
Commandant, Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Weighill, M. Clive
Chef adjoint, Services de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Wells, Corporal Corwin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Westwood, Commodore Roger
Directeur général – Gestion du programme
d'équipement maritime, Défense nationale
6 juin 2005

Whitburn, Lieutenant-colonel, Tom
435e escadron
17e escadre
18-22 novembre 2001

Wicks, Majeur Brian
Commandant, 103e Escadron de recherche et de sauvetage
(Gander)
Défense nationale
2 février 2005

Williams, Capitaine de vaisseau Kelly
Ancien commandant, NCSM Winnipeg
Défense nationale
22 septembre 2003

Wilmink, M. Chuck
Consultant
4 novembre 2004

Wing, M. Michael
Président national, Union canadienne des employés des
transports
22 septembre 2003

Winn, Dr. Conrad
Président et PDG
COMPAS
2 décembre 2004

Watts, Adjudant-chef, Ernest
3e Groupe de soutien de secteur
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Weldon, L'honorable, Curt
Président (républicain - Pennsylvanie)
Sous-Comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Werny, Colonel W.S.
Officier commandant, Centre d'essais technique (aérospatiale)
Défense nationale
7 mars 2005

Whalen, Soldat Clayton
BFC Kingston
7-9 mai 2002

White, Lieutenant (N) Troy
J2
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Williams, Alan
Sous-ministre adjoint (Matériels)
Défense nationale
1 novembre 2004 / 16 octobre 2006

Williams, Colonel Richard
Directeur politique de l'hémisphère occidental, Défense
nationale
6 mai 2002 / 17 mars 2003

Wilson, M. Larry
Directeur régional, Maritimes
Garde côtière canadienne
22 septembre 2003

Wingert, Colonel Douglas
Directeur de l'état-major du programme d'équipement terrestre
Défense nationale
6 juin 2005

Wolsey, M. Randy
Chef des pompiers, Services de sauvetage, Division des
interventions d'urgence, Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

ANNEXE IV

Ont discuté avec le Comité

Woodburn, Commandant, William
Commandant, Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Wriedt, Colonel Art
Commandant
41 Canadian Brigade Group
Défense nationale
1 février 2007

Wright, Robert
Commissaire
Agence des douanes et du revenu du Canada
6 mai 2002

Yanow, Contre-amiral (à la retraite) Robert
La ligue navale du Canada
1 mars 2005

Young, Dr. James
Sous-ministre adjoint, sécurité publique et commissaire
à la Sécurité communautaire et des Services
correctionnels
30 octobre 2003

Zaccardelli, Giuliano
Commissaire
Gendarmerie royale du Canada
8 et 29 mai 2006

Woods, Caporal Connor
École du Service de santé des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Wright, M. James R.
Sous-ministre adjoint
Politique mondiale et sécurité
Ministère des Affaires étrangères et Commerce
international
23 février 2004

Wynnyk, Colonel P.F.
Commandant, Unité de soutien de secteur
Défense nationale
7 mars 2005

Young, Brigadier-général G.A. (Res)
Commandant adjoint des forces terrestres de la région
centrale
2 décembre 2004

Young, Major Marc
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE V

Biographies des membres du Comité



L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Il siège actuellement comme sénateur progressiste-conservateur indépendant et fait partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des anciens combattants. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, cabinet bien connu de Toronto, le sénateur Atkins a joué un rôle actif dans l'industrie des communications, entre autres au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne, qu'il a occupé au début des années 1980. Il a aussi été très actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aux niveaux tant national que provincial. Il notamment présidé au niveau national les campagnes électorales fédérales de 1984 et de 1988 et a exercé d'importantes fonctions d'organisateur dans diverses campagnes provinciales. Il a fait fonction de conseiller auprès du très honorable Brian Mulroney et du très honorable Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'honorable William G. Davis, premier ministre de l'Ontario.



L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Tommy Banks est reconnu par beaucoup de Canadiens comme un musicien et artiste accompli et polyvalent. 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 le Tommy Banks Show à la télévision. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 86, 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 7 avril 2000, il a été nommé au Sénat du Canada. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks est devenu vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines. Il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense,

président du Comité de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.



L'honorable JOSEPH A. DAY, sénateur

Joseph A. 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.

Le sénateur Day fait actuellement partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense, du Sous-comité des anciens combattants, du Comité des finances nationales et du Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration. Ses champs d'intérêt et de spécialisation incluent les sciences et la technologie, la défense, le commerce international, les droits de la personne, le patrimoine et l'alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire. De plus, il préside le Groupe d'amitié Canada-Mongolie.

Avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, le sénateur Day a eu une belle carrière comme avocat de pratique privée. Dans le domaine du droit, il s'intéresse notamment aux brevets, aux marques de commerce et à la propriété intellectuelle. Membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est aussi spécialiste agréé du droit de la propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a occupé le poste de président et directeur général de l'Association des produits forestiers du Nouveau-Brunswick. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la société J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des secteurs comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a exercé 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 présidait récemment la fondation et le conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que le conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Entre autres 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 Club des collèges militaires royaux du Canada.

Le sénateur Day possède un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen's et une maîtrise en droit d'Osgoode Hall.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Colin Kenny a été assermenté au Sénat le 29 juin 1984 comme représentant de l'Ontario. Il a commencé sa carrière politique en 1968 à titre de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au Cabinet du 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. 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.



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, C.R., sénateur

Nommé au Sénat en 1990, Michael Meighen siège à différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches ainsi que de la sécurité nationale et de la défense, et il préside le Sous-comité 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 comme avocat de pratique privée, le sénateur Meighen a plaidé et exercé le droit commercial à Montréal et à Toronto. Il est conseiller juridique auprès du cabinet Ogilvy Renault et a fait fonction de conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siège aux conseils d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et de Sentry Select Capital Corp. (Toronto)..



L'honorable WILFRED P. MOORE, C.R., sénateur

Wilfred P. Moore a été nommé au Sénat comme représentant de la Nouvelle-Écosse (Stanhope St./South Shore) le 26 septembre 1996 par le très honorable Jean Chrétien. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Saint Mary's (1964) et d'un diplôme en droit de l'Université Dalhousie (1968). Il a été nommé conseil de la Reine (c.r.) en 1983. Membre de la Nova Scotia Barrister's Society, il a exercé le droit à Halifax pendant 31 ans, de 1968 à 1999. Le sénateur Moore a été conseiller municipal à Halifax de 1974 à 1980, puis maire suppléant de 1977 à 1978. Il a occupé le poste de président du Halifax Metro Centre, ayant été membre de son comité d'établissement, et il a présidé la Commission d'appel de l'aide sociale de Halifax et Dartmouth. Pendant 10 ans, soit de 1994 à 2004, il a siégé au conseil des gouverneurs de l'Université Saint Mary's, et notamment au Comité consultatif auprès du président. Il a déjà fait partie de l'escadron des cadets de l'air 615 (Bluenose) et de la force de réserve de l'A.R.C.



L'honorable GERRY ST. GERMAIN, sénateur

Nommé au Sénat le 23 juin 1993, Gerry St. Germain représente la Colombie-Britannique et la division sénatoriale de Langley-Pemberton-Whistler. Le sénateur St. Germain préside le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et siège au Comité de l'examen de la réglementation et à celui de la sécurité nationale et de la défense. Il a été élu à la Chambre des communes la première fois en 1983 à l'issue d'une élection partielle, puis réélu en 1984. Il a prêté serment au Conseil privé de la Reine lors de sa nomination comme ministre d'État (Transports) le 31 mars 1988. Il a ensuite été nommé ministre des Forêts en octobre 1988. En dehors de sa carrière parlementaire, le sénateur St. Germain a travaillé comme pilote professionnel, entrepreneur en construction et grand éleveur de bovins.



L'honorable DAVID TKACHUK, sénateur

Nommé au Sénat le 8 juin 1993, David Tkachuk représente la Saskatchewan. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et membre du Comité de l'agriculture et des forêts, du Comité des banques et du commerce, du Comité de la sécurité nationale et de la défense et 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 en éducation du College of Education de Saskatoon. Il a été enseignant et

homme d'affaires..



L'honorable ROD A.A. ZIMMER, sénateur

Rod Zimmer est l'un des leaders communautaires les plus connus de Winnipeg. Il a été président du Royal Winnipeg Ballet de 1989 à 1991 et membre du conseil d'administration du club de football Blue Bombers de Winnipeg de 1981 à 1993. De 1973 à 1979, il a été adjoint spécial de l'honorable James Richardson, alors ministre de la Défense nationale à Ottawa. De 1979 à 1983, il a occupé le poste de vice-président aux communications d'entreprise à la CanWest Capital Corporation. En 1984, il a été nommé directeur de la gestion de projet à la Société canadienne des paris sportifs à Ottawa. De 1985 à 1993, il a été directeur du marketing et des communications à la Fondation manitobaine des loteries. Depuis 1993, il préside la Gatehouse Corporation. De 1995 à 1998, il a été vice-président des festivals de la Société des Jeux panaméricains.

Tout au long de sa carrière, le sénateur Zimmer 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, la Manitoba Metis Federation, les Premières Nations, l'Université de Winnipeg, l'Université du Manitoba, le Centre culturel chinois de Winnipeg, la Société hellénique, les Centres culturels indiens, la Saskatchewan Association of Rehabilitation Centres, les Jeux paralympiques, les Jeux olympiques spéciaux et les événements « Gold Medal Plates » organisés au Manitoba au profit des Jeux olympiques d'hiver 2010 de Vancouver.

Récemment, le sénateur Zimmer a été invité à servir de point de liaison entre le caucus du Sénat et les Jeunes libéraux du Canada. Dans ce rôle et à titre de sénateur, il deviendra un mentor pour beaucoup de jeunes du pays, ce qui atteste encore une fois ses nombreuses années de dévouement à l'endroit des jeunes au sein du Parti libéral du Canada.

ANNEXE VI

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

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 à 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.

Steven James, analyste



Steven James s'est joint en juillet 2005 au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement. Il assume les fonctions d'attaché de recherche auprès 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 d'études militaires et stratégiques de l'Université de Calgary.

Ses récentes études ont porté sur le cadre canadien de lutte contre le terrorisme, et plus particulièrement sur les mesures d'intervention et de prévention fédérales, provinciales et municipales pour les incidents liés au terrorisme.

Avant de travailler pour le Comité, M. James a servi comme agent dans la Police provinciale de l'Ontario (1994-1998) et dans le Service de police de Toronto (1998-2001).



Melissa Radford, analyste

Au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement depuis novembre 2006, Melissa Radford travaille comme analyste auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

En mai 2006, M^{me} Radford a obtenu une maîtrise en gestion et politique de défense du Collège militaire royal du Canada. Elle est titulaire d'un baccalauréat en relations internationales de la London School of Economics.

Au cours de son dernier semestre au Collège militaire royal, avant de se joindre au Comité, M^{me} Radford a travaillé au Département des opérations de maintien de la paix du Secrétariat des Nations Unies.

Jason Yung, adjoint de recherche

Jason Yung est arrivé au Service d'information et de recherche parlementaires en janvier 2007. Il est actuellement adjoint de recherche auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Yung a obtenu un baccalauréat spécialisé en économie et en sciences politiques de l'Université de Toronto en 2005. Il a depuis fait des stages dans différentes organisations, dont l'International Crisis Group, Human Rights Watch et le Conseil atlantique du Canada. Récemment, il a travaillé comme analyste des politiques au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Ses domaines de recherche privilégiés sont l'islamisme, la politique au Moyen-Orient et l'évolution du rôle de la Chine au Moyen-Orient.

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.

Canadian Security Guide Book

2007 EDITION

An Update of Security Problems in Search of Solutions

SEAPORTS

**Standing Senate Committee
on National Security and Defence**

March 2007

*According to the minutes of Monday, February 12, 2007, both the airport and seaport sections were adopted that day with a motion.

Present:

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, Analysts and Jason Yung, Research Assistant; Barry Denofsky, National Security Advisor; Inspector Richard Haye, RCMP Liaison Officer; and Kevin Thomas, Office of Senator LeBreton.

Motion Moved By:

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.

* Senators Meighen and St. Germain were active members of the Committee when this report was adopted. Senator Tkachuk had become a member of the Committee but had not yet attended his first meeting at the time of adoption.

Subsequently, the Conservative leadership in the Senate decided to remove all three of these Senators from the Committee, leaving the Committee without Conservative representation.

The Committee has been objective and non-partisan on the handling of defence and security issues by both the current Conservative government and its Liberal predecessor.

The previous government was not always pleased with our criticisms, but respected our independence. The current government is apparently determined to show its displeasure at our independence.

Senators Meighen and St. Germain were an important part of our team, as Senator Tkachuk undoubtedly would have been.

The remaining members of the Committee are hopeful that the Conservative leadership will reconsider this move, and that all three members who have departed the Committee will soon return.

We very much look forward to that day.

Senator Colin Kenny,
Chair,
Senate Standing Committee
on National Security and Defence

MEMBERSHIP

39th Parliament – 1st Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Norman K. Atkins, *Deputy Chair*

and

The Honourable Tommy Banks

The Honourable Joseph A. Day

The Honourable Wilfred P. Moore

The Honourable Rod A. A. Zimmer

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

*The Honourable Céline Hervieux-Payette (or the Honourable Claudette Tardif)

**Ex Officio Members*

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

The Honourable George Baker

The Honourable Janis G. Johnson

The Honourable Grant Mitchell

The Honourable Pierre Claude Nolin

The Honourable Hugh Segal

The Honourable Terry Stratton

(*)The Honourable Michael A. Meighen

(*)The Honourable Gerry St. Germain

(*)The Honourable David Tkachuk

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

Problem 1: Organized Crime at Ports	4
Problem 2: Leaky Port Perimeters	14
Problem 3: Lack of Police at Ports	18
Problem 4: Inadequate Container Screening	25
Problem 5: Training Delays	34
Problem 6: Fragile Planes = Fragile Boats	37
Problem 7: Needed: Canadian Intelligence Officers at Foreign Ports.....	40
APPENDIX I.....	43
Order of Reference.....	43
APPENDIX II	45
Index of Recommendations	45
Canadian Security Guidebook 2005	45
APPENDIX III.....	49
Index of New Recommendations.....	49
APPENDIX IV	53
Flynn Model.....	53
APPENDIX V	57
Supply Chain Hand-offs	57
APPENDIX VI.....	59
Who the Committee Heard From.....	59
APPENDIX VII	99
Biographies of Committee Members	99
APPENDIX VIII	105
Biographies of the Committee Secretariat.....	105

Seaports

Canadian ports funnel close to four million containers filled with assorted commodities into and out of Canada every year. About 30 percent of all containers arriving at the largest Canadian ports eventually make their way to the United States through transshipping. Any one of these containers could contain chemical, biological, radiological, nuclear, or explosive devices designed to lay waste to a large Canadian or U.S. target.

Is this probable? Perhaps not. But was it probable in 2001 that a bunch of terrorists would commandeer planes and fly them into buildings? If it is not probable that terrorists will eventually hit North America through our seaports, these ports are so inviting that you would be hard-pressed to find a security expert who would bet against it.

Given the huge volume of container traffic coming into our ports, no amount of scrutiny will ever be able to guarantee that a renegade container won't get through.

But Canadian authorities cannot afford to throw up their hands at the scope of this threat and pray that things don't go wrong. There are all kinds of initiatives that can be taken both to deter terrorists from taking advantage of Canadian ports and to thwart their efforts if they try.

Hutchison Port Holdings is the world's biggest international container terminal operation. It is spread across 43 ports in 20 countries. Hutchison, has devised a container scanning system – a system that the company's senior vice president told the Committee is 99 percent secure. It is now in place in Hong Kong.

The system is based on scanning every container leaving the port, which it can do so while containers are moving onto ships at an average rate of 16 kilometers per hour. More on the Hutchison system later. But if Hutchison Port Holdings works on the premise that "every box that comes into a port needs to be inspected,"¹ shouldn't Canadian ports be working on the same premise? Shouldn't they have developed systems to do those inspections with the same efficiency that is the watchword in Hong Kong, where the scanning adds only about one per cent to shipping costs?

¹ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, "Issue 6 - Evidence, Gary D. Gilbert, Senior Vice-President — Americas, Hutchison Port Holdings," (November 6, 2006)

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Better scanning of containers is only one of the improvements needed at Canada's ports. That's largely a matter of better mechanics – or, in these days, electronics. Canada's ports also need a shift in culture, away from various fiefdoms acting in their own interests toward owners, shippers, unions and shipping companies, all of whom pretend to act in the Canadian public's interest.

Crime has always been connected to the waterfront in most countries – to the point that as long as all parties are making good money at our ports, crime is all too often shrugged off as the cost of doing business.

It is no secret that Canada's ports are riddled with organized crime, and nobody seems to be doing much about it. The problem with widespread criminality, of course, is that it requires holes in the security system to be successful. And any hole a criminal can take advantage of, a terrorist can take advantage of.

But we are getting ahead of ourselves. This component is covered under Problem One of the six problems at Canada's ports that the Committee deals with in this report.

By the way, we know that all of Canada's ports are not seaports – some are on fresh water. But Seaports seemed like a good title to follow Airports. If you want to call this report Ports, be our guest. The title is not important to us, as long as you take a look at some of these problems, ponder whether they are important to the security of Canadians, and assess whether the government is responding properly in each case.

Readers are invited to scan the government responses to the Committee's previous recommendations for what we call "weasel words." These are words designed to create the illusion that something is being done to solve a problem, when it isn't. Words like "is currently reviewing . . ." or "preliminary analysis has been undertaken . . ."

These are often responses to recommendations that were made four years ago! If it takes four years to start thinking about solving problems, how long is it going to take to actually come up with solutions?

By our count, of the 10 previous recommendations made by the Committee in this chapter, the government completely ducked 3 of them – which puts it at around the

same percentage of recommendations ducked in our 2007 Security Guidebook chapter on airports.

Problem 1: **Organized Crime at Ports**

The RCMP told the Committee in January 2007 that Indo-Canadian, Asian and traditional organized crime groups – including the Hells Angels – remain very active in the Port of Vancouver. They also conceded that despite knowing that these groups continue to operate and threaten port security, the RCMP could only tackle about 30 percent of these activities due to limited resources.²

The Committee heard in 2002 testimony that an estimated 15 percent of longshoremen and 36 percent of checkers at the Port of Montreal have criminal records; that out of a sample of 500 longshoremen at the Port of Halifax, 39 percent had criminal records; and that more than half of workers at the Port of Charlottetown (almost 54 percent) had criminal records.

Seaports are exploited by organized crime to move contraband in and out of Canada, particularly illicit drugs. Historically, the country's three largest container ports of Vancouver, Montreal and Halifax have caused the greatest concern, simply because of the vast quantities of commercial cargo they handle. But all Canadian ports that receive international traffic are vulnerable to exploitation by organized crime. Any form of marine movement could potentially be utilized for criminal or terrorist purposes, including commercial and fishing vessels, cruise ships, ferries and private vessels.

In spite of a number of law enforcement successes, organized crime groups have been able to maintain either a direct or indirect presence in the country's three largest ports. Even if all members of these organizations are not located on site they have still shown themselves to be capable of hiring, coercing or otherwise influencing port workers who have access to cargo.³

² Standing Senate Committee on National Security and Defence meeting with Vancouver Waterfront Joint Forces Operations. (January 26, 2007)

³ Canadian Intelligence Service of Canada, "2005 Annual Report on Organized Crime in Canada," (2005) Available at http://www.cisc.gc.ca/annual_reports/annualreport2005/frontpage_2005_e.htm

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended the introduction of a compulsory background screening system at all major ports to assess whether employees or candidates for employment pose a security risk.⁴ (February 2002)**

- **The Committee recommended that a public inquiry under the *Inquiries Act* into significant ports be established as soon as possible, with a mandate that would include:**
 - a) **a major review of overall security at the ports and the development of a national approach to recruiting, training, and the retention of security personnel;**

 - b) **examination of the degree of control that organized crime has over Canadian sea port operations, as well as the relationship between such control and threats to national security;**

 - c) **an assessment of the potential for the use of Canadian ports to further terrorism;**

 - d) **a comprehensive review of the customs, policing and security resources, including the role of private security agencies, which are required at ports;**

 - e) **a review of the effectiveness of customs inspections of vessels and cargo arriving at Canadian ports; and**

 - f) **a review of hiring practices at Canadian ports.⁵ (October 2003)**

⁴ Standing Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.128, Recommendation #6

⁵ Standing Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.152, Recommendation #4.2

GOVERNMENT RESPONSE

Transport Canada, in its July 7, 2006 response to the Committee, stated:

“Transport Canada has placed a very high priority on marine security initiatives. For example, development and negotiation of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code in December 2002 was immediately followed by implementation in Canada via the *Marine Transportation Security Regulations* (MTSR), effective 1 July 2004. Transport Canada completed this task on time with the full cooperation of the marine industry. Indeed, since many of the initiatives identified to enhance marine security have major impacts on Canadians and Canadian business, the government has an obligation to ensure appropriate consultation, planning, and careful implementation.

In conjunction with the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), Transport Canada established the Waterside Security Advisory Group in May 2005, which focuses on ports' day-to-day surveillance, deterrence and detection capacity on the water – both around vessels while at berth and facilities when no vessel is in, and on arrangements and relations with police of local jurisdiction. Transport Canada conducted eight case studies (at Vancouver, Fraser River, Hamilton, Toronto, Montreal, Saint John, Halifax and Charlottetown)⁶, consulting with the Port Authorities, facility operators, police of local jurisdiction and other government agencies to establish current waterside security capacity at ports, identify major issues and concerns and propose solutions. Concurrent with Transport Canada's consultations, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) National Waterside Security Coordination Team held consultations with local policing agencies and Port Authorities to benchmark the current policing capacity and identify major issues associated with policing and response.

Furthermore, in 2005 the government has strengthened its regulatory oversight capacity by dedicating more resources to the inspection and

⁶ Transport Canada, Canadian Marine Advisory Council (CMAC), “Waterside Security (Alan Bartley),” (November 1, 2005). Available at <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/rsqa/cmac/minutes/2005-waterside-security.htm>

monitoring of the MTSR. This will provide additional opportunities for ISPS Code enforcement activities and further harmonize regulations and practices as requirements continue to evolve, particularly with the US Coast Guard and other partners.

Transport Canada, in collaboration with the RCMP is currently reviewing the issue of port policing. In addition, the government recognizes the importance of the RCMP National Port Enforcement Teams (NPETs)⁷ currently in Halifax, Montreal, Vancouver, and Toronto-Hamilton, and their efforts to combat criminal and potential terrorist activities.

The government also established an emergency response capacity within the Great Lakes-St. Lawrence Seaway. This has been accomplished through specialized training of Emergency Response Teams (ERTs).⁸ The government is modifying Canadian Patrol Frigates to support the carriage, launching and recovery of RCMP ERT boats on both coasts. Furthermore, the government facilitated the acquisition of patrol vessels for the Coast Guard who, in partnership with the RCMP, will enhance on-water enforcement and response capacity within the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system.⁹

The Marine Transportation Security Clearance Program (MTSCP), previously known as the Marine Facilities Restricted Area Access

⁷ RCMP National Port Enforcement Teams are comprised of 24 RCMP Full Time Equivalents. Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 6 - Evidence, Raf Souccar, Assistant Commissioner, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police,” (October 30, 2006)

⁸ With regards the MSETs, Mr. Souccar said that “There are two Coast Guard vessels that are being used and one redeployed RCMP vessel, so there are three in all at this point being used as part of the Marine Security Enforcement Teams. They will be replaced by 140- foot vessels that are currently being built, which will come on line starting 2009-10... There are two teams, situated in Toronto and Montreal.” Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 6 - Evidence, Raf Souccar, Assistant Commissioner, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police,” (October 30, 2006)

⁹ “The Marine Security Enforcement Teams began operating on the Great Lakes in July 2005. These integrated teams are staffed with members from provincial and municipal departments along with the RCMP, working on Canadian Coast Guard vessels alongside Canadian Coast Guard personnel. The primary role of the MSETs is to safeguard and address federal on-water enforcement requirements and to provide an armed fast response capacity to address potential threats... The MSET initiative involves the procurement and deployment of four permanent vessels on the Great Lakes. Their rollout will begin in 2009-10... At this point, the marine security enforcement team has 16 full-time employees; it includes the [RCMP], the Ontario Provincial Police, the Niagara regional police, the Toronto Police Service and the Sûreté du Québec”. Patrols of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway are conducted on three vessels. Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 6 - Evidence, Raf Souccar, Assistant Commissioner, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police,” (October 30, 2006)

Clearance Program (MFRAACP), was announced in January 2003 with a commitment to introduce background checks of workers at marine facilities and ports. This commitment was reinforced in the Government of Canada's National Security Policy April 2004. The purpose of the MTSCP is to reduce the risk of security threats by preventing unlawful interference with the marine transportation system by conducting background checks on marine workers who perform certain duties or who have access to certain restricted areas. It specifically applies to employees who access the ship-dock interface at cruise ship terminals, as well as employees who occupy designated positions at container facilities and dangerous cargo facilities. Transport Canada has undertaken consultations across Canada to understand and address as appropriate the concerns of all interested stakeholders. The intent is to develop a risk-based program that will provide the required level of security, while addressing privacy concerns. The MTSCP would enhance the security of the marine transportation system, benefiting the public, passengers, marine workers, and operators of vessels, ports and marine facilities.”¹⁰

CHALLENGE TO GOVERNMENT

The first thing to notice here is that the response makes *absolutely no reference* to the recommendation, which calls for a public inquiry under the *Inquiries Act* into one of the most serious threats to the security of Canadians: the widespread presence of organized crime at our ports.

This is a huge problem. This is a key recommendation. How does one respond to it with *nothing*?

Perhaps the government thinks it has solved the problem, but the half-hearted “reforms” that it has announced so far don’t measure up to what is required. On November 14, 2006 – just over four months after the Committee received the reply above from Transport Canada –Transport Minister Lawrence Cannon made the following announcement:

“MONTREAL – The Honourable Lawrence Cannon, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, today announced amendments to the Marine

¹⁰ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), pp.21-22.

Transportation Security Regulations that will strengthen marine security by requiring background checks for port workers through the Marine Transportation Security Clearance Program.

The program will reduce the risk of security threats to the transportation system and help prevent unlawful interference with the marine transportation system by requiring marine workers who perform certain duties or who have access to certain restricted areas to have a transportation security clearance. The requirements also apply to marine pilots, wharfingers, security personnel and seafarers who apply for a Seafarers Identification Document.

‘This program will not only further secure our ports but will also help ensure the continued competitiveness of our marine industry,’ said Minister Cannon. ‘This reflects the commitment of Canada's New Government to secure our borders and strengthen national security.’”

The Marine Transportation Security Clearance Program builds on the experience gained from Transport Canada's program of background security checks for airport personnel. Extensive consultations on the marine program have also been conducted with stakeholders, including industry and labour representatives.”¹¹

¹¹ Transport Canada, “News Release: Canada’s New Government Implements Background Checks for Port Workers,” (November 16, 2006). Available at <http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2006/06-h148e.htm>

WHEN “CSIS AND RCMP SECURITY CLEARANCES” AREN’T REALLY SECURITY CLEARANCES

The Treasury Board of Canada sets the standards and departmental requirements for government employees who may require access to classified government information and assets. The Government Security Policy as outlined by Treasury Board identifies three levels of security clearance:

- **Confidential** (Level I)
- **Secret** (Level II)
- **Top Secret** (Level III)

The level of security clearance required is determined by the need for access to classified information or assets in the performance of duties associated with an individual's employment.

This system clearly has little connection to the vast majority of port workers. The purpose of the Marine Transportation Security Clearance Program is **NOT** to determine who gets access to which government documents. It is to reduce the risk of security threats by preventing unlawful interference with the marine transportation system.

In other words, the information CSIS or the RCMP supplies on port workers are not “security clearances” at all. CSIS provides information on whether it has any record of a worker. But, it **DOES NOT** make recommendations to grant or deny clearances.

So let us not pretend that any port workers have received CSIS or RCMP security clearances. CSIS has been responsible for protecting Canada from threats to national security since 1985. But Transport Canada – whose main mandate is to encourage commerce, not provide security – is the agency responsible for providing security clearances at our seaports and airports.

According to another Transport Canada reply to the Committee, the background checks, conducted by Transport Canada in cooperation with the RCMP, CSIS, and Citizenship and Immigration Canada, will include:

- criminal records check
- a check of the relevant files of law enforcement agencies, including intelligence gathered for law enforcement purposes
- a CSIS indices check and, if necessary, a CSIS security assessment
- a check of the applicant's immigration and citizenship status, if applicable".¹²

The Committee acknowledges that this announcement does bring the level of security at seaports closer to the level of security at airports.

Unfortunately, as the Committee pointed out in its report on Airports¹³, the level of security at Canadian airports is full of holes.

Note that the above press release does not say that all port workers will have to have a "transportation security clearance." It says "marine workers who perform certain duties or who have access to certain restricted areas" will have to be given this clearance.

There are some obvious flaws to this plan. For a start, the Committee has been informed that less than half of all port workers will require clearances. Secondly, only thirteen of Canada's nineteen largest ports will require background checks.¹⁴

Finally, a more comprehensive initiative to improve background checks was thwarted simply because entrenched power groups ("stakeholders") flexed their muscles: "we had opposition from the employers associations, from the port

¹² Transport Canada, "News Release: Canada's New Government Implements Background Checks for Port Workers – Transportation Security Clearance Process," (November 16, 2006). Available at <http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2006/06-h148e.htm#marine>

¹³ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *The Myth of Security at Canada's Airports*. (Ottawa: Senate of Canada, January 2003)

¹⁴ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, "Issue 10 – Evidence, Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada," (February 12, 2007)

operators, from the facility operators, and from labour.”¹⁵ This is one of the major reasons there are so many holes in security at Canadian airports and seaports: vested interests are all making money the way things are run now. As a result, the public interest gets short shrift.

The Committee repeats that background checks every five years are not sufficient. Lives can change too quickly, and organized crime knows that when workers lives become difficult, that is the best time to apply pressure. Seaports are central to Canadians’ economic lives, so reform comes slowly. There are so many vested interests that are used to exercising their power over port activities that change is a dirty word.

Hold an Inquiry!

Canadians deserve an inquiry under the *Inquiries Act*. This isn’t something that should be hidden from the public. The stakes are too high. A public investment in better security at seaports and airports would give the public a double-barrelled return: less crime draining our economy, and less chance of terrorists damaging our society.

Partial background checks on some workers represent a thin slice of progress, but Canadians need something closer to a full loaf of progress. It is about time to get serious about the degree of corruption and vulnerability at our seaports.

There seems to be a level of comfort among labour unions, the business community and port authorities with the way things are done now. None of them seem are anxious to reform a system that is currently providing plenty of income for everyone – including crooks. All those people should wake up to the fact that their house of cards is likely to come tumbling down if one nasty container gets through. The Committee is convinced that all workers at Canada’s seaports should require security clearances.

¹⁵ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 10 – Evidence, Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada,” (February 12, 2007)

NEW RECOMMENDATIONS

S1. The Committee recommends that a restricted area identification card (RAIC) program similar to the one implemented by the Canadian Air Transport Security Authority at airports should be implemented by Transport Canada for port workers at all 19 ports in Canada's National Ports system. The seaport restricted area identification cards should be:

- **Designed to include security features such as: a smart chip embedded with a unique algorithm representing unique fingerprint and iris patterns; a tamper-proof hologram; an expiry date; and, access locations**
- **Issued to seaport workers only after receiving a background check through Public Safety and Emergency Preparedness Canada**
- **Given to all workers that need access to or work in restricted areas**
- **Able to monitor and control the movement (geo-fencing) of workers within restricted areas**
- **Accompanied by a screening process that requires all workers to be screened prior to entering and when leaving restricted areas**

Problem 2: **Leaky Port Perimeters**

Security on the perimeters of Canadian ports is porous. This provides opportunities for smugglers, and opportunities for smugglers equate to opportunities for terrorists.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended a full review of the fencing and entry/exit security systems currently in place at Canada's significant ports to determine their adequacy. This review should consider the introduction of national standards for port security systems.¹⁶ (February 2002)**

GOVERNMENT RESPONSE

In its July 7, 2006 response to the Committee, Transport Canada said:

“Transport Canada and local ports conducted fencing reviews as part of a mandatory two-stage International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code certification process. Stage Two involved on-site reviews of port facility security plans. Canada began enforcing the ISPS Code through the Marine Transportation Security Regulations (MTSR), which came into force on July 1, 2004. Since then, about 98% of affected marine facilities in Canada have complied with the ISPS Code.

Transport Canada also manages a \$115 million Marine Security Contribution Program,¹⁷ announced in May 2004, to help marine facility owners and operators enhance port security. Projects eligible

¹⁶ Standing Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), Recommendation #5

¹⁷ The Marine Security Contribution Program is a five-year, \$115-million Government of Canada commitment to assist ports and marine facilities with security enhancements. The program is application-based and provides funding on a cost-shared basis — 75 per cent government / 25 per cent recipient — for a number of clearly identified eligible expenses.

for funding under the Marine Facility Security Contribution Program include:

- Surveillance equipment, including cameras and closed-circuit TV systems;
- Improvements to dockside and perimeter security and access control, such as fencing, gates, signage and lighting;
- Command, control and communications equipment, such as portable radios; and
- Infrastructure security protective measures.”¹⁸

CHALLENGE TO GOVERNMENT

To our knowledge no Canadian ports have either waterside fencing or 24/7 waterside police patrols, and this is a huge vulnerability.

As we said in our 2005 Security Guide, implementing the International Ship and Port Security (ISPS) Code was a useful start. But these international programs tend to provide lowest-common-denominator security: not all countries believe that they are likely to be a target of terrorism, domestic or otherwise, so it is difficult to get international consensus on rigorous measures.

The Marine Security Contribution Program showed that the Government of Canada is at least willing to put some money into port security. Whether the government will follow up on testing the efficacy of new security measures funded by the Program will provide some indication as to how serious it is about fixing problems rather than just waving money at them.

The funding available under the Program makes no specific mention of funding measures to counter water-borne threats. All the emphasis seems to be on protecting ports from the land side. Both criminals and terrorists know how to get at ships from water.

¹⁸ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p.23.

What is the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)?

- In December 2002, member states of the International Maritime Organization (IMO), adopted a number of amendments to the 1974 Safety of Life at Sea Convention (SOLAS). Among these amendments was the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, which took effect internationally on July 1, 2004.
- The ISPS Code establishes an international framework for cooperation between governments, government agencies and the shipping and port industries to improve security and safety of ships and ports used in international trade through preventive security measures.
- The ISPS code has two main sections: Part A, mandatory requirements and Part B, suggested procedures. Part A requirements include requiring ships and ports to:
 - conduct security assessments
 - have a security plan
 - designate a security officer
- Although Part A outlines mandatory security guidelines, there are no mandatory regulations for their implementation.
 - For example, Part A regulation 16.3.2 requires port security plans to address “measures designed to prevent unauthorized access to the port facility,” but does not stipulate *how* this should be done. (eg. boat patrols, guards, waterside fencing, etc.)
- Transport Canada has implemented the ISPS Code through the *Marine Transportation Security Regulations*, which apply to commercial vessels of 500 tonnes or more, ships carrying more than 12 passengers and travelling between countries, as well as the marine facilities and ports serving such vessels.

NEW RECOMMENDATION:

S2. The Committee recommends that Transport Canada's Marine Security Contribution Program be extended to 2015 to allow seaports, seaport facilities, domestic ferry operators and facilities other than Canada Port Authorities adequate opportunity to enhance their security.

Problem 3: **Lack of Police at Ports**

From the point of view of security, the devolution of seaports and airports to local authorities has failed. Security forces at seaports and airports are under-staffed and ill-prepared to deal with organized crime and terrorism. There is a need for specialized police in unique environments – and seaports and airports clearly qualify as unique environments. The Netherlands has about 420 police permanently stationed at the Port of Rotterdam alone¹⁹. There are only 24 RCMP officers assigned to Canada's 19 ports, and every one of them is posted to Halifax, Montreal or Vancouver. Eight are slated to be posted to Hamilton by the end of this year.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) be designated as the lead police force at all Canadian air and sea ports with adequate funding to combat security breaches caused by the presence of organized crime at those ports.²⁰ (October 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

In Transport Canada's July 7, 2006 response to the Committee, it stated:

“Transport Canada in collaboration with the RCMP, are currently reviewing the issue of port policing:

RCMP National Port Enforcement Teams have been established at Halifax, Montreal, and Vancouver (Hamilton 2007) to investigate federal statute offences, such as those involving national security and organized crime. There are only these three National Port Enforcement Teams and the officers involved are not specialized in

¹⁹ The Committee visited the Port of Rotterdam on September 8, 2006 and spoke with port authority and customs officials

²⁰ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World*. (Ottawa: Senate of Canada, October 2003), p.57, Recommendation #2.5

port security. At most ports, basic security functions such as access control are the responsibility of the Port Authorities and police forces of jurisdiction, which provide standard police services/law enforcement at the ports.

Budget 2005 allocated funds to the RCMP to undertake a National Waterside Policing Review to look at the roles and capacities of implicated police services to deal with waterside policing. This included funding for provincial and municipal participation in the Review. The RCMP established the RCMP National Waterside Security Coordination Team²¹ to undertake a comprehensive study in consultation with regional and local police organizations to identify marine assets that could be leveraged through collaboration to respond to marine incidents as well as research and development of Memoranda of Understanding (MOUs) with provincial, municipal and other police forces to better address police and/or departmental operational procedures and management in the execution of waterside security.”²²

CHALLENGE TO GOVERNMENT

Here we go again: “are currently reviewing” – inadequate port policing is a huge issue, but more than five years after 9/11 people are still scratching their heads about how it should be handled. Funds are set aside in the 2005 budget . . . but not for action, but to allow every stakeholder Transport Canada can dig up to participate in reviewing a problem that should have been fixed long ago!

Assistant Commissioner Raf Souccar, head of the RCMP’s Federal and International Operations, outlined to the Committee how Canadian ports could be made more secure if unlimited resources were available “in a perfect world”:

Mr. Souccar: The marine picture would include the Great Lakes and St. Lawrence Seaway and the 19 ports that you identified earlier. Although organized

²¹ “The National Waterside Security Coordination Teams are located across Canada in various locations, for example, Vancouver, Toronto, Montreal, Halifax, and Niagara”. These teams comprise of RCMP (6 full-time RCMP employees), provincial and municipal police officers. Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 6 - Evidence, Raf Souccar, Assistant Commissioner, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police,” (October 30, 2006)

²² Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p.12.

crime does not control the ports, they certainly have access to control certain areas of operations within the ports, which would facilitate the movement of contraband, people, whatever it may be, involving national security issues or organized crime issues. We would identify those 19 ports and bolster them with National Port Enforcement Teams, with what we call Special I technology — sensors, cameras, bomb disposal units, and intelligence teams, which are key to identifying the problem. It is nice to target something at a location, but unless you are working smarter instead of harder, you may be spinning your wheels. Having the intelligence teams to direct us so that we use the resources effectively and efficiently is key to getting the work done well. Surveillance teams would be extremely important. Air assets would be extremely important. There are many components to making this right. I would estimate it would take, in terms of people, approximately 900 resources that would be required in order to look after the marine port component alone.

Senator Moore: Does that include the coasts as well as the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway system?

Mr. Souccar: Yes, we are talking about the 19 ports on both coasts.

Please read Mr. Souccar's testimony carefully. It says 900 additional police are needed at seaports alone! Instead of money being put aside to hire these 900 cops and all the others that are needed at airports, money has been put aside so politicians and bureaucrats can get together to scratch their heads in unison.

The Committee recognizes that unlimited resources are not available for seaport security, but is convinced that Canada could be doing a much better job at protecting its ports. Putting the RCMP in charge of this National Waterside Policing Review at least sent a signal that someone in government recognizes that the RCMP is the one Canadian police force with a national responsibility, and that ports and borders fit within that kind of responsibility.

There is good reason that securing Canada's seaports and borders should be treated as a national responsibility. Threats to our seaports and borders obviously aren't just a threat to any one location that might be breached. Gaps at these locations make every location in Canada vulnerable.

The security of Canada's perimeter should not depend upon the quality of local police forces located on any part of the perimeter, nor upon the rigour with which particular airport and seaport authorities treat security threats. Protecting Canada's perimeter should be put in the hands of the RCMP, which is best suited to coordinate a good defence across the entire scope of the perimeter.

It will be interesting to examine the results of the RCMP's National Waterside Policing Review, which the Committee hopes will be available soon, since funding was made available in the 2005 budget. The way things are lurching along, of course, we could be waiting until 2015 for results.

The current situation at Canada's ports is untenable. **The RCMP has not even been adequately funded to put meaningful contingents of officers at the ports of Halifax, Montreal, and Vancouver**, let alone the staff needed to coordinate an entire perimeter defence.

An effective perimeter defence would focus on seaports, but go well beyond port boundaries. As former RCMP Commissioner Guiliano Zaccardelli told the Committee on May 8, 2006:

"The organized crime groups are not at the ports per se. The people that direct those criminal activities are not at the ports. They use the ports, they use the workers there or they use the facilities, but the brains behind the operations are somewhere else. We go after the brains somewhere else. We need some presence, obviously, on the ground, but also a presence in the investigative capacity to tackle whatever is going on at the ports. You are right that those are not sufficient resources to cover all the activities that we believe are going on in the ports. However, that is more than we had several years ago, when there was no one there . . ."

The RCMP should be put in charge of airport and seaport security, and given the resources to plug glaring gaps in perimeter security.

SECURING OUR HARBOUR COMMUNITIES

Securing harbour communities is the responsibility of provincial and local police (and the RCMP where they are the police of local jurisdiction).

Unfortunately, the "security on the cheap" mantra that is apparent at the federal level seems to have infected provincial and local governments as well.

PORT POLICING: A BLEAK PICTURE

A look at waterside policing on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system and in Canada's major marine ports paints a dismal picture.

For instance, at the Port of Montreal (one of Canada's three major seaports) there is no dedicated police presence. The Port of Vancouver, Canada's largest seaport, is policed by 10-15 officers while Halifax Regional Police has approximately 10 officers dedicated to the Port. The RCMP has 24 full-time officers spread across these three ports.

With 50 officers, the Toronto Police Marine Unit at the Port of Toronto is one of the largest in North America. But this contingent is primarily occupied with boater safety, search and rescue and the like. It has little relationship to national security. Overall security along the Great Lakes is weak. The other police forces monitoring Lake Ontario – Halton Regional, Peel Regional, Durham Regional, and Niagara Regional Police dedicate between 4 and 10 officers to this assignment while the Ontario Provincial Police dedicates between 20-30 officers for each of the Great Lakes.²³

Canada's harbour police are doing the best they can with limited resources and virtually no federal funding. The Great Lakes Interdiction Project²⁴ – a joint program between Canadian police and the U.S. Coast Guard – is a worthy initiative on the part of local and regional police services leveraging slim budgets to protect Canadians.

But the slim number of police officers assigned to Canada's ports raises the question of who really has the upper hand at the ports – police or organized criminals? Who is watching over critical infrastructure such as major bridges and power plants adjacent to border rivers and the Great Lakes? What kind of handle do Canadian authorities really have on security at our southern border?

Police who work in and around harbours need to be given increased capacity to:

- Prevent and respond to on-water threats
- Conduct intelligence-led investigations that originate on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway System, as well as major rivers and in major

²³ Excluding Lake Michigan which lies in U.S. territory.

²⁴ The Great Lakes Interdiction Project – with police services on the lake and USCG took place in the summer of 2006. Patrols occurred twice a week and resulted in 718 vessels being stopped, 84 charges laid (provincial and federal offences) with 130 vessels under investigation. This was a joint forces operation without a Memorandum of Understanding (MOU) and without any federal, provincial or local funding.

marine ports

- Protect critical infrastructure located at the edge of major rivers, the Great Lakes and St. Lawrence Seaway
- Secure the Canada-U.S border where it crosses major rivers and the Great Lakes (through joint force operations with the RCMP and through Memoranda of Understanding with the U.S. Coast Guard)

NEW RECOMMENDATIONS:

- S3. The Committee recommends that the Department of Public Safety implement a program similar to Transport Canada's Marine Security Contribution Program that will provide funding on a cost sharing basis to Provincial and local police forces in order to build and sustain a waterside police presence in all the seaports in the National Ports System and all seaports situated on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway System.**
- S4. The Committee recommends that the RCMP's role should evolve so that it would have a larger role in setting up security at seaports. It should also significantly expand its investigative, analytical, support and technical capabilities to tackle organized crime and to prevent threats to national security at the 19 seaports in the National Ports System.**
- S5. The Committee recommends that the Government of Canada increase the size of the RCMP National Port Enforcement Teams by between 1,300 and 1,500 full-time equivalents (FTEs) in order to provide the RCMP with the capacity to:**
- Combat organized crime at the 19 seaports in the National Ports System**
 - Prevent and respond to threats to the national security of Canada that originate from Canada's seaports**
 - Increase, through joint force operations with provincial and local police forces, the number of waterside police in seaports situated on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway System and on major rivers.**

Problem 4: **Inadequate Container Screening**

Container inspection is only a small part of a layered approach to marine security. Far better to detect potential problems before they can get to Canada's ports. Still, dealing with threats once they have landed is better than not dealing with them at all. And failing to deal with them in ports will not earn us the cooperation of countries to which these containers may be transshipped, notably the United States.

Yet, border officials inspect only a small percentage of shipping containers.²⁵

What would constitute a satisfactory level of screening? Who knows? To the Committee's knowledge, nobody has done tests to determine the effectiveness of the current system. What percentage of containers currently being searched contain something they shouldn't? We don't know. What percentage *not* being searched likely contains something they shouldn't? No-one knows.

"Risk assessment" is nothing more than guesswork unless someone conducts sensitivity tests to determine what would be found employing various intensities of searching. Only if you conduct total searches will you know what you are likely to miss doing various kinds of partial searches. What you are missing might be infinitesimal, and it might not. Right now, the public has no idea what its government is doing in this area. But if it is anything like what it was doing back when it was being more forthright with the numbers, it isn't much.

COMMITTEE'S RECOMMENDATIONS

- **The Committee recommended that in Canada's ports, the Canada Border Services Agency:**
 - **conduct sensitivity analysis to determine what level of examination of containers will provide effective security; and**

²⁵ CBSA is able to "VACIS" about 7.5% of containers at ports. Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, "Issue 1 - Evidence, Mr. Robert A. Wright, National Security Advisor to the Prime Minister and Associate Secretary, Privy Council Office," (February 23, 2004)

- receive the funding necessary to equip significant ports and major border crossings with X-Ray machines and other appropriate technology to inspect high-risk containers.²⁶ (February 2002)
- The Committee recommended examination of the Flynn model²⁷ [in which containers are loaded under secure conditions and provided with monitors to record attempts to tamper with their seals] should be monitored closely and examined further.”²⁸ (February 2002)

GOVERNMENT RESPONSE

Transport Canada wrote in its July 7, 2006 response to the Committee:

“The CBSA has made significant advances in our ability to pre-screen cargo through the use of advanced information. The Advance Commercial Information initiative requires importers to provide containerized cargo information 24 hours prior to lading. Advanced electronic information will soon require further data on conveyances as well as cargo. The Agency has also developed an electronic risk assessment tool to analyze advanced information and intelligence so that high-risk containers can be identified pre-arrival.

The CBSA and Transport Canada have been closely monitoring smart box and electronic seal technology pilots. Operation Safe Commerce, which has three phases, is helping to identify gaps within the supply chain and will demonstrate the ability of smart-box technology to track and monitor container integrity from point of origin to point of delivery. The Agency is interested in this technology and will closely analyze the results of this pilot in cooperation with industry partners.

²⁶ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.128, Recommendation #7.

²⁷ Stephen E. Flynn is the Jeane J. Kirkpatrick Senior Fellow for National Security Studies at the Council on Foreign Relations. Dr. Flynn is also consulting professor at the Center of International Security and Cooperation at Stanford University. A graduate of the U.S. Coast Guard Academy (1982), Dr. Flynn served in the Coast Guard on active duty for twenty years, retiring at the rank of commander. Dr. Flynn serves on several nonprofit advisory boards, including the American Committees on Foreign Relations and the Canada-U.S. Law Institute. He is the principal for Stephen E. Flynn Associates LLC, where he provides independent advisory services on maritime security, transportation security, and container security; See *Appendix IV* for a description of the Flynn Model

²⁸ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.128, Recommendation #9

Bi-lateral agreements with global mega-ports will involve interdepartmental coordination with key maritime nations. The CBSA is currently looking at developing related types of agreements through the Container Security Initiative and will use lessons learned through the current process to build further bi-lateral marine agreements in the future.

In addition, Transport Canada is working with other Canadian and US transportation authorities on the *Canada, United States Cargo Security Project (CUSCSP)*. The objective of the project is to provide a technical review and evaluation in an operational environment of the latest state of the art threat detector technologies.”²⁹

The Committee notes the urgency of this mission: “The CBSA and Transport Canada have been closely monitoring . . . The Agency is interested . . . The CBSA is currently looking at . . . to provide a technical review and evaluation . . .”

Regarding the Committee’s recommendation that the government examine the Flynn model, the Department of Public Safety and Emergency Preparedness (PSEPC) wrote in its August 30, 2006 response:

“A. The Canada Border Services Agency (CBSA) risk-assesses marine containers destined to Canada and targets those posing a risk for national security, contraband and public health and security concerns for further scrutiny. This has been achieved through the implementation of the 24-hour rule and the Advance Commercial Information (ACI) Marine program.

Canada Border Services Officers located at the National Risk Assessment Centre in Ottawa and at the Joint In-transit Targeting Initiative locations of Newark and Seattle risk-assess containers for national security purposes prior to lading in a foreign country for transport to Canada. When containers believed to pose a risk to national security are identified, examination requests are made to the foreign country in order to address the risk prior to the container being shipped to Canada.

²⁹ Transport Canada, “Response to Committee’s Recommendations,” (July 7, 2006), p.24

During the container's voyage to Canada, the CBSA Marine Container Targeting Units located at container ports in Canada further risk assess and target marine containers for traditional contraband and public health and security concerns that are dealt with on arrival of the container in Canada.

The CBSA has, and continues, to examine all containers it has identified as having risk.

B. Over the last several years, the CBSA has invested more than \$60 million to acquire leading-edge technologies to increase its capability to detect threats and contraband and increased its screening capacity. Examples of this investment include:

- X-ray systems, including baggage, ScanTrailers, and roll-in cargo systems;
- 12 Mobile vehicle and cargo inspection systems (VACIS, gamma-ray systems), used to detect contraband, weapons and other dangerous goods in marine containers, rail cars, or trucks;
- 3 Pallet VACIS (gamma-ray systems), used to scan pallets and large pieces of freight at marine container examination facilities;
- 16 Contraband Outfitted Mobile Enforcement Trucks (COMET) for deployment of examination teams and detection technology;
- Radiation detection technologies, including fixed portal detectors, mobile vehicle-mounted units, handheld units and officer worn dosimeters;
- 60 Ion Mobility Spectrometry (IMS) detectors for narcotics and explosives.”³⁰

³⁰ Public Safety and Emergency Preparedness Canada, “Response from PSEPC/Portfolio on Reports from SCONSAD,” (August 30, 2006) pp. 33-34.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

The Need for More Scanning Capacity

The Committee does not have confidence that the CBSA has the capacity to search all the containers it should be searching. Installing just 15 Vehicle and Cargo Inspection Systems (VACIS) to deal with approximately 4.1 million containers shipped to Canadian ports every year³¹ falls short of reasonable coverage.

Scanning all those containers would require scanning 20 containers an hour for 24 hours a day, seven days a week, without breakdowns. There obviously aren't enough VACIS machines. Even the ones we have are being used part-time – in Windsor the Committee learned that the VACIS machine was being used five days a week, eight hours a day, even though traffic crosses the border 24/7.

VACIS machines are non-intrusive imaging technology that use penetrating gamma rays to efficiently inspect cargo containers. At present, CBSA operates 15 VACIS machines across Canada (3 pallet and 12 mobile), and has plans to add another VACIS on September 1, 2007. At some borders these machines are not present. At other border crossings, such as the major crossing at Windsor-Detroit, the machines are operated only eight hours a day, allowing truckers to tip other truckers by phone when the machines are inoperative. One VACIS operator informed the Committee that at one particular crossing, VACIS machines were used only once a week. And when it was in use, only about 150-200 containers out of 1500 were scanned. The Committee has learned that even the United States cannot VACIS 100 percent of all incoming cargo, even though the average American border post has three times the staffing that a Canadian one does.

There are currently 15 VACIS machines deployed Canada-wide.³² The continuous use of these machines each requires a crew of 4 full time employees per machine.³³ In theory, there are supposed to be 60 full time VACIS operators for 15 machines, but because the Committee knows that VACIS machines are not operating all the time, (some are undergoing maintenance, some are just not used much) we know this number to be much lower.

³¹ American association of port authorities, "US/Canada container traffic in TEUs," (2006). Available at apa.files.cms-plus.com/Statistics/CONTAINER_TRAFFIC_CANADA_US.xls

³² Researcher correspondence with Transport Canada official. (January 2007)

³³ Researcher correspondence with Ron Moran, President of CEUDA. (February 2007).

There is no way Canada can come close to scanning 4.1 million containers a year with the current equipment and personnel being provided for the job. To do the job properly would take at least double the current amount of equipment and triple the personnel.

Most containers will have had moments of vulnerability in the international logistics chain. CBSA relies heavily on its container-targeting regime to recognize suspicious containers because it does not have the capacity to scan, or open and inspect, anything more than a token percentage of containers.

Flawed Approach to Security Checks

The Committee believes that there are two flaws at the core of the government's approach to screening containers at Canadian ports:

1. It relies heavily on past shipping behaviour and has little margin for identifying unexpected threat characteristics
2. It allows inspection capacity to take precedence over risk analysis in determining how much risk it is willing to tolerate

CBSA has not provided any acceptable set of criteria, stated in quantifiable terms, for evaluating the adequacy of its container-screening program.

We should not be allowing any container that hasn't been inspected into Canada. Hong Kong doesn't. Why should we?

The Committee heard testimony from Gary D. Gilbert, Senior Vice-President of Hutchison Port Holdings, that the Hong Kong Terminal controlled by the company searches every container coming into the port while it passes at an average rate of 16 kilometers per hour.

Inexpensive light sensors are used to determine whether a container has been tampered with. Inexpensive radiation portal monitors are used to scan for nuclear devices. X-ray scanners are used to determine whether there is anything abnormal in the container that doesn't jibe with the manifest. They photograph the container number and the license number of the truck that brought the container into the port.

Hutchison figures that this fused approach – bringing all the electronically-gathered physical information together with the paper information about contents, origin, destination and shippers – ends up providing about 99 percent certainty that any container is not dangerous. Physical searches are possible if there is any suspicion about the other 1 percent.

Hutchison estimates that the average value of the contents of a container is US\$65,000-\$70,000, and that the most it would cost to do their five-layer screening in North America would be \$US20. Spending \$US20 to thoroughly inspect a container that costs about \$2,000 to ship would appear to be an incredible bargain. Shippers would be unlikely to complain about such a miniscule addition to costs.

Says Gilbert:

“A lot of people say that detection devices are expensive. Yes, some of them are. Chemical, radiation and biological detection devices are expensive sensors that are difficult to build. However, light, shock, humidity and temperature sensors are as cheap as chips. They are in every one of our vehicles. They are so inexpensive they are almost negligible in expense.”³⁴

Random Scanning Means Random Security

Hutchison appears to have figured out how to screen every container at a reasonable cost, while the Canadian government continues to move portable VACIS machines from place to place to do random screening, **which gives us random security**. The three VACIS machines deployed in the Vancouver area are supposed to be sufficient to cover four marine container ports that in 2006 brought in a total of 79 million tons of goods, and 2.2 million container units.³⁵

Even more disturbingly, the Committee has learned from both Canada Border Services Agency and CEUDA (the customs and excise union) sources that on average, **on any given container ship, there will be up about half a dozen undeclared containers, called “ghost cans”. No one knows where they came from, or what is inside these containers – and half the time, “ghost cans” are not empty**. While CBSA assures us that no container leaves a port without them

³⁴ Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, “Issue 6 - Evidence, Gary D. Gilbert, Senior Vice-President — Americas, Hutchison Port Holdings,” (November 6, 2006)

³⁵ Standing Senate Committee on National Security and Defence meeting with Vancouver Waterfront Joint Forces Operations, (January 26, 2007)

knowing about it, CEUDA is more forthright about the fact that these "ghost cans" all too often make their way into the port and out of the port without anyone every scrutinizing them.

The public should also be aware that the average container goes through multiple "handoffs" – often as many as 17 between the manufacturer and the final seller. These handoffs provide ample opportunity for would be criminals or terrorists to fiddle with the contents.³⁶ A hit-and-miss system of scrutinizing and securing containers entering our country is simply not a responsible way to protect Canadians, or the residents of any other country to which the contents may be transshipped.

NEW RECOMMENDATIONS:

S6. The Committee recommends that every shipping container entering Canada should be scanned using a system that scrutinizes each bill of lading, photographs the number of the container as it passes and ensures that it is identical to the number on the bill of lading, and is capable of identifying:

- **That the container leaving the port weighs what its documentation say it weighed entering the port**
- **License plate number, photo of driver**
- **Photo of license number of container**
- **Irregular density within the container that does not conform to the contents described on bills of lading**
- **Radiation that may indicate nuclear contents**
- **A requirement that the container has a seal that indicates whether it has been tampered with after it was loaded and closed, using Radio Frequency Identification (RFID) devices.**

³⁶ See *APPENDIX V* for Stephen E. Flynn's example of supply chain handoffs.

- S7. The Committee recommends that all Canadian seaports are equipped with VACIS machines and have the staffing capacity to operate the machines 24/7.**
- S8. The Committee recommends that the six inspection factors be fused together in one database so that this crucial information be easily assessable to security officers.**
- S9. The Committee recommends that every single container entering the United States via Canadian ports be screened by the six inspection factors in conjunction with an examination of the documentation that is currently required.**

Problem 5: **Training Delays**

Union officials told the Committee that customs officials at seaports have often not received the training they require to operate equipment - especially newer equipment for searching cargo containers.

At the heart of the problem is lack of staff. Training requires people to teach new skills, and it requires people to take time away from their regular duties to learn new skills. The Canadian Border Services Agency employs about 13,000 people, more than 7,200 as uniformed officers. Current plans call for staff increases of only 270 person years over the next five years.

That isn't going to do the trick. For a start, the Agency is going to need at least 400 new officers to put an end to single-occupancy border crossings – CEUDA, the Customs and Excise Union, says that number should be 450. Then, if CBSA ever gets its act together and purchases enough VACIS machines to properly scan containers coming into ports and crossing into the United States, more staff is going to be needed to run those machines. The Committee estimates that an optimal nation-wide use of the VACIS machines would require at least 64 permanent border crossing employees, including the number of current VACIS operators.

Which brings us to training. Those border officers who will carry weapons will be given firearms training beginning in July 2007.³⁷ Someone needs to train them, and someone needs to replace them when they are on weapons training.

Furthermore, if the government takes our advice it will either offer part-time border officers as much training as permanent officers, or replace part-time officers with permanent officers. In either case, more people would be needed to staff border crossings.

If customs inspectors are not being properly trained to use new equipment now, the problem is only going to get worse.

³⁷ "With the assistance of the RCMP, CBSA trainers will begin delivering training in July 2007, after our course has been designed and tested. Armed Officers will begin to be deployed to the field in August 2007. Our objective is to train a minimum of 150 Officers by the end of March 2008." See Customs Excise Union, "Secure Border Action Plan," (November 2006), p.39. Available at <http://www.ceuda.psc.com/english/publications/reports/Other/SBAP.pdf>

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that Canada Customs & Revenue Agency (CCRA) ensure that there are adequate trained personnel to operate the new technology introduced at Canadian ports.³⁸ (October 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

The Canadian Border Services Agency (CBSA), in its August 30, 2006 response to the Committee, stated:

“The CBSA, when deploying new technology, develops a full training program in support of these new acquisitions. Manuals for officers and trainers to use are developed. To ensure that sufficient numbers of officers are trained and available to utilize the technology, the CBSA has instituted a regional detection technology trainer program, whereby each of the CBSA's eight regions are funded trainers who receive Train-The-Trainer (TTT) training for each piece of equipment.

This approach to training delivery provides the CBSA the flexibility to schedule regional training of any deployed piece of technology on an as-required basis. This ensures that the CBSA has sufficient numbers of trained officers to safely and regularly utilize the equipment. Such training programs are required in order to conform to Health Canada and Canadian Nuclear Safety Commission legislative and regulatory requirements.”³⁹

CHALLENGE TO GOVERNMENT

“[The Canadian Border Services Agency] when deploying new technology, develops a full training program in support of these new acquisitions.”

³⁸ October 2003 - Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World, (page 58). Recommendation #2.9

³⁹ Public Safety and Emergency Preparedness Canada, “Response from PSEPC/Portfolio on Reports from SCONSAD,” (August 30 2006), p.24.

Maybe the CBSA tries to do that. But, if so, why has the Committee been informed that the CBSA designated a new room at Pierre Elliott Trudeau Airport to conduct inspections of seized weapons without training anyone on *how* to inspect the weapons, so the room sits empty? And why was the “Train the Trainer” program talked about in the present tense in the August 30, 2006 response, when the program just got going March 5, 2007.⁴⁰

At least the program is going. The Committee will monitor how well this and other programs do at ensuring that up-to-date equipment isn’t wasted because nobody knows how to use it. But the bottom line here is that there is no way CBSA is going to be able to provide adequate training in different areas if it only hires 270 more people over the next five years.

⁴⁰ Researcher correspondence with CEUDA official, (March 2007).

Problem 6: **Fragile Planes = Fragile Boats**

Blowing up a cruise ship might not be as dramatic as flying a passenger jet through a skyscraper, but under current conditions, it would be a lot simpler. Cruise ships and large ferries are vulnerable to terrorism, and the symbolism of knocking off a huge ship full of sunbathing westerners fits perfectly with radical righteousness. These vessels should be subject to the same kind of security measures that passenger aircraft are.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that all cruise ships, ferries and other vessels approaching Canadian ports be required to provide information on passengers and crew comparable to that provided to immigration officials at Canadian airports under the Advance Passenger Information/Personal Name Record Program.⁴¹ (October 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

In its August 30, 2006 response to the Committee, the Department of Public Safety and Emergency Preparedness (PSEPC) stated:

“Preliminary analysis has been undertaken on the desirability of expanding the API/PNR program to other modes, in particular to cruise ships and rail, including initial work on the cost of completing this unfunded work.

In 2006-07, the Canadian Border Services Agency (CBSA) will continue to pursue expansion of API/PNR to other modes and will review costs to enable expansion feasibility and timing of expansion.”⁴²

⁴¹ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World*. (Ottawa: Senate of Canada, October 2003), p.152, Recommendation #2.8

⁴² Public Safety and Emergency Preparedness Canada, “Response from PSEPC/Portfolio on Reports from SCONSAD,” (August 30, 2006) p. 24.

CHALLENGE TO GOVERNMENT

“Preliminary analysis has been undertaken . . .” How long does it take to figure out that ferries are soft targets, and that terrorists are looking for soft targets?

The Committee’s 2005 observation on this issue remains valid:

“Canadians expect that security is in place for all modes of mass transportation, including the screening of cruise ship passengers and crew. There is no reason to restrict passenger scrutiny to aircraft. At the heart of asymmetrical warfare is the concept of attacking where attacks are least expected. Terrorists move from hardened targets to softer targets. Passenger ferries should receive the same attention as passenger aircraft.

The February 2004 Abu Sayyaf attack on a large ferry in the Southern Philippines which killed at least 100 people highlights this threat.”⁴³

“Pursuing” and “Reviewing” Aren’t Enough

Holding talks. Working groups. Pursuing. Reviewing. Nobody denies that some thought needs to be put into security reforms – you don’t want to rush in and get it wrong. But it has been more than five years since 9/11, and there has been a heck of a lot more talking than doing.

⁴³ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security Guidebook 2005*. (Ottawa: Senate of Canada, December 2004), p.140

NEW RECOMMENDATION:

S10. The Committee recommends that Transport Canada implement a security regime for cruise ships and large ferries similar to the security regime in place at airports. This security regime should include:

- **A plan to screen passengers and non-passengers**
- **A plan to search vehicles before they go on large ferries**
- **A plan to screen all luggage (of cruise ship passengers)**

Problem 7:

Needed: Canadian Intelligence Officers at Foreign Ports

Canada needs targeters at foreign ports. Canada has a very small overseas intelligence capacity and none in the world's major seaports. It has always been a major tenet of military strategy that it is better to fight a war abroad than at home to avoid violence on our doorstep. Likewise, it would be better to acquire information on a suspect vessel or a suspect container *before* it arrives at a Canadian port. The Canadian Security Intelligence Service (CSIS) is increasing its activities abroad, but the Committee has seen no evidence that scrutinization of activities at foreign ports is part of CSIS's mission abroad. It should be.

COMMITTEE'S RECOMMENDATION

- **The Committee recommended that significant numbers of Canadian Security Intelligence Service (CSIS) personnel be posted to major world ports to gather maritime intelligence.⁴⁴ (October 2003)**
- **The Committee recommended that CBSA personnel be relocated from the U.S. ports of Newark and Tacoma to major world ports, where the likelihood of terror-related embarkations headed to Canada is much more likely.⁴⁵ (October 2003)**

GOVERNMENT RESPONSE

In its August 30, 2006 response, the Department of Public Safety and Emergency Preparedness (PSEPC) stated:

“In the last few years, there has been increased focus on this lesser-known part of the Service's activities. Although Canada does not have a single agency dedicated solely to collecting foreign intelligence

⁴⁴ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World*, (Ottawa: Senate of Canada, October 2003), p.58, Recommendation #2.7

⁴⁵ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World*, (Ottawa: Senate of Canada, October 2003), p.58, Recommendation #2.6

abroad, the authority for the collection of national security intelligence from abroad already exists in CSIS legislation, and the Service has been conducting operations abroad for many years. Moreover, the centre of gravity of threats to the security of Canada has shifted, requiring the Service to operate to a greater degree abroad. The Canadian Government recognizes the importance of CSIS operations abroad in relation to protecting Canada from security threats and recommended increased capabilities for intelligence collection and assessment. CSIS's budget has been increased since September 11, 2001, in recognition of the Service's unique abilities and contributions in this regard.

In addition, under Section 17 of the *CSIS Act*, the Service is also authorized, with ministerial approval, to enter into cooperative agreements and relationships. CSIS maintains cooperative relationships with 264 foreign agencies in some 144 countries. Over the last 20 years, CSIS has substantially increased the number of relationships it maintains with foreign agencies, putting CSIS in a unique position of access to information that might otherwise be unavailable to Canada's intelligence community.

In 2005, CSIS established a "Foreign Operations Strategy Team" to conduct a six-month study looking at the Service's current level and capabilities of foreign collection and operations abroad, and to make recommendations on how to enhance those programs. Recommendations made in the subsequent report were approved and the incremental implementation of those recommendations has begun."⁴⁶

With regard to the Canadian inspectors posted at Newark and Tacoma, in its August 30, 2006 response to the Committee the Canadian Border Services Agency stated:

"The CBSA continues to support the placement of CBSA officers in the U.S. seaport of Newark and Seattle/Tacoma. These officers have been stationed in the U.S. as part of a reciprocal agreement with the U.S. Customs and Border Protection and identified as Item 18 of the

⁴⁶ Public Safety and Emergency Preparedness Canada, "Response from PSEPC/Portfolio on Reports from SCONSAD," (August 30, 2006), p.23-24

Shared Border Accord, "Joint In Transit Container Targeting (JT1)". These CBSA officers risk assess and target all marine containers destined for Canada that arrive in U.S. ports on the east, west and gulf coasts prior to their overland in-transit movement to Canada. This, it says, ensures that all containers destined for Canada, whether directly or via the United States, are risk-assessed and examined as required.

In October 2005, the Canada Border Services Agency signed an arrangement with the United States Bureau of Customs and Border Protection to partner in the Container Security Initiative (CSI). This will see the CBSA deploy officers overseas to key strategic locations in order to enhance Canada's ability to address risk in sea containers prior to their voyage to Canada.⁴⁷

CHALLENGE TO GOVERNMENT

Note that there is no reference here to CSIS getting involved at foreign *ports*. The Committee is encouraged that CSIS is becoming more active abroad, but we need to know whether the agency plans to make foreign ports part of its overseas mandate.

As for having inspectors in Newark and Tacoma, the Committee can only assume that since the United States insisted on placing inspectors in Vancouver, Montreal and Halifax, Canadian politicians decided that it wouldn't look good if the United States got to put officers on our soil, when we didn't have any officers on their soil. What a waste of money! Canada receives the largest bulk of our overseas container cargo from the ports of Antwerp, Belgium; Hong Kong, China; and Hamburg, Germany.⁴⁸ How much more valuable would these people be in places like Antwerp and Hong Kong? Infinitely more valuable. Dumb.

⁴⁷ Public Safety and Emergency Preparedness Canada, "Response from PSEPC/Portfolio on Reports from SCONSAD," (August 30, 2006), p.23.

⁴⁸ Researcher correspondence with CBSA official, (March 2007)

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

APPENDIX II

Index of Recommendations

Canadian Security Guidebook 2005

Problem 1: Vulnerable Ports

- The Committee recommends that a public inquiry, under the Inquiries Act into significant ports be established as soon as possible, with a mandate that would include:
 - a) a major review of overall security at the ports and the development of a national approach to recruiting, training, and the retention of security personnel;
 - b) examination of the degree of control that organized crime has over Canadian sea port operations, as well as the relationship between such control and threats to national security;
 - c) an assessment of the potential for the use of Canadian ports to further terrorism;
 - d) a comprehensive review of the customs, policing and security resources, including the role of private security agencies, which are required at ports;
 - e) a review of the effectiveness of customs inspections of vessels and cargo arriving at Canadian ports; and
 - f) a review of hiring practices at Canadian ports.⁴⁹ (February 2002)

⁴⁹ Standing Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p. 128, Recommendation #8.

Problem 2: Organized Crime at Ports

- The Committee recommended the introduction of a compulsory background screening system at all major ports to assess whether employees or candidates for employment pose a security risk.⁵⁰ (February 2002)

Problem 3: Port Perimeters

- The Committee recommended a full review of the fencing and entry/exit security systems currently in place at Canada's significant ports to determine their adequacy. This review should consider the introduction of national standards for port security systems.⁵¹ (February 2002)

Problem 4: Insufficient Police at Ports

- The Committee recommended that the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) be designated as the lead police force at all Canadian air and sea ports with adequate funding to combat security breaches caused by the presence of organized crime at those ports.⁵² (October 2003)

Problem 5: Inadequate Container Screening

- The Committee recommended that in Canada's ports, the Canada Border Services Agency:
 - a) conduct sensitivity analysis to determine what level of examination of containers will provide effective security; and,
 - b) receive the funding necessary to equip significant ports and major border crossings with X-Ray machines and other appropriate technology to inspect high-risk containers.⁵³ (February 2002)

⁵⁰ Standing Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.128, Recommendation #6

⁵¹ Standing Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.128, Recommendation #5

⁵² Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World*. (Ottawa: Senate of Canada, October 2003), p.57, Recommendation #2.5

⁵³ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.128, Recommendation #7.

Problem 6: Inadequate Container Supervision

- The Committee recommended examination of the Flynn model⁵⁴ [in which containers are loaded under secure conditions and provided with monitors to record attempts to tamper with their seals] should be monitored closely and examined further.⁵⁵ (February 2002)

Problem 7: Fragile Ferries

- The Committee recommended that all cruise ships, ferries and other vessels approaching Canadian ports be required to provide information on passengers and crew comparable to that provided to immigration officials at Canadian airports under the Advance Passenger Information/Personal Name Record Program.⁵⁶ (October 2003)

⁵⁴ Stephen E. Flynn is the Jeane J. Kirkpatrick Senior Fellow for National Security Studies at the Council on Foreign Relations. Dr. Flynn is also consulting professor at the Center of International Security and Cooperation at Stanford University. A graduate of the U.S. Coast Guard Academy (1982), Dr. Flynn served in the Coast Guard on active duty for twenty years, retiring at the rank of commander. Dr. Flynn serves on several nonprofit advisory boards, including the American Committees on Foreign Relations and the Canada-U.S. Law Institute. He is the principal for Stephen E. Flynn Associates LLC, where he provides independent advisory services on maritime security, transportation security, and container security; See Appendix for a description of the Flynn Model

⁵⁵ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canadian Security and Military Preparedness*. (Ottawa: Senate of Canada, February 2002), p.128, Recommendation #9

⁵⁶ Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World*. (Ottawa: Senate of Canada, October 2003), p.152, Recommendation #2.8

APPENDIX III

Index of New Recommendations

Problem 1: Organized Crime at Ports

- S1. The Committee recommends that a restricted area identification card (RAIC) program similar to the one implemented by the Canadian Air Transport Security Authority at airports should be implemented by Transport Canada for port workers at all 19 ports in Canada's National Ports system. The seaport restricted area identification cards should be:
- Designed to include security features such as: a smart chip embedded with a unique algorithm representing unique fingerprint and iris patterns; a tamper-proof hologram; an expiry date; and, access locations;
 - Issued to seaport workers only after receiving a background check through Public Safety and Emergency Preparedness Canada;
 - Given to all workers that need access to or work in restricted areas;
 - Able to monitor and control the movement (geo-fencing) of workers within restricted areas; and
 - Accompanied by a screening process that requires all workers to be screened prior to entering and when leaving restricted areas.

Problem 2: Leaky Port Perimeters

- S2. The Committee recommends that Transport Canada's Marine Security Contribution Program⁵⁷ be extended to 2015 to allow seaports, seaport facilities, domestic ferry operators and facilities other than Canada Port Authorities adequate opportunity to enhance their security.

⁵⁷ The Marine Security Contribution Program is a five-year, \$115-million Government of Canada commitment to assist ports and marine facilities with security enhancements. The program is application-based and provides funding on a cost-shared basis — 75 per cent government / 25 per cent recipient — for a number of clearly identified eligible expenses.

Problem 3: Lack of Police at Ports

- S3. The Committee recommends that the Department of Public Safety implement a program similar to Transport Canada's Marine Security Contribution Program that will provide funding on a cost sharing basis to Provincial and local police forces in order to build and sustain a waterside police presence in all the ports in the National Ports System and all marine ports situated on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway System.
- S4. The Committee recommends that the RCMP's role should evolve so that it would have a larger role in setting up at security marine ports. It should also significantly expand its investigative, analytical, support and technical capabilities to tackle organized crime and to prevent threats to national security at the 19 ports in the National Ports System.
- S5. The Committee recommends that the Government of Canada increase the size of the RCMP National Port Enforcement Teams by between 1,300 and 1,500 full-time equivalents (FTEs) in order to provide the RCMP with the capacity to:
- Combat organized crime at the 19 ports in the National Ports System;
 - Prevent and respond to threats to the national security of Canada that originate from Canada's marine ports; and
 - Increase, through joint force operations with provincial and local police forces, the number of waterside police in marine ports situated on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway System and on major rivers.

Problem 4: Inadequate Container Screening

- S6. The Committee recommends that every shipping container entering Canada should be scanned using a system that scrutinizes each bill of lading, photographs the number of the container as it passes and ensures that it is identical to the number on the bill of lading, and is capable of identifying:
- That the container leaving the port weighs what its documentation say it weighed entering the port
 - Licence plate number, photo of driver
 - Photo of licence number of container

- Irregular density within the container that does not conform to the contents described on bills of lading
 - Radiation that may indicate nuclear contents
 - A requirement that the container has a seal that indicates whether it has been tampered with after it was loaded and closed, using Radio Frequency Identification (RFID) devices
- S7. The Committee recommends that all Canadian ports are equipped with VACIS machines and have the staffing capacity to operate the machines 24/7.
- S8. The Committee recommends that the 6 inspection factors be fused together in one database so that this crucial information be easily assessable to security officers.
- S9. The Committee recommends that every single container entering the United States via Canadian ports be screened by the 6 inspection factors.

Problem 5: Training Delays

No recommendations, though the Committee is monitoring this issue.

Problem 6: Fragile Planes = Fragile Boats

- S10. The Committee recommends that Transport Canada implement a security regime for cruise ships and large ferries similar to the security regime in place at airports. This security regime should include:
- A plan to screen passengers and non-passengers;
 - A plan to search vehicles before they go on large ferries; and
 - A plan to screen all luggage (of cruise ship passengers).

Problem 7: Needed: Canadian Intelligence Officers at Foreign Ports

No new recommendations. The Committee stands by its previous recommendations stated in Problem 7 of this report.

APPENDIX IV

Flynn Model

According to Stephen E. Flynn,⁵⁸

- The core weakness of the current container security regime (in the USA) is that at its heart, it can be described as a “trust but do not verify” system.
- Border Agents assume that the overwhelming majority of containers are from legitimate sources and therefore can arrive on U.S. soil unexamined.
- Only those containers which it identifies in advance as high risk should undergo inspection.
- There are three critical problems with this approach.
 1. Intelligence to support the targeting remains very tenuous.
 - It will likely be years before the intelligence community succeeds at penetrating the terrorist groups most intent on targeting the United States.
 2. Automated Targeting Systems are too dependent on cargo manifest information which is error-prone and does not provide transshipment data.
 - These manifests will only tell where container was loaded before it comes to the United States.⁵⁹
 3. The decision of what constitutes an adequate inspection of a container which is designated as high-risk by the National Targeting Center is left to the discretion of the inspectors assigned to each port.

⁵⁸ Stephen E. Flynn is the Jeane J. Kirkpatrick Senior Fellow for National Security Studies at the Council on Foreign Relations. Dr. Flynn is also consulting professor at the Center of International Security and Cooperation at Stanford University. A graduate of the U.S. Coast Guard Academy (1982), Dr. Flynn served in the Coast Guard on active duty for twenty years, retiring at the rank of commander. Dr. Flynn serves on several nonprofit advisory boards, including the American Committees on Foreign Relations and the Canada-U.S. Law Institute. He is the principal for Stephen E. Flynn Associates LLC, where he provides independent advisory services on maritime security, transportation security, and container security.

⁵⁹ Flynn example: For instance, goods destined for the U.S. may start in a small factory on an Indonesian island, then be shipped by a coastal ship to Jakarta, and then loaded aboard a different vessel for the journey to Hong Kong. Once in Hong Kong, this shipment may be mixed with other shipments by a cargo consolidator, who will provide a cargo manifest to CBP that says the box is coming from Hong Kong and is being shipped to a U.S. destination. The point of origin and transshipment information for the cargo that originated in Indonesia would not be available

- Since emptying a container takes an average of five agents working up to three hours, this only happens about one-tenth of one-percent of the time.

Flynn's Solution – Securing the Entire Supply Chain

- Move from the current “trust-but-don’t-verify” system to one where verifiable measures are in place to protect all shipments.
- Use a mix of sensors and more vigorous monitoring to increase the probability of detection from its current 10% levels to the 90% range.
- Securing cargo containers boils down to three things:
 1. There should be a system in place that ensures only legitimate and authorized goods are loaded into a container.
 2. Once a container is on the move within the global transportation system, there should be measures that protect the shipment from being intercepted and compromised.
 3. Each port should have a rapid and effective means to inspect cargo containers that arouse concern. Inspections at borders should be about checking that these point-of-origin and in-transit controls have not been violated.
- The major terminal operators should be the gatekeepers:
- They should be able to help confirm that a low-risk container is in fact low-risk.
- If a container has been deemed high-risk, they should be able to handle it in a way that poses a minimal level of danger and disruption.
- To ensure that a container belonging to a trusted shipper has not in fact been compromised, we should insist that it be loaded in an approved secure facility at its point of origin:
 - Facilities would have loading docks with safeguards that prevent workers or visitors from gaining unauthorized entry.
 - The loading process could be monitored by camera and bonded third-party inspectors who would verify the goods are legitimate.
- We must harness new technologies:
 - Outfitted containers with light, temperature, or pressure sensors that could detect an unauthorized intrusion.

- Use internal sensors that could detect indications of prohibited items.
- Use a global positioning system (GPS) to record of the route that the container travels.
- Monitor container movement
 - If the driver strayed from his designated route, a radio signal could transmit an alarm to the relevant authorities.
- Subject the truck drivers moving containers to background checks.
- Make all containers pass through a non-intrusive inspection unit upon arrival at a terminal which photographs its contents.
 - This should be equipped to detect radiation, to interrogate the sensors installed in the box, and to create a cat-scan style image of its contents.
- Share the photograph of the container's contents with all national customs authorities along the route via the internet.
 - Sharing data records would allow experts to remotely look over the shoulder of frontline agents.
- Double-check inspectors.
 - Knowing that their inspection could be double-checked would make these agents less willing to accept a payoff to look the other way.
- Containers and contents must be tracked on route and upon arrival:
 - Assuming that a ship made it into port without incident, its containers should be selectively spot-checked.
 - Containers should pass through radiation detectors, and a scanned image at the arrival port should be compared with the image taken at the loading port.
 - The containers should then be tracked as they move to their final destination, allowing the ability to intercept the shipment in the face of late-breaking intelligence.
- Apply the same level of concern to outbound containers

- A domestic-based terrorist could put a bomb into a shipment of exports, and then set off the explosive device once it arrives in another port facility.
- End-to-end visibility and accountability of containerized cargo does not require futuristic technologies.
 - Taking and transmitting digital images is done through email by millions.
 - In the age of GPS, there is no technical barrier to tracking ships on the high seas
 - GPS systems can be used in a variety of applications.
 - For instance, General Motors has its “On-Star” service, which allows it to find a car if it is stolen, to alert emergency personnel if the air bag is deployed, to remotely diagnose an engine problem, or to unlock a car if a customer leaves his key inside.
 - Sensors that can be built into a container are under development and will probably cost no more than \$250 per box if widely deployed.⁶⁰

⁶⁰ Flynn, Stephen E., “The Limitations of the Current Cargo Container Targeting,” March 31, 2004. According to Flynn, “the average container is used for ten years. That means that over the life of the container, the initial cost of installing sensor technologies into the box would add about \$5 to the price tag of each shipment”.

APPENDIX V

Supply Chain Hand-offs

Many of the weaknesses in the U.S. container inspection regime are similar to those found in Canada's container inspection regime. According to Stephen E. Flynn,⁶¹ the core weakness of the current container security regime (in the USA) is that at its heart, it can be described as a "trust but do not verify" system. The Committee continues to wonder how reliable and effective Canada's own "known shipper" programme is.

Supply chain⁶²:

1. Known shipper: manufacturer or exporter loads and seals containers.
2. Truck or rail carrier: carries containers to the port.
3. Port Terminal Operator: stores and loads containers onto ships.
4. Shipping Carrier: Transports containers.
5. Port Terminal Operator: Unloads and stores containers.
6. Trucking Company: carries the containers to the importer's distribution centre.
7. Importer Warehouse

This is the most direct route and even then, there are a number of security concerns. Using the American system as an example, U.S. Customs and Border Protection (CBP) has only verified 27 percent of the 5,800 participants of an incentive program that encourages importers and terminal operators to enhance security at each step of the supply chain. Other security concerns include: sometimes high-risk containers are loaded onto the ship before inspections occurs; audits have shown that the ship manifests are often incomplete, making risk assessment difficult; many ports have not completed security improvements at terminals, like fencing and cameras; gamma screening only covers 5.6 percent of

⁶¹ Stephen E. Flynn is the Jeane J. Kirkpatrick Senior Fellow for National Security Studies at the Council on Foreign Relations. Dr. Flynn is also consulting professor at the Center of International Security and Cooperation at Stanford University. A graduate of the U.S. Coast Guard Academy (1982), Dr. Flynn served in the Coast Guard on active duty for twenty years, retiring at the rank of commander. Dr. Flynn serves on several nonprofit advisory boards, including the American Committees on Foreign Relations and the Canada-U.S. Law Institute. He is the principal for Stephen E. Flynn Associates LLC, where he provides independent advisory services on maritime security, transportation security, and container security.

⁶² "Supply chain" - Sources: RAND Corporation; AMR Research; U.S. Customs and Border Protection; U.S. Government Accountability Office

all imported containers since dense material, such as frozen foods, are hard to screen; radiation portals have difficulty detecting shielded, highly enriched uranium – a key ingredient in nuclear bombs.

Now imagine that there are more than these 7 hand-offs (listed above) – which often is the case. For instance:

“Goods destined for the U.S. may start in a small factory on an Indonesian island, then be shipped by a coastal ship to Jakarta, and then loaded aboard a different vessel for the journey to Hong Kong. Once in Hong Kong, this shipment may be mixed with other shipments by a cargo consolidator, who will provide a cargo manifest to CBP that says the box is coming from Hong Kong and is being shipped to a U.S. destination. The Automated Targeting System that CBP relies on to identify high-risk cargo shipments is too dependent on cargo manifest information which is error-prone and does not provide transshipment data. These manifests will only tell where a container was loaded before it comes to the United States. Therefore the point of origin and transshipment information for the cargo that originated in Indonesia would not be available for CBP to evaluate.”⁶³

Millions of containers enter Canada each year. Whether they are distributed throughout our country or transshipped to the U.S., we need a fail-safe system that verifies where these containers came from as well as their contents.

⁶³ [Stephen E. Flynn](#), “The Limitations of the Current Cargo Container Targeting,” March 31, 2004: Written Testimony before a hearing of the Subcommittee on Oversight and Investigations, Committee on Energy and Commerce United States House of Representatives

APPENDIX VI

Who the Committee Heard From

Abbas, Mr. Leo
Mayor
Town of Happy Valley Goose Bay
February 3, 2005

Adams, Mr. John
Commissioner
Canadian Coast Guard
May 5, 2003

Addy, Major General (ret'd) Clive
National Past Chairman, Federation of Military and
United Services Institutes of Canada
October 15, 2001

Alarie, Master Corporal Bernadette
Canadian Forces Dental Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Allan, Major Murray
Deputy Commanding Officer
Royal Regina Rifles
January 27, 2003

Allen, Mr. Jon
Director General, North America Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002, March 17, 2003

Anderson, Colonel N.J.
National Defence
May 2, 2005

Arcand, Chief Warrant Officer Gilles
5th Combat Engineer Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Atkins, Chief Superintendent Ian
Criminal Operations Officer, H Division, RCMP
January 22-24, 2002, September 22-23, 2003

Adams, Superintendent Bill
Federal Services Directorate
RCMP
June 9, 2003

Adams, Corporal Terrance
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Addy, Major General (ret'd) Clive
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

Alexander, Dr. Jane
Deputy Director
U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA)
February 4, 2002

Allard, The Honorable Wayne
Ranking Member (Republican – Virginia), U.S.
Senate Armed Services Committee
February 5, 2002

Amos, Chief Warrant Officer Bruce
423 Maritime Helicopter Squadron,
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Andrash, Mr. P. (Duke)
Sergeant 481, Vancouver Police Department
November 18-22, 2001

Armstrong, Tim
Assistant Chief, Special Operations
Vancouver Fire & Rescue Services
January 29, 2007

Atkinson, Ms. Joan
Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development
Department of Citizenship and Immigration
January 28, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Audcent, Mr. Mark

Law Clerk and Parliamentary Counsel
Senate of Canada
December 2, 2002

Axworthy, Dr. Thomas

Chairman, Centre for Study of Democracy
Queen's University
September 29, 2003

Baird, Master Corporal Keith

Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Baker, Lieutenant-Colonel Roy

Wing Logistics and Engineering Officer
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Balnis, Richard

Senior Research Officer
Canadian Union of Public Employees
November 18, 2002

Barbagallo, Lieutenant Jason

The Black Watch
November 5-6, 2002

Barr, Colonel David E.

Commander, Canadian Special Operations Forces Command
(CANSOFCOM)
National Defence
November 20, 2006

Barrette, Mr. Jean

Director, Security Operations, Safety and Security Group
Transport Canada
November 27, 2002 / December 2, 2002 / October 2, 2006

Basrur, Dr. Sheela

Medical Officer of Health
City of Toronto
October 30, 2003

Bastien, Commander Yves

Formation Administration Officer
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Avis, Captain Peter

Director of Maritime Policy, Operations and Readiness
Department of National Defence
April 7, 2003

Badger, Captain Chris J.

Vice President, Operations, Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Baker, Mr. Mike

Vice-President, Corporate Management
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002

Baker, Phillip

Director General, Afghanistan, India, Nepal, Sri Lanka Div.
Canadian International Development Agency
May 29, 2006

Baltabaev, M.P., Mr. Tashpolot

Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Bariteau, Lieutenant-Colonel François

Commanding Officer, Canadian Forces
Leadership and Recruit School
National Defence
June 1, 2005

Barrett, Major Roger R.

Operational Officer, 2 RCR
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Bartley, Mr. Alan

Director General, Policy Planning and Readiness, Office of
Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
July 19, 2001

Bastien, Major-General Richard

Deputy Commander of Air
Assistant Chief of the Air Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Baum, Major Nigel

J4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Bax, Ms. Janet
Director General, Programs
Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 20, 2003

Beaton, Chief of Police Jack
City of Calgary
February 1, 2007

Beattie, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer, Canadian Forces Support Training Group,
CFB Borden
June 25-27, 2002

Beers, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Electrical and Mechanical
Engineering
CFB Borden
June 25-27, 2002

Begley, Inspector J.J. (Jim)
Federal Policing Service
RCMP
November 18-22, 2001

Bell, Lieutenant-Commander John
Commander, HMCS Queen
National Defence
March 9, 2005

Belzile, Lieutenant-General (ret'd) Charles
Chairman
Conference of Defence Associations
October 15, 2001

Bernier, Warrant Officer Michel
5th Military Police Platoon
CFB Valcartier
September 24, 2003

Berthiaume, Lieutenant-Colonel Philip (Res)
Essex and Kent Scottish Regiment
December 1, 2004

Bildfell, Mr. Brian
Director, Ambulance Services
City of Windsor
February 27, 2003

Beare, Brigadier-General Stuart A. Commander, Land Forces
Western Area
National Defence
March 7, 2005

Beattie, Captain Davie
Canadian Parachute Centre Adjutant
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Beazley, Chief Frank
Halifax Regional Police
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Begin, Mr. Robert
Regional Director, Quebec
Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 27, 2003

Belcourt, Chief Warrant Officer Mario
12th Canadian Armoured Regiment
5th Canadian Mechanized Brigade CFB Valcartier
September 24, 2003

Bell, Mr. Peter
Intelligence Analyst
Organized Crime Agency of B.C.
November 18-22, 2001

Bercuson, Dr. David J.
Director, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
April 19, 2004 and March 8, 2005

Berry, Major David
Canadian Parachute Centre Training Officer Commander
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Berthiaume, Mr. Tim
Deputy Fire Chief
City of Windsor
February 10, 2003

Bilodeau, Mr. Ronald
Associate Secretary to the Cabinet, Deputy Minister to the
Deputy Prime Minister and Security and Intelligence
Coordinator, Privy Council Office
February 24, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Bishop Jr., The Honorable Sanford D.
(Democrat – Georgia)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 5, 2002

Black, Mr. Bob
Director, Office of Emergency Preparedness
City of Edmonton
January 28, 2003 / January 30, 2007

Blackmore, Mr. David
Director of Building and Property, Emergency Operations
Centre Manager City of St. John's
March 31, 2003

Blair, Master Warrant Officer Gérald
Canadian Forces School of Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Blanchette, Lieutenant-Colonel Michael
Commander, Canadian Parachute School
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Blight, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Bloodworth, Ms Margaret
Deputy Minister
Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
February 15, 2005

Bolton, Lieutenant Colonel Bruce D
Commanding Officer
The Black Watch, Royal Highland Regiment of Canada
November 5-6, 2001

Bonnell, Mr. R.J. (Ray)
Superintendent, Officer in Charge, Protective Services
Branch, RCMP
December 2, 2002

Bouchard, Major-General J.J.C
Commander, 1 Canadian Air Division
National Defence
March 10, 2005

Bissonnette, Captain J.R.A.
Commander, 5th Military Police Platoon
CFB Valcartier
September 24, 2003

Black, Lieutenant Colonel Dean C.
Commanding Officer, 403 Squadron
CFB Galetown
January 22-24, 2002

Blair, Colonel Alan
12 Wing Commander
National Defence
May 5, 2005

Blanchard, Master Corporal Piette
Canadian Forces Dental Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Bland, Professor Douglas
Chair of Defence Management Program, School of Policy
Studies
Queen's University
October 29, 2001 / May 27, 2002 / June 27, 2005

Blondin, Colonel Yvan
Wing Commander, 3 Wing Bagotville
National Defence
June 1, 2005

Boisjoli, Lieutenant-Commmander André
Commanding Officer, HMCS Glace Bay, Maritime Forces
Atlantic
January 22-24, 2002

Bon, Mr. Daniel
Director General, Policy Planning, Assistant Deputy Minister,
Policy
Department of National Defence
July 18, 2001

Boswell, Lieutenant-Colonel Brad
Acting Director of Army Doctrine
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Boucher, Mr. Mark
National Secretary Treasurer
Canadian Merchant Service Guild
February 2, 2005

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

- Boulden**, Ms Jane
Canada Research Chair in International Relations and Security Studies
Royal Military College of Canada
November 29, 2004
- Bourgeois**, Mr. Terry
District Chief, Rural District 3, Communications, Fire and Emergency Service, Halifax Regional Municipality
September 23, 2003
- Boutilier**, Dr. James A.
Special Advisor (Policy), Maritime Forces, Pacific Headquarters
Department of National Defence
June 9, 2003
- Bowes**, Lieutenant-Colonel Steve
Armour School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005
- Boyer**, Colonel Alain
Commander 15 Wing Moose Jaw
National Defence
March 9, 2005
- Bramah**, Mr. Brian
Regional Director
Transport Canada
November 18-22, 2001
- Brandt**, Mr. Brion
Director, Security Policy
Transport Canada
May 5, 2003 / February 12, 2007
- Bradley**, Corporal John
Imagery Technician
17 Wing Imaging and Associate Air Force Historian, 17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001
- Brochet**, Inspector Pierre, Chief of Operation,
Planning Section, Montreal Police Service, City of Montreal
September 26, 2003
- Brodeur**, Vice-Admiral (Ret'd) Nigel
As an individual
March 1, 2005
- Brooks**, Captain Melissa
CFB Petawawa
June 25-27, 2002
- Brown**, Major Chris
424 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002
- Brown**, Rick
Executive Director, Emergency Management Alberta
Government of Alberta
January 30, 2007
- Bryan**, Mr. Robert
Emergency Planning Coordinator
City of Vancouver
January 30, 2003
- Buck**, Vice-Admiral Ron
Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
December 3, 2001, August 14, 2002, April 7, 2003
- Buck**, Vice-Admiral Ron
Vice Chief of the Defence Staff
National Defence
December 6, 2004
- Buenacruz**, Corporal
Wing Administration
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002
- Bugslag**, Mr. Bob
Executive Director, Provincial Emergency Program
Government of British Columbia
March 1, 2005
- Bujold**, Mr. Guy
Assistant Deputy Minister
Infrastructure Canada
February 7, 2005
- Bullock**, Ms. Margaret
Manager, Security Awareness, Policy and Regulatory Corporate Security, Air Canada
November 18-22, 2001

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Burke, Captain (N) Greg
Chief of Staff, Maritime Forces Atlantic
Department of National Defence
January 22-24, 2002

Burr, Ms Kristine
Assistant Deputy Minister, Policy
Transport Canada
February 7, 2005

Burrell, Fire Chief (William) Bruce
Director of Disaster Services
City of Calgary
February 1, 2007

Cabana, Chief Superintendent Mike
Royal Canadian Mounted Police
Federal and International Operations, Director General
Border Integrity
October 30, 2006

Cameron, Colonel Scott
Director of Medical Policy on the staff of the Director
General Health Services (DGHS)
Department of National Defence
December 10, 2001

Campbell, Anthony
Vice-President, Canadian Association for Security and
Intelligence Studies
June 3, 2002

Campbell, Master Corporal Steve
426 Training Squadron, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

**Caouette, Sergeant Denis, Operational Planning
Section, Montreal Police Service, City of Montreal**
September 26, 2003

Caron, Corporal Denis
National Support Arrangements Coordinator, Coast
and Airport Watch National Coordinator, Organized
Crime Branch, RCMP
April 7, 2003

Carroll, Lieutenant-Commander Derek HMCS
Tecumseh
National Defence
March 8, 2005

Burke, Mr. Sean
Research Associate, National Security Studies,
Council on Foreign Relations
February 4, 2002

Burrell, Mr. Bruce
Assistant Deputy Chief Director, Halifax Regional
Fire Service
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Butler, Mr. John
Regional Director, Newfoundland and Labrador
Canadian Coast Guard
February 2, 2005

Calder, Mr. Kenneth
Assistant Deputy Minister, Policy
Department of National Defence
November 26, 2001, August 14, 2002, April 26,
2004, October 25, 2004

Cameron, Captain Keith
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Campbell, Lieutenant-General Lloyd
Commander of Air Command and Chief of the Air Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Camsell, Lieutenant-Colonel J.F.
36th Service Battalion
February 2, 2005

Capstick, Colonel Mike
Director, Land Personnel Strategy
Patricia's Canadian Light Infantry
March 10, 2005

Caron, Lieutenant-General Marc
Chief of Land Staff
National Defence
February 7, 2005

Castillo, Corporal Marvin
CFB Kingston
May 7-9, 2002

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Castonguay, Staff Sergeant Charles
Unit Commander, RCMP
November 5-6, 2001

Cessford, Lieutenant-Colonel Michael
Acting Commader, Canadian Forces Joint Operations Group,
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Charette, Mr. Serge
National President
Customs Excise Union Douanes Accise
January 22-24, 2002

Chartrand, Lieutenant-Commander Yves
Acting Commanding Officer, HMCS Huron
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Christie, Mr. Ryerson
Researcher, Centre for International and
Security Studies
York University
March 21, 2005

Clapham, Superintendent, Ward D.
Officer in Charge
RCMP
November 18-22, 2001

Clarke, Master Corporal James
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Coble, The Honorable Howard
Ranking Member (Republican, North Carolina)
U.S. House Judiciary Committee
February 7, 2002

Collenette, P.C., M.P., The Honourable David Michael
Minister of Transport
December 2, 2002

Cellucci, H.E. Paul
Ambassador
Embassy of the United States of America to Canada
August 15, 2002

Chapin, Mr. Paul
Director General, International Security Bureau,
Department of Foreign Affairs and International
Trade
February 23, 2004

Chartier, Honorary Lieutenant-Colonel Victor G., OMM,
CD.
The Black Watch
November 5-6, 2002

Chow, Lieutenant Commander Robert
Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon)
January 27, 2003

Cirincione, Mr. Joseph
Senior Director, Non Proliferation Project, The
Carnegie Foundation
February 5, 2002

Clark, Captain Robert
CO BW No.2497 Cadet Corps
Head Librarian, Law Library
McGill University
November 5-6, 2002

Clarke, Mr. Shawn
Acting Regional Director, Prince Edward Island,
Office of Critical Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness
October 27, 2003

Cohen, Mr. Andrew
Associate Professor, School of
Journalism and Communications
Carleton University
March 21, 2005

Connolly, Mr. Mark
Director General, Contraband and Intelligence
Services Directorate, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
February 10, 2003, September 22, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

- Connolly, Mr. Mark**
Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004
- Cooper, First Officer Russ**
Toronto Representative, Security Committee
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002
- Cormier, Master Seaman Michael**
Canadian Forces Military Police Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002
- Côté, Mr. Bertin**
Deputy Head of Mission
Canadian Embassy (Washington)
February 4-7, 2002
- Côté, Brigadier-General Gaston**
Commander, Land Forces Quebec Area
National Defence
June 1, 2005
- Coulter, Mr. Keith**
Chief, Communications Security Establishment
February 24, 2003
- Crabbe, Lieutenant-General (Ret'd) Ray**
Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
March 10, 2005
- Crober, Mr. Paul**
Regional Director for B.C. and Yukon,
Emergency Mgmt. and National Security Sector, Public Safety
and Emergency Preparedness Canada
March 1, 2005
- Crosman, Colonel John**
Assistant Chief of Staff Plans, Maritime Forces Pacific
Headquarters
National Defence
January 29, 2007
- Croxall, Corporal Kevin**
CFB Borden Administration Services, CFB Borden
June 25-27, 2002
- Conyers, Jr., The Honorable John**
Ranking Member Democrat-Michigan, U.S. House
Judiciary Committee
February 7, 2002
- Corcoran, Mr. James**
Former Deputy Director, Operations
Canadian Security and Intelligence Service
October 1, 2001
- Cormier, Captain Michael P.**
Deputy Harbour Master
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001
- Côté, Master Corporal Claude**
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002
- Côté, Mr. Yvan**
Investigator, Organized Crime Task Force, Montreal
Urban Community Police Department
November 5-6, 2001
- Couture, Lieutenant-General Christian**
Assistant Deputy Minister (Human Resources-Military)
Department of National Defence
December 10, 2001
- Creamer, Mr. Dennis**
Vice-President, Finance and Administration
Halifax Port Authority
January 22-24, 2002
- Crosbie, Mr. William**
Director General, North America Bureau
Foreign Affairs Canada
April 11, 2005
- Crouch, Dr. Jack Dyer**
Assistant Secretary of Defence, International
Security Policy
Office of the U.S. Secretary of Defence
February 6, 2002
- Cushman, Dr. Robert**
Chief Medical Officer of Health, City of Ottawa
February 3, 2003

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

D'Avignon, Mr. Michel
Director General, National Security, Policing and
Security Branch, Solicitor General Canada
July 19, 2001

Daigle, MSC, CD, MGen. Pierre
Special Advisor to the Chief of Defence Staff
Department of National Defence
March 17, 2003 / February 23, 2004

Daniels, Private Jason
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Davies, Ms. Krysta M.
Intelligence Analyst Specialist
KPMG Investigation and Security Inc.
October 01, 2001

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
November 5-6, 2002

Deemert, Mr. Rob
Cabin Security, International Association of Machinists and
Aerospace Workers
August 15, 2002

Dempsey, Mr. Lawrence
National Secretary Treasurer
Canadian Merchant Service Guild
September 22, 2003, February 2, 2005

De Riggi, Mr. Angelo
Intelligence Officer
Organized Crime Task Force - RCMP
November 5-6, 2001

Desrosiers, Chief Warrant Officer Christian
5th Canadian Light Artillery Regiment
September 24, 2003

deVries, Nicolaas C.W.O. (Ret'd)
Military Bands
January 31, 2005

D'Cunha, Dr. Colin
Commissioner of Public Health, Chief Medical
Officer of Health, Ministry of Health and Long-Term
Care, Ontario
October 30, 2003

Dallaire, Gabriel
Gulf Squadron, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Davidson, Rear-Admiral Glenn V.
Commander, Maritime Forces Atlantic
Department of National Defence
September 22, 2003

Dawe, Mr. Dick
Manager, Personnel Support Programmes, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

DeCuir, Brigadier-General Mike
Deputy Regional Commander
Canadian NORAD Region Headquarters
November 18-22, 2001

Deering, Richard
Chief of Police
Royal Newfoundland Constabulary
February 3, 2005

Dempster, Major-General Doug
Director General, Strategic Planning
National Defence
April 11, 2005

Deschamps, Col. André
Director, Continental Operations
Department of National Defence
May 6, 2002

Devlin, Mr. W.A. (Bill)
Manager, Hub Development, Vancouver
International Airport
Air Canada
November 18-22, 2001

Dewar, Captain (N) (Ret'd) John
Member, Maritime Affairs
Navy League of Canada
May 12, 2003, June 2, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Dewitt, Mr. David
Director, Centre for International and
Security Studies
York University
December 2, 2004

Dietrich, Chief Warrant Officer Dan
Chief Warrant Officer
One Canadian Air Division
November 18-22, 2001

Ditchfield, Mr. Peter
Deputy Chief Officer
Organized Crime Agency of B.C.
November 18-22, 2001

Doherty, Lieutenant-Colonel Brian
Commanding Officer, 14 Service Battalion
National Defence
February 1, 2007

Douglas, Lieutenant-Colonel Brian
Artillery School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Downton, Master Corporal Doug
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Droz, Superintendent Pierre
Criminal Operations
RCMP
November 5-6, 2001

Dufour, Major Rénaud
Commander, 58th Air Defence Battery
CFB Valcartier
September 24, 2003

Duguay, Mr. Yves
Senior Director
Corporate Security Risk Management
Air Canada
November 18-22, 2001

Dumais, Lieutenant-General Marc J.
Commander, Canada Command
National Defence
October 2, 2006

Dickenson, Mr. Lawrence T.
Assistant Secretary to the Cabinet, Security and
Intelligence
Privy Council Office
October 29, 2001 / February 24, 2003

Dion, Corporal Yves
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Doge, Ms. Trish
Director, Risk and Emergency Management, City of
Vancouver
January 30, 2003 / January 29, 2007

Dongworth, Steve
Deputy Chief of Emergency Management (Fire Department)
City of Calgary
February 1, 2007

Dowler, Chief Petty Officer First Class George
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Doyle, Lieutenant Colonel Bert
Commanding Officer, 402 Squadron
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Duchesneau, Mr. Jacques
President and Chief Executive Officer
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002 / October 30, 2006

Dufresne, Corporal
Canadian Forces Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Dumais, Lieutenant-General Marc J.
Deputy Chief of the Defence Staff
National Defence
June 27, 2005

Duncan, Mr. Mark
Vice-President, Operations
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002 / October 30, 2006

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Dunn, Major General Michael
Vice Director, Strategic Plans and Policy
The Pentagon
February 6, 2002

Earnshaw, Commander Paul F.
Commanding Officer TRINITY, Joint Ocean
Surveillance Information Centre
National Defence
September 22, 2003

Egener, Mark
Managing Director, Emergency Management Alberta
Government of Alberta
January 30, 2007

Elliott, Mr. William
Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group
Transport Canada
November 27, 2002, December 2, 2002, May 5, 2003

Ellis, Captain Cameron
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Ellis, Ms. Karen
Assistant Deputy Minister (Infrastructure and
Environment), National Defence
June 6, 2005

Erkebaev, M.P., The Honourable Abdygany
Speaker of the Legislative Assembly
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Evraine, Lieutenant-General (Ret'd) Richard J.
Conference of Defence Associations
April 19, 2004

Fagan, Mr. John
Director of Intelligence and Contraband, Atlantic
Region
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Falconer, Captain Vic
Formation Drug Education Coordinator, Formation
Health Services (Pacific)
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Durocher, Captain Pascal
Deputy Commanding Officer,
2EW Squadron, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Edmonds, Captain (N) David
Chief of Staff Personnel & Training, Naval Reserve
Department of National Defence
September 25, 2003

Elcock, Mr. Ward
Director
Canadian Security Intelligence Service
August 14, 2002, February 17, 2003

Elliott, QC, William J.S.
Associate Deputy Minister
Public Safety and Emergency Preparedness Canada
June 19, 2006

Ellis, Colonel Jim
2nd in Command, Operation Peregrine
National Defence
March 1, 2005

Enger, Inspector T.G. (Tonia)
Operations Officer
RCMP
November 18-22, 2001

Evans, Ms. Daniela
Chief, Customs Border Services
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Fadden, Mr. Richard
Deputy Clerk, Counsel and Security Intelligence
Coordinator
Privy Council Office
October 29, 2001, January 29, 2002, August 14,
2002

Fagan, Mr. Wayne
Regional Vice-President
Union of Canadian Transportation
Employees (UCTE)
February 2, 2005

Falkenrath, Mr. Richard
Senior Director
U.S. Office of Homeland Security
February 7, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Fantino, Chief Julian
Toronto Police Service
May 6, 2002

Farr, Mr. Bruce
Chief and General Manager, Toronto Emergency
Medical Services
City of Toronto
October 30, 2003

Fergusson, Mr. James
Centre for Defence and Security Studies
Department of Political Studies
University of Manitoba
March 10, 2005

Ferris, Mr. John
Faculty of Social Sciences,
International Relations Program
University of Calgary
March 8, 2005

Fisher, Second Lieutenant Greg
The Black Watch
November 5-6, 2002

Flack, Mr. Graham
Director of Operations, Borders Task Force
Privy Council Office
March 17, 2003, February 23, 2004

Fleshman, Larry
General Manager, Customer Service Toronto, Air
Canada
June 24, 2002

Fonberg, Mr. Robert
Deputy Secretary to the cabinet, Operations
Privy Council Office
March 17, 2003

Forcier, Vice-Admiral J.C.J.Y.
Commander, Canada Command
National Defence
May 8, 2006

Fortin, Jean-Pierre
1st National Vice-President
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
December 4, 2006

Farmer, Mr. Rick
Area Manager, Ontario East Port of Entries
Citizenship and Immigration Canada
May 7-9, 2002

Ferguson, Mr. Brian
Assistant Deputy Minister, Veterans Services
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Fernie, Iain
Regional Security Operations Manager
Air Canada
June 24, 2002

Fields, Fire Chief Dave
Fire Department
City of Windsor
February 27, 2003

Fisher, Captain Kent
J8
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Flagel, Mr. Brian
Director, Airport Operations
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Flynn, Commander Steven
U.S. Coast Guard and Senior Fellow
National Security Studies, Council on Foreign
Relations
February 4, 2002

Forcier, Rear-Admiral J.Y. Commander, MARPAC
National Defence
February 28, 2005

Forgie, Mr. John
Enforcement Supervisor, Vancouver
Citizenship and Immigration Canada
November 18-22, 2001

Fortin, Lieutenant-Colonel Mario
Acting Commanding Officer, 426 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Foster, Lieutenant-Colonel Rob
Acting Commanding Officer, 8 Air Maintenance Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Fox, James
Acting Assistant Deputy Minister, Bilateral Relations
Foreign Affairs Canada
May 29, 2006

Francis, Warrant Officer Charles
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Frappier, Lieutenant-Colonel Jean
Commander, 12th Canadian Armoured Regiment, 5th
Canadian Mechanized Brigade, CFB Valcartier
September 24, 2003

Fraser, Ms. Sheila
Auditor General of Canada
December 10, 2001, December 6, 2004

Frerichs, Private Travis
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Froeschner, Major Chris
Acting Commanding Officer, 429 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Gagné, Major M.K.
Officer Commanding Administration
Company, 2nd Battalion Princess
National Defence
March 10, 2005

Gagnon, Mr. Jean-Guy, Deputy Director,
Investigations Department, Montreal Police Service,
City of Montreal
September 26, 2003

Garnett, Vice-Admiral (Ret'd) Gary L.
National Vice-President for Maritime Affairs
Navy League of Canada
May 12, 2003

Fox, Mr. John
Member
Union of Canadian Transportation Employees (UCTE)
February 2, 2005

Fox, James
Assistant Deputy Minister, Bilateral Relations
Foreign Affairs and International Trade Canada
December 11, 2006

Frappier, Mr. Gerry
Director General, Security and Emergency
Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine
Security Working Group, Transport Canada
April 7, 2003, June 2, 2003, February 25, 2004

Fraser, Rear-Admiral Jamie D.
Commander
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Frederick, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Fries, Mr. Rudy
Emergency Management Coordinator, London-
Middlesex Community
City of London
March 31, 2003

Gadula, Mr. Charles
Director General, Fleet Directorate, Marine Services,
Department of Fisheries and Oceans Canada
April 7, 2003

Gagnon, Major Alain
Commanding Officer, Canadian Forces Recruiting Centre,
Montreal
June 25-27, 2002

Gardner, Major Craig
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Garnon, Lieutenant-Commander Daniel
Comptroller, National Defence
September 25, 2003

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Gauthier, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Gauvin, Major Bart
Directorate of Army Training 5
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Giasson, Mr. Daniel
Director of Operations, Security and Intelligence
Privy Council Office
January 8, 2002 / January 29, 2002

Giffin-Boudreau, Ms. Diane
Acting Director General, Atlantic Region, Department
of Citizenship and Immigration Canada
September 22, 2003

Gilbert, Gary D.
Senior Vice President – Americas
Hutchison Port Holdings
November 6, 2006

Gilkes, Lieutenant-Colonel B.R.
Kings Own Calgary Regiment
National Defence
March 8, 2005 / February 1, 2007

Gimblett, Mr. Richard
Research Fellow
Centre for Foreign Policy Studies
Dalhousie University
February 21, 2005

Girouard, Rear-Admiral Roger, OMM, CD
Commander, Maritime Forces Pacific (MARPAF)
National Defence
January 29, 2007

Glencross, Captain, Reverend Bruce
Regimental Padre Minister
The Black Watch
November 5-6, 2002

Goatbe, Mr. Greg
Director General, Program Strategy Directorate
Canada Customs and Revenue Agency
January 28, 2002

Gauthier, Lieutenant-General J.C.M.
Commander, Canadian Expeditionary Forces Command
National Defence
May 8, 2006 / May 29, 2006

Gauvin, Commodore Jacques J.
Acting Assistant Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Gibbons, The Honorable Jim
Member (Republican – Nevada)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 6, 2002

Gilbert, Chief Warrant Officer Daniel
Department of National Defence
December 3, 2001

Gilbert, Staff Superintendent Emory
Operational Support Services, Toronto Police
Services, City of Toronto
October 30, 2003

Gilmour, Wendy
Director, Peacekeeping and Operations Group, Stabilization
and Reconstruction Task Force
Foreign Affairs Canada
May 29, 2006

Girouard, Commodore Roger
Commander, CANFLTPAC
National Defence
February 28, 2005

Giroux, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Gludo, Colonel J.D.
Commander, 41 Canadian Brigade Group of Canada,
National Defence
March 8, 2005

Goetz, Captain J.J.
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Goodall, Superintendent Bob
Bureau Commander, Field and Traffic Support Bureau
Ontario Provincial Police
October 30, 2003

Gotell, Chief Warrant Officer Peter
Operations
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Graham, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Granatstein, Dr. Jack
Chair, Council for Defence and Security in the 21st Century
May 27, 2002, April 28, 2004

Grant, Captain Timothy J.
Commander, 1 Canadian Mechanized
Brigade Group
National Defence
March 7, 2005

Green, Major Bill
Commanding Officer, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
January 27, 2002

Gregory, Leading Seaman
Wing Administration Human Resources Department
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Guevremont, Benoît
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Gutteridge, Mr. Barry
Commissioner, Department of Works and Emergency
Services
City of Toronto
October 30, 2003

Haché, Colonel Mike
Director, Western Hemisphere Policy
National Defence
April 11, 2005

Goss, The Honorable Porter
Chair (Republican - Florida)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 6, 2002

Goupil, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire, Unité
d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec
November 5-6, 2001

Graham, Erin
Manager Safety, Capital District Health
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Grandy, Mr. Brian
Acting Regional Director, Atlantic Region
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Gray, P.C., Right Honourable Herb
Chair and Commissioner, Canadian Section,
International Joint Commission
March 29, 2004

Grégoire, Mr. Marc
Assistant Deputy Minister, Safety and Security
Group
Transport Canada
February 25, 2004 / October 2, 2006 /
February 12, 2007

Grue, Superintendent Tom
Edmonton Police Services
City of Edmonton
January 28, 2003

Guindon, Captain (N) Paul
Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Gupta, Lieutenant-Colonel Ranjeet K.
Canadian Forces School of Military Engineering, C.F.B.
Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Haack, Lieutenant Colonel Ken F.
Commandant of Artillery School IFT
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Hall, Major Steve
Deputy Commandant, Canadian Forces School of
Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Hammond, Major Lee
Artillery
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Hapgood, Warrant Officer John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Harrison, Captain (N) R.P. (Richard)
Assistant Chief of Staff, Operations, Maritime Forces
Pacific
November 18-22, 2001

Harvey, Lieutenant-Commander Max
Commander
H.M.C.S. Cabot
February 2, 2005

Hatton, Commander Gary
Commanding Officer, HMCS Montreal
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Hazelton, LCol Spike C.M.
Commandant of Armour School C2 SIM, CFB
Gagetown
January 22-24, 2002

Heath, Captain (N) Jim
Assistant Chief of Staff Operations (J3), Maritime
Forces Pacific Headquarters
National Defence
January 29, 2007

Heinbecker, Paul
Former Ambassador to the U.N.
As an individual
February 21, 2005

Heisler, Mr. Ron
Canada Immigration Centre, Halifax
Department of Citizenship and Immigration Canada
September 22, 2003

Hamel, MWO Claude
Regimental Sergeant-Major Designate
The Black Watch
November 5-6, 2002

Hansen, Superintendent Ken
Director of Federal Enforcement
RCMP
April 7, 2003, June 9, 2003

Harlick, Mr. James
Assistant Deputy Minister, Office of Critical
Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness, National Defence
July 19, 2001, October 20 & 27, 2003

Hart, Corporal
Wing Administration Human Resources Department, 8 Wing
Trenton
June 25-27, 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Logistics Officer & Course Commander, The Black Watch
November 5-6, 2002

Haydon, Mr. Peter T.
Senior Research Fellow, Center for Foreign Policy
Studies
Dalhousie University
April 28, 2003, February 1, 2005

Hearn, Brigadier-General T.M.
Director General, Military Human Resources Policy
and Planning
Department of National Defence
December 10, 2001

Hébert, Barbara
Regional Director, Customs, Canada Customs and
Revenue Agency
June 24, 2002

Heimann, Dr. Alan
Medical Officer of Health
City of Windsor
February 27, 2003

Henault, General Raymond R.
Chief of the Defence Staff
National Defence
December 3, 2001

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Hendel, Commodore (Ret'd) Hans
Consultant, Canadian Forces Staff College
April 28, 2003

Henneberry, Lieutenant-Commander, HMCS Nanaimo
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

Henschel, Superintendent Peter
Federal Services Directorate
RCMP
June 9, 2003

Hickey, Mr. John
MHA, Lake Melville
House of Assembly of Newfoundland and Labrador
February 3, 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)
"H" Division, Criminal Operations Branch, RCMP
September 22, 2003

Hill, Mr. Dave
Chair, Capital Region Emergency Preparedness
Partnership
City of Edmonton
January 28, 2003

Hillmer, Dr. Norman
Professor of History and International Affairs.
Carleton University
November 1, 2004

Hines, Colonel Glynn
Director, Air Information Management, Chief of the
Air Staff
National Defence
July 18, 2001

Hooper, Jack
Deputy Director (Operations)
Canadian Security Intelligence Service
May 29, 2006

Hornbarger, Mr. Chris
Director
U.S. Office of Homeland Security
February 7, 2002

Henderson, Major Georgie
Deputy A3
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Henry, Dr. Bonnie
Associate Medical Officer of Health
City of Toronto
October 30, 2003

Herbert, Mr. Ron
Director General, National Operations Division
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Hickey, Captain (N) Larry
Assistant Chief of Staff Plans and Operations
(Maritime Forces Atlantic)
National Defence
June 16, 2003

Hildebrandt, Captain Gerhard
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Hillier, General Rick
Chief of the Defence Staff
National Defence
May 30, 2005 / June 21, 2006

Hincke, Colonel Joe
Commanding Officer
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Holman, Major-General (Ret'd)
Fraser Canadian Forces College Toronto
June 27, 2005

Horn, Lieutenant-Colonel Bernd
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Hounsell, Master Corporal Scott
Canadian Forces School of Electronical and Mechanical
Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Howard, Brigadier-General A.J.
Director General Operations, Strategic Joint Staff
National Defence
October 16, 2006 / November 20, 2006

Huebert, Dr. Rob
Professor, Dept. of Political Science
University of Calgary
March 8, 2005

Hunter, The Honorable Duncan
Ranking Member, Subcommittee on Military
Procurement (Republican – California)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Hynes, Major A.G.
Air Reserve Coordinator (East)
1 Canadian Air Division Headquarters
February 1, 2005

Idzenga, Major Ray
Commanding Officer, Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Inkster, Mr. Norman
President, KPMG Investigation and Security Inc.
Former Commissioner, RCMP
October 1, 2001

Irwin, Brigadier-General S.M.
Chief Executive Officer of the Canadian
Forces Housing Agency
National Defence
June 6, 2005

Jackson, Major David
J3
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Janelle, Private Pascal
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Jean, Mr. Daniel
Assistant Deputy Minister, Policy and Program
Development, Department of Citizenship and
Immigration Canada
March 17, 2003

Howe, Corporal Kerry
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Hunt, Mr. Baxter
Embassy of the United States of America to Canada
August 15, 2002

Hupe, Master Corporal Bryan
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Iatonna, Mr. Mario
Municipal Engineer
City of Windsor
December 1, 2004

Inglis, Brian
General Manager/Task Force Leader
Vancouver Fire & Rescue Services
January 29, 2007

Innis, Captain Quentin
Instructor, Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Issacs, Sergeant Tony
Search and Rescue Technician
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Jackson, Ms. Gaynor
Manager, Military Family Support Centre, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

Jarvis, Vice-Admiral Greg
Assistant Deputy Minister (Human Resources Military)
February 21, 2005

Jeffery, Lieutenant General M.K.
Chief of the Land Staff
Department of National Defence
December 3, 2001 / August 14, 2002

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Jeffery, Lieutenant General (ret'd) Mike
June 27, 2005

Jestin, Colonel Ryan
Commander, C.F.B. Gagetown
3 Area Support Group
National Defence
January 31, 2005

Johns, Fred
General Manager, Logistics and Processing Strategies
Canada Post
August 15, 2002

Johnson, Captain Wayne
J7, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Johnston, Chief Cal
Chief of Police
City of Regina
January 27, 2003

Jolicoeur, Mr. Alain
President, Department of Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
Canada Border Services Agency
February 23, 2004, April 11, 2005

Joncas, Chief Petty Officer First Class Serge
Maritime Command Chief Petty Officer
National Defence
December 3, 2001

Jurkowski, Brigadier-General (ret'd) David
Former Chief of Staff, Joint Operations
Department of National Defence
October 1, 2001

Kasurak, Mr. Peter
Principal
Office of the Auditor General of Canada
December 10, 2001, December 6, 2004

Keane, Mr. John
Deputy Assistant Secretary, Bureau of Western
Hemisphere Affairs
U.S. Department of State
February 6, 2002

Jenkins, Wilma
Director, Immigration Services
Citizenship and Immigration Canada
June 24, 2002

Job, Mr. Brian
Chair, Institute of International Relations
University of British Columbia
March 1, 2005

Johnson, Captain Don
President
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Johnston, Rear-Admiral (Ret'd) Bruce
As an individual
April 28, 2003

Johnston, Mr. Kimber
Director General, Strategic Policy
Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
February 15, 2005

Jolicoeur, Alain
President
Canada Border Services Agency
June 19, 2006

Judd, Jim
Director
Canadian Security Intelligence Service
June 19, 2006

Kalincak, Captain Karl
Adjutant, 33 Field Engineer Squadron
National Defence
February 1, 2007

Kavanagh, Paul
Regional Director, Security and Emergency Planning
Transport Canada
June 24, 2002

Keating, Dr. Tom
Professor, Department of Political Science
University of Alberta
March 7, 2005

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Kee, Mr. Graham
Chief Security Officer
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Kelly, Chief Warrant Officer Michael
The Black Watch
November 5-6, 2002

Kennedy, Mr. Paul E
Senior Assistant Deputy Solicitor General, Policy
Branch, Public Safety and Emergency Preparedness
Canada
February 15, 2005

Kerr, Captain Andrew CD
The Black Watch
November 5-6, 2002

Khokhar, Mr. Jamal
Minister-Counsellor (Congressional Affairs)
Canadian Embassy (Washington)
February 4, 2002

King, Lieutenant-Colonel Colin
Commanding Officer, Royal Regina Rifles (Regina)
January 27, 2003

King, Vice-Admiral (Ret'd) Jim
Vice-President, Atlantic
CFN Consultants
May 5, 2005

Kloster, Mr. Deryl
Emergency Response Department
City of Edmonton
January 28, 2003

Koch, Major Pat
J5, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Knapp, Corporal Raymond
CFB Borden Technical Services
June 25-27, 2002

Kelly, Mr. James C.
As an individual
May 26, 2003

Kelly, Lieutenant Colonel W.J.
Force Planning and Program Coordination, Vice
Chief of the Defence Staff, National Defence
July 18, 2001

Kennedy, Mr. Paul
Senior Assistant Deputy Solicitor General, Solicitor
General of Canada
January 28, 2002, February 24, 2003

Keyes, Mr. Bob
Senior Vice-President, International
Canadian Chamber of Commerce
December 1, 2004

Kiloh, Inspector D.W. (Doug)
Major Case Manager, RCMP
November 18-22, 2001

King, Vice-Admiral (Ret'd) James
As an individual
May 12, 2003

Kinney, Lauren
Director General, Marine Security
Transport Canada
February 12, 2007

Kobolak, Mr. Tom
Senior Program Officer, Contraband and Intelligence
Canada Customs and Revenue Agency
April 7, 2003

Koop, Mr. Rudy
Research Adviser, Canadian Section
International Joint Commission
March 29, 2004

Kneale, Mr. John
Executive Coordinator, Task Force on
Enhanced Representation in the U.S
Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Krause, Lieutenant Colonel Wayne
423 Maritime Helicopter Squadron
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Kubeck, Commander Kimberley
Naval Control of Shipping Intelligence, Department of
National Defence
September 25, 2003

Kurzynski, Major Perry
Search and Rescue Operations Centre
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Lachance, Mr. Sylvain
A/Director General, Fleet
Canadian Coast Guard
February 17, 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commander, 5th Canadian Mechanized Brigade Group, CFB
Valcartier
September 24, 2003

Laflamme, Mr. Art
Senior Representative
Air Line Pilots Association, International
August 14, 2002

Lafrenière, Major Luc
Commander, Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Lait, Commander K.B.
Commander, Directorate of Quality of Life,
DQOL 3 - Accommodation Policy Team Leader, National
Defence
June 6, 2005

Lamb, John
Deputy Chief, Fire Rescue
City of Edmonton
January 30, 2007

Landry, LCol (Ret'd) Rémi
International Security Study and Research Group
University of Montreal
June 2, 2005

Krueger, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Kummel, Colonel Steff J.
Wing Commander, 17 Wing Winnipeg
National Defence
March 10, 2005

Kwasnicki, Corporal Anita
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Lacroix, Chief Warrant Officer Greg
Army Regimental Sergeant Major
National Defence
February 26, 2007

Lacroix, Colonel Roch
Chief of Staff, Land Force Atlantic Area
National Defence
May 6, 2005

LaFrance, Mr. Albert
Director, Northern New Brunswick District
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Laing, Captain (Navy) Kevin
Director, Maritime Strategy, Chief of Maritime Staff,
National Defence
July 18, 2001

Lalonde, Major John
Air Reserve Coordinator (Western Area)
National Defence
March 8, 2005

Landry, Chief Warrant Officer André
1st Battalion, 22nd Royal Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Landry, Inspector Sam
Officer in Charge, Toronto Airport Detachment
RCMP
June 24, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Langelier, Mr. André
Director, Emergency and Protective Services, City of
Gatineau
February 3, 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.
National Defence
May 2, 2005

Last, Colonel David
Registrar
Royal Military College of Canada
November 29, 2004

LeBoldus, Mr. Mick
Chief Representative at the NATO Flight Training
Centre
Bombardier Aerospace
March 9, 2005

Lefebvre, Denis
Assistant Commissioner, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
May 6, 2004, February 10, 2003

Legault, Mr. Albert
Université du Québec à Montréal (UQAM)
February 21, 2005

Lenton, Assistant Commissioner W.A. (Bill)
RCMP
January 28, 2002, June 9, 2003

LePine, Mr. Peter
Inspector, Halifax Detachment
RCMP
September 23, 2003

Leslie, Lieutenant-General Andrew
Chief of the Land Staff
National Defence
February 26, 2007

Lessard, Brigadier-General J.G.M.
Commander, Land Forces Central Area
December 2, 2004

Laprade, CWO Daniel
Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Larrabee, Mr. Bryan
Emergency Social Services Coordinator, Board of
Parks and Recreation, City of Vancouver
January 30, 2003

Leblanc, Ms. Annie
Acting Director, Technology and Lawful Access
Division, Solicitor General of Canada
July 19, 2001

Lefebvre, Mr. Denis
Executive Vice-President
Canada Border Services Agency
February 7, 2005

Lefebvre, Mr. Paul
President, Local Lodge 2323
International Association of Machinists and Aerospace
Workers
August 15, 2002

Leighton, Lieutenant-Commander John
J1
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Leonard, Lieutenant-Colonel S.P.
Royal Newfoundland Regiment
(1st Battalion)
February 2, 2005

Lerhe, Commodore E.J. (Eric)
Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Leslie, Major-General Andrew
National Defence
November 29, 2004

Lester, Mr. Michael
Executive Director, Emergency Measures
Organization
Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior
Officials Committee
September 23, 2003

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Levy, Mr. Bruce
Director, U.S. Transboundary Division
Department of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002

Lilienthal, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer
Canadian Forces Support Training Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Loeppky, Deputy Commissioner Garry
Operations
RCMP
October 22, 2001 / December 2, 2002

Loschiuk, Ms Wendy
Principal
Office of the Auditor General of Canada
December 6, 2004

Lucas, Lieutenant-General Steve
Chief of the Air Staff
National Defence
February 26, 2007

Luciak, Mr. Ken
Director, Emergency Medical Services City of Regina
January 27, 2003

Lupien, Chief Petty Officer First Class R.M.
Canadian Forces Chief Warrant Officer
Department of National Defence
December 3, 2001

Macaleese, Lieutenant-Colonel Jim
Commander
9 Wing (Gander)
February 2, 2005

Macdonald, Lieutenant-General (Ret'd) George
CFN Consultants Ottawa
June 27, 2005

MacKay, The Honourable Peter
Minister of Foreign Affairs
May 29, 2006

Lichtenwald, Chief Jack
Regina Fire Department
City of Regina
January 27, 2003

Lloyd, Captain (N) Ron
Director General, Maritime Force Development
National Defence
February 26, 2007

Logan, Major Mike
Deputy Administration Officer, Canadian Forces Support
Training Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Lucas, Brigadier-General Dwayne
Director General – Aerospace Equipment Program
Management
National Defence
June 27, 2005

Lucas, Major General Steve
Commander One Canadian Air Division, Canadian
NORAD Region Headquarters
November 18-22, 2001

Luloff, Ms. Janet
A/Director, Regulatory Affairs, Safety and Security
Group, Transport Canada
November 27, 2002, December 2, 2002

Lyrette, Private Steve
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Macdonald, Lieutenant-General George
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
January 28, 2002, May 6, 2002, August 14, 2002,
February 23, 2004

Mack, Rear Admiral Ian
Defence Attaché
Canadian Embassy (Washington)
February 4, 2002

MacKay, Major Tom
The Black Watch
November 5-6, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

MacKenzie, Major-General (Ret'd) Lewis
As an individual
May 3, 2004, December 6, 2004

MacLaughlan, Superintendent C.D. (Craig), Officer in Charge, Support Services "H" Division, RCMP
September 22, 2003

MacLean, Vice-Admiral Bruce
Chief of Maritime Staff
National Defence
February 14, 2005

Macnamara, Mr. W. Donald
Senior Fellow
Queen's University
November 29, 2004

MacQuarrie, Captain Don
J6
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Magee, Mr. Andee
Dog Master
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Maillet, Acting School Chief Warrant Officer Joseph
Canadian Forces School of Communications and Electronics,
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Maisonneuve, Major-General J.O. Michel
Assistant Deputy Chief of Defence Staff
October 22, 2001

Malec, Mr. George
Assistant Harbour master
Halifax Port Authority
January 22-24, 2002

Mandel, His Worship Mayor Stephen
City of Edmonton
January 30, 2007

Manning, Corporal Rob
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

MacIsaac, Captain (N) Roger
Base Commander, CFB Halifax
National Defence
May 6, 2005

MacLaughlan, Mr. Craig
Executive Director, Emergency Measures Organization
Province of Nova Scotia
May 6, 2005

MacLeod, Colonel Barry W.
Commander 3 Area Support Group
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Macnamara, Brigadier-General (ret'd) W. Don,
President, Conference of Defence Associations Institute
May 3, 2004

Maddison, Vice Admiral Greg
Deputy Chief of the Defence Staff
National Defence
May 5, 2002, February 14, 2005

Maher, Lieutenant Earl
4 ESR
CFB Gagetown
January 21-24, 2002

Maines, Warren
Director, Customer Service
Air Canada
June 4, 2002

Malboeuf, Corporal Barry
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Mallory, Mr. Dan
Chief of Operations for Port of Lansdowne
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Mandel, Mr. Stephen
Deputy Mayor and Councillor
City of Edmonton
January 28, 2003

Manson, General (Ret'd) Paul D.
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Manuel, Mr. Barry
Coordinator, Emergency Measures Organization, City of
Halifax
May 6, 2005 / September 23, 2003

Marsh, Howie
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

Martin, Mr. Ronald
Emergency Planning Coordinator
City of Vancouver
January 30, 2003, March 1, 2005

Mason, Mr. Dwight
Joint Chief of Staff, U.S. Chair, Permanent Joint Board
on Defence
The Pentagon
February 6, 2002

Massicotte, Ms Olga
Regional Director General/Atlantic
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Matte, Colonel Perry
14 Wing Commander
National Defence
May 5, 2005

Mattiussi, Mr. Ron
Director of Planning and Corporate Services
City of Kelowna
March 1, 2005

McAdam, Lieutenant-Colonel Pat
Tactics School, C.F.B. Galetown
National Defence
January 31, 2005

McCuaig, Mr. Bruce
Assistant Deputy Minister
Policy, Planning and Standards Division
Ontario Ministry of Transportation
December 1, 2004

McGarr, Kevin
Canadian Air Transport Security Authority
Vice-President and Chief Technology Officer
October 30, 2006

Marcewicz, Lieutenant-Colonel
Base Commander, CFB Edmonton
National Defence
March 7, 2005

Martin, Ms Barbara
Director, Defence and Security Relations
Division, Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Mason, Lieutenant-Colonel Dave
Commanding Officer, 12 Air Maintenance Squadron, 12
Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Mason, Ms. Nancy
Director, Office of Canadian Affairs, Bureau of
Western Hemisphere Affairs
U.S. Department of State
February 06, 2002

Matheson, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Mattie, Chief Warrant Officer Fred
12 Air Maintenance Squadron
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Maude, Master Corporal Kelly
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

McCoy, Chief Warrant Officer Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

McDonald, Corporal Marcus
Canadian Forces Medical Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

McIlhenny, Mr. Bill
Director for Canada and Mexico
U.S. National Security Council
February 7, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

McInenly, Mr. Peter
Vice-President, Business Alignment
Canada Post
August 15, 2002

McKerrell, Mr. Neil
Chief, Emergency Management Ont.
Ontario Ministry of Community Safety and
Correctional Services
October 30, 2003

McKinnon, Lieutenant-Colonel DB
P.E.I. Regiment
February 1, 2005

McLean, Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

McLellan, Mr. George
Chief Administrative Officer
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

McManus, Lieutenant-Colonel J.J. (John),
Commanding Officer, 443 (MH) Squadron,
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

McNeil, Commodore Daniel
Vice Chief of the Defence Staff Department of
National Defence
July 18, 2001

McRae, Robert
Director General, International Security Bureau
Foreign Affairs and International Trade Canada
December 11, 2006

Mean, Master Corporal Jorge
Canadian Forces School of Aerospace Technology and
Engineering
June 25-27, 2002

Melançon, Lieutenant-Colonel René
Infantry School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

McKeage, Mr. Michael
Director of Operations, Emergency Medical Care
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

McKinnon, Chief David P.
Chief of Police
Halifax Regional Police Force
January 22-24, 2002

McLaughlin, Michael J.
Canadian Air Transport Security Authority
Vice-President and Chief Financial Officer
October 30, 2006

McLellan, The Honourable Anne, P.C. M.P.
Deputy Prime Minister and Minister of Public
Safety and Emergency Preparedness
February 15, 2005 & April 11, 2005

McLeod, Mr. Dave
Lead Station Attendant
International Association of Machinists and Aerospace
Workers
August 15, 2002

McNeil, Rear-Admiral Dan
Commander, Maritime Forces Atlantic
National Defence
May 6, 2005

McNeil, Commodore Daniel
Director, Force Planning and Program Coordination,
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
July 18, 2001

McRoberts, Mr. Hugh
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of Canada
December 6, 2004

Meisner, Mr. Tim
Director, Policy and Legislation, Marine Programs
Directorate
Canadian Coast Guard
February 17, 2003, April 7, 2003

Melis, Ms. Caroline
Director, Program Development,
Department of Citizenship and Immigration Canada
March 17, 2003

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Mercer, Mr. Wayne
Acting First Vice-President, Nova Scotia District Branch,
(CEUDA)
January 22-24, 2002

Michaud, Mr. Jean-Yves, Deputy Director,
Administrative Support Directorate, City of Montreal
September 26, 2003

Miller, Lieutenant-Colonel
Commander,
10th Field Artillery Regiment, RCA
National Defence
March 9, 2005

Milner, Dr. Marc
Director, Military and Strategic Studies Program
University of New Brunswick
January 31, 2005

Mitchell, Mr. Barry
Director, Nova Scotia District
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Mogan, Mr. Darragh
Director General, Program and Service Policy
Division, Veterans Services
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Morency, André
Regional Director General, Ontario Region, Transport
Canada
June 24, 2002

Morton, Dr. Desmond
Professor
University of McGill
November 15, 2004

Mulder, Mr. Nick
President, Mulder Management Associates
June 9, 2003

Munger, Chief Warrant Officer JER
Office of Land Force Command
Department of National Defence
December 03, 2001

Merpaw, Ms. Diane
Acting Deputy Director, Policy Development and
Coordination
Citizenship and Immigration Canada
April 7, 2003

Middlemiss, Professor Danford W.
Department of Political Science
Dalhousie University
May 12, 2003, May 5, 2005

Miller, Mr. Frank
Senior Director, President's Adviser on Military
Matters
U.S. National Security Council
February 7, 2002

Minto, Mr. Shahid
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of Canada
December 10, 2001

Mitchell, Brigadier General Greg
Commander
Land Forces Atlantic Area
January 22-24, 2002

Moran, Ron
National President
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
December 4, 2006

Morris, Ms. Linda
Director, Public Affairs
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Moutillet, Lieutenant-Commander Mireille
Senior Staff Officer Policy
National Defence
September 25, 2003

Mundy, Lieutenant-Commander Phil
Executive Officer
H.M.C.S. Queen Charlotte
February 1, 2005

Munroe, Ms. Cathy
Regional Director of Customs for Northern Ontario
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Murphy, Captain (N) R.D. (Dan)
Deputy Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Murray, Major James
Commandant, Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commanding Officer
HMCS *Queen* (Regina)
January 27, 2003

Nelligan, Mr. John Patrick
Senior Partner, Law Firm of Nelligan O'Brien Payne
LLP, Ottawa
December 2, 2002

Neville, Lieutenant-Colonel Shirley
Wing Administration Officer, Acting Wing
Commander, 17 Wing
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Newton, Captain John F.
Senior Staff Officer, Operations
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Nikolic, Mr. Darko
District Director, St. Lawrence District
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Nordick, Brigadier-General Glenn
Deputy Commander, Land Force Doctrine and Training
Systems, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Normoyle, Ms. Debra
Director General, Enforcement Branch
Department of Citizenship and Immigration Canada
April 7, 2003

Nossal, Dr. Kim Richard
Professor and Head, Political Studies
Department
Queen's University
November 29, 2004

Murray, Ms. Anne C.
Vice President, Community and Environmental
Affairs, Vancouver International Airport Authority
November 18-22, 2001

Murray, Admiral (Ret'd) Larry
Deputy Minister
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Narayan, Mr. Francis
Detector Dog Service
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Compliance Verification Officer
Customs – Compliance Mgt. Division
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Newberry, Mr. Robert J.
Principal Director, Territorial Security
The Pentagon
February 06, 2002

Niedtner, Inspector Al
Vancouver Police, Emergency Operations and
Planning Sector
City of Vancouver
January 30, 2003

Noël, Chief Warrant Officer Donald
5th Field Ambulance
CFB Valcartier
September 24, 2003

Norman, Mr. Mark
President of Daimler-Chrysler and Chair of the Infrastructure
Committee
Canadian Automotive Partnership Council
December 1, 2004

Normoyle, Ms. Debra
Head, Immigration Enforcement
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Nymark, Ms. Christine
Associate Assistant Deputy Minister
Transport Canada
January 28, 2002

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

O'Bright, Mr. Gary
Director General, Operations
Office of Critical Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness
July 19, 2001, October 20, 2003

O'Hanlon, Mr. Michael
Senior Fellow, Foreign Policy Studies
The Brookings Institution
February 5, 2002

Olchowiecki, Private Chrissian
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Orr, Major Ken
Senior Staff Officer, Attraction Canadian Forces Recruiting
Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Ouellet, Chief Warrant Officer J.S.M.
5th Canadian Mechanized Brigade Group
CFB Valcartier
September 24, 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commander, 2nd Battalion, 22nd Royal Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Parks, Lieutenant-Commander Mike
Directorate of Army Training 5-4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Pasel, Mr. William
Emergency Measures Coordinator, Hamilton
Emergency Services Department, City of Hamilton
March 31, 2003

Paulson, Captain (N) Gary
Commanding Officer of HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

O'Donnell, Mr. Patrick
President
Canadian Defence Industries Association
November 22, 2004

O'Shea, Mr. Kevin
Director, U.S. General Relations Division,
Department of Foreign Affairs and International
Trade
January 28, 2002

Oliver, Superintendent Joe
Royal Canadian Mounted Police
Director, Customs & Excise
October 2, 2006

Ortiz, The Honorable Solomon P.
Ranking Member, Subcommittee on Military
Readiness (Democrat – Texas)
U.S. House Armed Services Committee
February 06, 2002

Ouellet, Major Michel
Acting Commanding Officer, 5th Canadian Service
Battalion
CFB Valcartier
September 24, 2003

Parker, Major Geoff
Infantry
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Parriag, Ms Amanda
Centre for Research and Information on
Canada
December 6, 2004

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Representing Commanding Officer, Canadian Forces
Recruiting Centre, Halifax
CFB Borden
June 25-27, 2002

Payne, Captain (N) Richard
Commanding Officer, Fleet Maintenance Facility
Cape Scott
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Pearson, Lieutenant Colonel Michael
Commandant of Infantry School SAT
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Pelletier, France
Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division
Canadian Union of Public Employees
November 25, 2002

Pennie, Lieutenant-General Ken
Chief of Air Staff
National Defence
February 7, 2005

Pentland, Mr. Charles
Political Studies, Centre for International
Relations, Queen's University
November 29, 2004

Peters, Colonel William
Director, Land Strategic Planning, Chief of the Land
Staff
National Defence
July 18, 2001

Pettigrew, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Administration and Logistics, CFB
Borden
June 25-27, 2002

Pichette, Mr. Pierre Paul, Deputy Director,
Operational Management Department, Montreal Police
Service, City of Montreal
September 26, 2003

Pigeon, Mr. Jacques
Senior General Counsel and Head, Department of
Justice, Legal Services
Transport Canada
December 2, 2002

Pile, Commodore Ty
Commander, Canadian Fleet Atlantic
National Defence
May 6, 2005

Pilgrim, Superintendent J. Wayne
Officer in Charge, National Security Investigations
Branch, Criminal Intelligence Directorate, RCMP
July 19, 2001

Pellerin, Colonel (Ret'd) Alain
Executive Director
Conference of Defence Associations
October 15, 2001, April 19, 2004 / June 27, 2005

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North Saskatchewan
Regiment (Saskatoon)
January 27, 2003

Pennie, Lieutenant-General (Ret'd) Ken
June 27, 2005

Pentney, Mr. Bill
Assistant Deputy Attorney General
Department of Justice Canada
February 15, 2005

Petras, Major-General H.M.
Chief, Reserves and Cadets
National Defence
June 6, 2005

Pharand, M. Pierre
Director, Airport Security
Montréal Airports
November 5-6, 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Assistant Director, Montreal Urban Community
Police Department
November 5-6, 2001

Pigeon, Mr. Jean François
Acting Director, Security
Montréal Airports
November 5-6, 2001

Pile, Captain (N) T.H.W. (Tyron)
Commander, Maritime Operations Group Four,
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Pinsent, Major John
Canadian Parachute Centre, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Pilon, Mr. Marc
Senior Policy Analyst, Security Policy Division, National
Security Directorate
Office of the Solicitor General
February 24, 2003

Plante, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Polson, Captain (N) Gary
Commanding Officer
HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Poulin, Corporal Mario
Canadian Forces Military Police Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Préfontaine, Colonel Marc
Comd 34 Brigade Group Executive
The Black Watch
November 5-6, 2002

Proulx, Asst. Commissioner Richard
Criminal Intelligence Directorate
RCMP
October 22, 2001

Puxley, Ms Evelyn
Director, International Crime and Terrorism
Division, Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Quinlan, Grant
Security Inspector
Transport Canada
June 24, 2002

Randall, Dr. Stephen J.
Dean, Faculty of Social Sciences
University of Calgary
March 8, 2005

Rathwell, Mr. Jacques
Manager, Emergency and Protective Services, City of
Gatineau
February 3, 2003

Pitman, Mr. B.R. (Brian)
Sergeant, Waterfront Joint Forces Operation,
Vancouver
Royal Canadian Mounted Police
November 18-22, 2001

Poirier, Mr. Paul
Director, Intelligence and Contraband Division
Northern Ontario Region
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Potvin, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Preece, Captain (N) Christian
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Primeau, M. Pierre
Investigator
Organized Crime Task Force – RCMP
November 5-6, 2001

Purdy, Ms. Margaret
Associate Deputy Minister
Department of National Defence
August 14, 2002

Quick, Mr. Dave
Co-ordinator, Emergency Planning
City of Regina
January 27, 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Rapanos, Mr. Steve
Chief, Emergency Medical Services
City of Edmonton
January 28, 2003

Read, Mr. John A.
Director General, Transport Dangerous Goods,
Transport Canada
February 25, 2004

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Reaume, Mr. Al, Assistant Chief of Fire and Rescue Services, Fire Department, City of Windsor
February 27, 2003

Reeve, Jason
Cabinet and Parliamentary Affairs Liaison,
Afghanistan Task Force
Foreign Affairs and International Trade Canada
December 11, 2006

Reid, Chief Warrant Officer Clifford
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Reid, Warrant Officer Jim
Air Defence Missile
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Richard, CWO Stéphane
5th Canadian Service Battalion
CFB Valcartier
September 24, 2003

Richter, Dr. Andrew
Assistant Professor, International Relations and Strategic Studies
University of Windsor
December 1, 2004

Rivest, Master Corporal Dan
Canadian Forces School of Aerospace Technology and Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Robertson, Vice-Admiral Drew
Chief of the Maritime Staff
National Defence
February 26, 2007

Robinson, Second Lieutenant. Chase
The Black Watch
November 5-6, 2001

Romses, Brigadier-General R.R.
Commander
Land Forces Atlantic Area
National Defence
January 31, 2005

Reed, The Honorable Jack
Chair (Democrat – Rhode Island), U.S. Senate
Armed Services Committee
February 5, 2002

Regehr, Mr. Ernie
Executive Director
Project Ploughshares
March 21, 2005

Reid, Lieutenant Colonel Gord
Commandant, Canadian Forces Air Navigation School (CFANS)
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Renahan, Captain Chris
Armour
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Richmond, Mr. Craig
Vice President, Airport Operations
Vancouver International Airport
November 18-22, 2001

Riffou, Lieutenant-Colonel François
Commander, 1st Battalion, 22nd Royal Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Robertson, Rear-Admiral Drew W.
Director General, International Security Policy
Department of National Defence
February 23, 2004, April 11, 2005

Robertson, Mr. John
Chief Building Inspector
City of Vancouver
January 30, 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.
Director General Compensation and Benefits
National Defence
June 6, 2005

Rose, Mr. Frank
International Security Policy
The Pentagon
February 6, 2002

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Ross, Major-General H. Cameron
Director General, International Security Policy,
National Defence
January 28, 2002

Ross, Dr. Douglas
Professor, Faculty of Political Science
Simon Fraser University
March 1, 2005

Rossell, Inspector Dave
Inspector in charge of Operations-Support Services,
Windsor Police Services City of Windsor
February 27, 2003

Rousseau, Colonel Christian
Commanding Officer, 5th Area Support Group
National Defence
June 1, 2005

Rumsfeld, The Honorable Donald
U.S. Secretary of Defense
February 6, 2002

Russell, Mr. Robert A., Assistant Commissioner,
Atlantic Region, Canada Customs and Revenue
Agency
September 22, 2003

Rutherford, Lieutenant-Colonel Paul
Commander, 73 Communication Group
National Defence
March 9, 2005

Samson, Chief Warrant Officer Camil
2nd Battalion, 22nd Royal Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Sampson, Tom
Chief of Emergency Medical Services
City of Calgary
February 1, 2007

Saunders, Corporal Cora
16 Wing
CFB Borden
June 25-27, 2002

Ross, Mr. Dan
Assistant Deputy Minister (Information Management),
National Defence
February 14, 2005

Ross, Master Warrant Officer Marc-André, 58th Air
Defence Battery
CFB Valcartier
September 24, 2003

Rostis, Mr. Adam
Federal/Provincial/Municipal Liaison Officer
Province of Nova Scotia
May 6, 2005

Rudner, Dr. Martin
Director, Centre for Security and Defence Studies,
Carleton University
June 3, 2004 / December 13, 2004

Rurak, Ms. Angela
Customs Inspector
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Rutherford, Master Corporal Denis
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Salesses, Lieutenant Colonel Bob
Logistics Directorate for Homeland Security, The
Pentagon
February 6, 2002

Samson, Brigadier-General P.M.
Director General, Intelligence
National Defence
October 22, 2001

Sanderson, Mr. Chuck
Executive Director, Emergency Measures Organization,
Province of Manitoba
March 10, 2005

Saunders, Captain Kimberly
Disaster Assistance Response Team
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Savard, Lieutenant-Colonel Danielle
Commander, 5th Field Ambulance
CFB Valcartier
September 24, 2003

Scoffield, Mr. Bruce
Director, Refugees Branch
Department of Citizenship and Immigration Canada
March 17, 2003

Scott, Captain John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Shadwick, Mr. Martin
Research Associate, Centre for International and Security
Studies, York University
December 2, 2004

Sharapov, M.P., Mr. Zakir
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Sheridan, Norman
Director, Customs Passenger Programs
Canada Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Simmons, Mr. Robert
Deputy Director, Office of European Security and
Political Affairs
U.S. Department of State
February 6, 2002

Sinclair, Ms. Jill
Acting Assistant Deputy Minister, Global Security
Policy, Department of Foreign Affairs and
International Trade
January 28, 2002 / August 14, 2002

Skelton, The Honorable Ike
Ranking Member (Democrat Missouri), U.S. House
Armed Services Committee
February 6, 2002

Skidmore, Colonel Mark
Commander, 2 Canadian Mechanized Brigade Group, CFB
Petawawa
June 25-27, 2002

Schmick, Major Grant
Commanding Officer, Canadian Forces Recruiting Centre,
CFB Borden
June 25-27, 2002

Scott, Dr. Jeff
Provincial Medical Officer of Health
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Sensenbrenner, Jr., The Honorable F. James, Chair
(Republican – Wisconsin)
U.S. House Judiciary Committee
February 07, 2002

Shapardanov, Mr. Chris
Counsellor, Political
Canadian Embassy (Washington)
February 04, 2002

Sheehy, Captain Matt
Chairman, Security Committee
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Sigouin, Mr. Michel
Regional Director, Alberta, Office of Critical
Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 27, 2003

Sinclair, Ms. Jill
Director General, International Security Bureau,
Department of Foreign Affairs and International
Trade
March 17, 2003

Sirois, Lieutenant-Colonel Sylvain
Commander, 5th Combat Engineer Regiment, CFB
Valcartier
September 24, 2003

Skidd, Officer Cadet. Alden
The Black Watch
November 5-6, 2002

Slater, Ms. Scenery C.
District Program Officer
Metro Vancouver District
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Smith, Corporal
Canadian Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Smith, Commodore Andy
Director General, Maritime Personnel and Readiness
National Defence
February 26, 2007

Smith, Mr. Bill
Chief Superintendent
Royal Canadian Mounted Police
February 3, 2005

Smith, Master Corporal Terry
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Sokolsky, Dr. Joel
Dean of Arts and Professor of Political Science, Royal Military
College of Canada
November 22, 2004

Spraggett, Ernest
Director, Commercial Operations
Canada Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Stairs, Dr. Denis
Professor, Department of Political Science
Dalhousie University
May 5, 2005

Stark, Lieutenant-Commander Gary
Commanding Officer, HMCS Whitehorse, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

Stevens, Pipe-Major Cameron
The Black Watch
November 5-6, 2002

Stewart, Warrant Officer Barton
Canadian Forces School of Communications and Electronics,
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Smith, Captain (N) Andy
Commanding Officer, Fleet Maintenance
Facility, National Defence
May 6, 2005

Smith, Mr. Bob
Deputy Chief, Vancouver Fire and Rescue Services,
City of Vancouver
January 30, 2003

Smith, Mr. Doug
Engineering Department
City of Vancouver
January 30, 2003

Snow, Master Corporal Joanne
Canadian Forces School of Administration and Logistics,
CFB Borden
June 25-27, 2002

Souccar, Assistant Commissioner Raf
Royal Canadian Mounted Police
Federal and International Operations
October 2 and 30, 2006

Stacey, Corporal Derrick
CFB Borden Administration Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Starck, Mr. Richard
Senior Counsel, Quebec Regional Office,
Department of Justice
November 5-6, 2001

St-Cyr, Lieutenant-Colonel Pierre
Commander, Support Unit, 430th Helicopters
Squadron, CFB Valcartier
September 24, 2003

Stevens, Daniel
Emergency Management Coordinator, Risk & Emergency
Management
City of Vancouver
January 29, 2007

Stewart, Mr. James
Civilian Human Resources
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Stewart, Chief William
Fire Chief and General Manager, Toronto Fire
Services, City of Toronto
October 30, 2003

St. John, Mr. Peter
Professor (retired), International Relations, University
of Manitoba
November 25, 2002

Stone, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Stump, The Honorable Bob
Chair (Republican – Arizona)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Sully, Mr. Ron
Assistant Deputy Minister, Programs and Divestiture,
Transport Canada
February 7, 2005

Sweeney, Steve
Superintendent
Vancouver Police Department
January 29, 2007

Taillon, Mr. Paul
Director, Review and Military Liaison
Office of the Communications Security
Establishment Commissioner
June 2, 2005

Tarrant, Lieutenant-Colonel Tom
Deputy Director of Army Training
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Taylor, The Honorable Gene
Subcommittee on Military Procurement U.S. House
Armed Services Committee February 6, 2002

Taylor, The Honourable Trevor
Minister of Fisheries and Aquaculture
and Minister Responsible for Labrador
Government of Newfoundland and Labrador
February 3, 2005

Stiff, Mr. Bob
General Manager, Corporate Security
Canada Post
August 15, 2002

St. John, Dr. Ron
Executive Director, Centre for Emergency
Preparedness and Response Health Canada
February 10, 2003

St-Pierre, M. Jacquelin
Commanding Officer, Post 5, Montreal Urban
Community Police Department
November 5-6, 2001

Sullivan, Colonel C.S.
Wing Commander, 4 Wing Cold Lake
National Defence
March 7, 2005

Summers, Rear-Admiral (Ret'd) Ken
Naval Officers Association of Vancouver
Island
February 28, 2005 / June 27, 2005

Szczerbaniwicz, LCol Gary
Commanding Officer, 407 Squadron
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

Tait, Mr. Glen
Chief, Saint John Fire Department, City of Saint
John
March 31, 2003

Tattersall, Lieutenant-Commander John
Directorate of Army Training 3
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Taylor, Mr. Robert
Inspector
Vancouver Police Department
November 18-22, 2001

Theilmann, Mr. Mike
Acting Director, Counter-Terrorism Division,
Solicitor General Canada
July 19, 2001

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Thibault, Master Corporal Christian
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Thomas, Mr. John F.
Partner
BMB Consulting
June 9, 2003

Tracy, Ms Maureen
Acting Head, Customs Contraband, Intelligence and
Investigations, Enforcement Branch, Canada Border Services
Agency
February 7, 2005

Tremblay, Colonel Alain
Commander, Canadian Forces Recruiting Group, CFB Borden
June 25-27, 2002

Tremblay, Colonel J.G.E.
Director, Current Operations, Strategic Joint Staff
National Defence
October 16, 2006

Trim, Corporal
8 Air Maintenance Squadron, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Tse, Hau Sing
Vice-President, Asia Branch
Canadian International Development Agency
May 29, 2006

Ur, Corporal Melanie
16 Wing, CFB Borden
June 25-27, 2002

Verner, The Honourable Josée
Minister of International Cooperation
May 29, 2006

Wainwright, Lieutenant-Colonel J.E.
Commander, 16/17 Field Ambulance
National Defence
March 9, 2005

Ward, Master Corporal Danny
Canadian Forces School of Aerospace Technology and
Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Thomas, Vice-Admiral (Ret'd) Charles
As an individual
March 1, 2005

Thompson, Ms Susan
Former Mayor of the City of Winnipeg
As an individual
March 10, 2005

Tracy, Ms. Maureen
Director, Policy and Operations Division
Canada Customs and Revenue Agency
April 7, 2003

Tremblay, Lieutenant-Colonel Eric
Commander, 5th Canadian Light Artillery Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Tremblay, Captain (N) Viateur
Deputy Commander, Naval Reserve
Department of National Defence
September 25, 2003

Trottier, Lieutenant-Colonel Ron (Res)
Windsor Regiment
December 1, 2004

Tulenko, Mr. Timothy
Political-Military Officer, Canadian Affairs, U.S.
Department of State
February 6, 2002

Verga, Mr. Peter F.
Special Assistant for Homeland Security, The
Pentagon
February 6, 2002

Villiger, Lieutenant-Colonel F.L.
Calgary Highlanders
National Defence
March 8, 2005

Wamback, Lieutenant-Commander A.
Commanding Officer, HMCS Windsor
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Ward, Officer Cadet. Declan
Student
McGill University
November 5-6, 2002

Canadian Security Guide Book 2007 Edition - SEAPORTS

Ward, Colonel Mike J.

Commander Combat Training Centre
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Wareham, Corporal

8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Warner, The Honorable John

Ranking Member, U.S. Senate Armed Services
Committee
February 5, 2002

Watt, Major John

Commanding Officer, Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Weighill, Mr. Clive

Deputy Chief of Police
City of Regina
January 27, 2003

Wells, Corporal Corwin

CFB Kingston
May 7-9, 2002

Westwood, Commodore Roger

Director General – Maritime Equipment Program Management
National Defence
June 27, 2005

Whitburn, Lieutenant Colonel Tom

Squadron 435
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Wicks, Major Brian

Commander, 103 Search and Rescue Squadron
(Gander)
February 2, 2005

Williams, Captain (N) Kelly

Former Commanding Officer, HMCS *Winnipeg*,
National Defence
September 22, 2003

Ward, Master Corporal

Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Wark, Professor Wesley K.

Associate Professor in the Department of History,
Trinity College, University of Toronto
October 1, 2001 / May 5, 2003 / June 27, 2005

Warren, Mr. Earle

Director General, Major Projects Design and Development
Directorate, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
February 10, 2003

Watts, Chief Warrant Officer Ernest

3 Area Support Group
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Weldon, The Honorable Curt

Chair, Subcommittee on Military Procurement
(Republican – Pennsylvania)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Werny, Colonel W.S.

Commanding Officer, Aerospace Engineering
Test Establishment
National Defence
March 7, 2005

Whalen, Private Clayton

CFB Kingston
May 7-9, 2002

White, Lieutenant (N) Troy

J2
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Williams, Mr. Alan

Assistant Deputy Minister (Material)
National Defence
November 1, 2004 / October 16, 2006

Williams, Col. Richard

Director, Western Hemisphere Policy
Department of National Defence
May 6, 2002, March 17, 2003

APPENDIX VI Who the Committee Heard From

Wilmink, Mr. Chuck
Consultant
November 4, 2004

Wing, Mr. Michael
National President, Union of Canadian Transportation
Employees
September 22, 2003

Winn, Mr. Conrad
President and CEO
COMPASS
December 2, 2004

Woodburn, Commander William
Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Wriedt, Colonel Art
Commander, 41 Canadian Brigade Group
National Defence
February 1, 2007

Wright, Robert
Commissioner
Canada Customs and Revenue Agency
May 6, 2002

Wynnyk, Colonel P.F.
Area Support Unit Commander
National Defence
March 7, 2005

Young, Brigadier-General G.A. (Res)
Deputy Commander, Land Forces Central
Area
December 2, 2004

Young, Major Marc
J4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Wilson, Mr. Larry
Regional Director, Maritimes
Canadian Coast Guard
September 22, 2003

Wingert, Colonel Douglas
Director Land Equipment Program Staff
National Defence
June 27, 2005

Wolsey, Chief Randy
Fire Rescue Services, Emergency Response
Department
City of Edmonton
January 28, 2003

Woods, Corporal Connor
Canadian Forces Medical Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Wright, Mr. James R.
Assistant Deputy Minister, Global and Security
Policy, Department of Foreign Affairs and
International Trade
February 23, 2004

Wright, Mr. James R.
Assistant Deputy Minister, Global and Security
Policy, Privy Council Office
February 23, 2004

Yanow, Rear-Admiral (Ret'd) Robert
As an individual
March 1, 2005

Young, Dr. James
Assistant Deputy Minister, Public Safety and
Commissioner of Public Security, Ontario Ministry
of Community Safety and Correctional Services
October 30, 2003

Zaccardelli, Commissioner Giuliano
Royal Canada Mounted Police
May 8, 2006 / May 29, 2006

APPENDIX VII

Biographies of Committee Members



The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. Senator Atkins currently sits as an independent Progressive Conservative member, and is on the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. Senator Atkins is 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. Senator Atkins 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. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis Premier of Ontario.



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. 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.



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

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. 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.



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).



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./South Shore). The Senator graduated from Saint Mary's University with a Bachelor of Commerce degree in 1964, and with a Law degree in 1968 from Dalhousie University. He was appointed a Queen's Counsel in 1983. He is a member of the Nova Scotia Barrister's Society, having practiced law in Halifax for 31 years (1968-1999). 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, having been a member of its building committee, and he chaired the Social Assistance Appeal Board for Halifax and Dartmouth. For 10 years, from 1994-2004, he was a member of the Board of Governors of Saint Mary's University, including the Advisory Committee to the President. He is a former member of the 615 Bluenose Air Cadet Squadron, and the R.C.A.F. Reserves.



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 was first elected to the House of Commons in a 1983 by-election and 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.



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. He has worked as a teacher and a businessman.



The Honourable ROD A.A. ZIMMER, Senator

Rod Zimmer is one of Winnipeg's most recognized community leaders. He was 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. In 1973 Rod Zimmer became Special Assistant to the Hon. James Richardson, Minister of National Defense, in Ottawa and served in that position until 1979. From 1979 to 1983, he was Vice-President of Corporate Communications for CanWest Capital Corporation. and was the Director of Project Management for the Canadian Sports Pool Corporation in Ottawa in 1984. From 1985 to 1993, he was the Director of Marketing and Communications for the Manitoba Lotteries Foundation. 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.

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.

APPENDIX VIII

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.



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).



Melissa Radford, Analyst

Melissa Radford joined the Parliamentary Information and Research Service of the Library of Parliament in November 2006 and serves as analyst for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Miss Radford graduated from the Royal Military College of Canada with an MA in Defence Management and Policy in May 2006. She also holds a BSc in International Relations from the London School of Economics.

During her last semester at RMC, just prior to joining the Committee, Miss Radford worked at the United Nations Secretariat in the Department of Peacekeeping Operations.

Jason Yung, Research Assistant

Jason Yung joined the Parliamentary Research and Information Service of the Library of Parliament in January 2007. Jason currently serves as a Research Assistant to the Senate Standing Committee on National Security and Defense.

Jason earned his Honours Bachelor of Arts from the University of Toronto in 2005 in Economics and Political Science. Jason has since completed internships with organizations including the International Crisis Group, Human Rights Watch and the Atlantic Council of Canada. Most recently, Jason served as a policy analyst for the Department of Foreign Affairs and International Trade.

Jason's primary research interests are focused on Islamism, Middle East politics, and the evolving role of China in the Middle East.

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.

Manuel de sécurité du Canada

ÉDITION 2007

*Le point sur les problèmes de sécurité dans
la quête de solutions*

PORTS MARITIMES

**Comité sénatorial permanent de la
sécurité nationale et de la défense**

March 2007

D'après le procès-verbal de la séance du lundi 12 février 2007, les sections sur les aéroports et les ports maritimes ont été adoptées toutes les deux le jour même par voie de motion.

Présents:

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, analystes et Jason Yung, adjoint de recherche; Barry Denofsky, conseiller en sécurité nationale; l'inspecteur Richard Haye, agent de liaison de la GRC; et Kevin Thomas, bureau du sénateur LeBreton

Motion présentée par :

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.

* Les sénateurs Meighen et St. Germain étaient des membres actifs du Comité au moment de l'adoption de ce rapport. Le sénateur Tkachuk en était devenu membre, mais il n'avait encore participé à aucune réunion.

Par la suite, le leadership conservateur du Sénat a décidé de retirer ces trois sénateurs du Comité, ce qui a laissé celui-ci sans représentation conservatrice.

Le Comité a étudié avec objectivité et sans partisanerie la gestion des dossiers de défense et de sécurité par le gouvernement conservateur actuel et son prédécesseur.

Le gouvernement précédent n'appréciait pas toujours nos critiques, mais il respectait notre indépendance. Le gouvernement actuel semble déterminé à afficher son mécontentement face à notre indépendance.

Les sénateurs Meighen et St. Germain étaient des membres importants de notre équipe, comme, sans aucun doute, l'aurait été le sénateur Tkachuk.

Les autres membres du Comité espèrent que le leadership conservateur reviendra sur sa décision et que les trois membres qui ont dû quitter le Comité y reviendront bientôt.

Nous serons très heureux de voir ce jour arriver.

Sénateur Colin Kenny
Président
Comité sénatorial permanent de
la sécurité nationale et de la défense

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 Norman A. Atkins, *vice-président*

et

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Rod A.A. Zimmer

* L'honorable Marjory Lebreton, C.P. (ou l'honorable Gerald Comeau)

* L'honorable Céline Hervieux-Payette (ou l'honorable Claudette Tardif)

* *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 Grant Mitchell

L'honorable Pierre Claude Nolin

L'honorable Hugh Segal

L'honorable Terry Stratton

(*) L'honorable Michael Meighen

(*) L'honorable Gerry St. Germain

(*) L'honorable David Tkachuk

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

Problème 1 : Présence du crime organisé dans les ports	4
Problème 2 : Abords des ports	14
Problème 3 : Ressources policières insuffisantes dans les ports	19
Problème 4 : Contrôle insuffisant des conteneurs.....	27
Problème 5 : Retards au chapitre de la formation.....	37
Problème 6 : Si les avions sont vulnérables, les navires le sont aussi.....	40
Problème 7 : Besoin d'agents de renseignements canadiens dans les ports étrangers	43
ANNEXE I	47
Ordre de renvoi	47
ANNEXE II.....	49
Index des recommandations.....	49
Manuel de sécurité du Canada 2005	49
ANNEXE III	53
Nouvelles recommandations	53
ANNEXE IV	57
Modèle Flynn	57
ANNEXE V.....	63
Intervenants dans la chaîne d'approvisionnement	63
ANNEXE VI	67
Ont discuté avec le Comité	67
ANNEXE VII.....	107
Biographies des membres du Comité.....	107
ANNEXE VIII	113
Biographies du Secrétariat du Comité	113

Les ports maritimes

Quelque quatre millions de conteneurs remplis de marchandises variées transitent chaque année par les ports canadiens. Près de 30 p. 100 de tous ceux qui arrivent dans les grands ports canadiens sont redirigés vers les États-Unis. L'un d'eux pourrait contenir une arme chimique, biologique, radiologique, nucléaire ou explosive destinée à détruire un objectif canadien ou américain.

Est-ce probable? Peut-être bien que non, mais était-il probable en 2001 qu'un groupe de terroristes s'emparerait de quelques avions pour percuter des immeubles? S'il n'est pas de l'ordre du probable que des terroristes frapperont l'Amérique du Nord par la voie de nos ports maritimes, il reste que ceux-ci constituent une cible si invitante que pas un expert en sécurité ne se risquerait à parier contre cette éventualité.

Étant donné l'énorme quantité de conteneurs qui sont expédiés au Canada, aucune surveillance, aussi étroite soit-elle, ne pourrait constituer une garantie absolue contre l'arrivée d'un conteneur renégat.

Les autorités canadiennes ne peuvent cependant pas baisser les bras devant l'énormité du problème en espérant que la menace ne se concrétisera pas. Toutes sortes de moyens s'offrent à elles pour dissuader les terroristes d'exploiter les ports canadiens et contrecarrer toute tentative en ce sens.

Hutchison Port Holdings est le plus gros exploitant de terminaux à conteneurs internationaux du monde. L'entreprise a des dépôts à conteneurs dans 43 ports, répartis dans 20 pays. Elle a mis au point un système d'inspection des conteneurs qui, au dire de son premier vice-président, est sûr à 99 p. 100. Ce système est déjà en place à Hong Kong.

Le système consiste à scanner chacun des conteneurs qui quittent le port en bateau, à mesure qu'ils passent à une vitesse moyenne de 16 kilomètres-heure. On reviendra plus tard sur ce système. Mais si Hutchison Port Holdings part du principe que « toutes les boîtes qui entrent dans un port doivent être inspectées¹ », les ports canadiens ne devraient-ils pas faire de même? N'auraient-ils pas dû

¹ Gary D. Gilbert, vice-président principal – Amériques, Hutchison Port Holdings, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, fascicule n° 6, 6 novembre 2006.

concevoir des systèmes d'inspection aussi efficaces que celui qui est utilisé à Hong Kong et qui ne rajoute qu'un pour cent aux frais d'expédition?

Une meilleure inspection des conteneurs n'est que l'une des améliorations qui s'imposent dans les ports canadiens. Il s'agit essentiellement d'une question de mécanique – ou plutôt d'électronique à notre ère. Un changement de culture s'impose aussi dans les ports canadiens où nombreux sont ceux qui, pour préserver leur petit fief, ne cherchent qu'à favoriser leurs intérêts auprès des propriétaires, expéditeurs, syndicats et sociétés de transport maritime en prétendant agir dans l'intérêt du public canadien.

Dans la plupart des pays, la criminalité a de tout temps sévit en bordure des cours d'eau – au point où tant que toutes les parties font assez argent dans nos ports, la criminalité est trop souvent considérée comme un simple prix à payer.

Il n'est un secret pour personne que le crime organisé règne dans les ports canadiens, et personne ne semble faire grand-chose. Le problème, bien sûr, c'est qu'il faut que le système de sécurité présente des failles pour que la criminalité prospère. Et si un criminel peut profiter d'une faille, un terroriste le peut aussi.

Mais n'allons pas trop vite en affaires. Cet élément est le premier des six problèmes dans les ports canadiens que le Comité examine dans le présent rapport.

Soit dit en passant, nous savons que les ports du Canada ne sont pas tous situés en bordure de la mer – il y en a certains en eau douce. Mais Ports maritimes semblait être un bon titre après Aéroports. Libre à vous d'utiliser le mot ports, seul. Peu nous importe du moment où vous portez attention à certains des problèmes signalés en vous interrogeant sur leur importance par rapport à la sécurité du Canada et sur la manière dont le gouvernement y réagit.

Nous invitons le lecteur à chercher, dans les réponses du gouvernement aux recommandations formulées précédemment par le Comité, les mots creux dont le seul objet est de donner l'illusion qu'on agit, quand il n'en est rien. Ce sont des mots comme « examine actuellement... » ou encore « des analyses préliminaires sont en cours ... ».

Ce sont souvent des réponses à des recommandations vieilles de quatre ans! S'il faut quatre ans pour commencer à réfléchir à la manière de résoudre les problèmes, combien de temps faudra-t-il pour trouver des solutions?

Sauf erreur, sur les 10 recommandations que le Comité a formulées précédemment au sujet des ports maritimes, le gouvernement en a totalement éludé trois, soit à peu près le même pourcentage que dans le cas des aéroports.

Problème 1 : **Présence du crime organisé dans les ports**

En janvier 2007, la GRC a révélé au Comité que les groupes de criminels organisés indo-canadiens, asiatiques et traditionnels – notamment les Hells Angels – sont encore très actifs dans le port de Vancouver. Elle a aussi admis qu’avec le peu de ressources dont elle dispose, elle peut réprimer à peine 30 p. 100 des activités de ces groupes qui sont toujours présents et qui continuent de menacer la sécurité du port².

Le Comité a appris en 2002 qu’environ 15 p. 100 des débardeurs et 36 p. 100 des pointeurs du port de Montréal avaient un casier judiciaire et que c’était le cas également de 39 p. 100 des débardeurs du port de Halifax (sur un échantillon de 500) et de plus de la moitié (près de 54 p. 100) des travailleurs du port de Charlottetown.

Le crime organisé se sert des ports maritimes pour importer au Canada et exporter vers l’extérieur des objets et produits interdits, en particulier des drogues illicites. Les trois grands ports à conteneurs au pays, soit ceux de Vancouver, Montréal et Halifax, ont toujours été ceux qui inspiraient le plus de craintes, tout simplement en raison des quantités colossales de marchandises qui y sont acheminées, mais tous les ports maritimes canadiens qui accueillent des navires venus de l’extérieur peuvent se trouver dans la mire du crime organisé. Du navire marchand au navire de pêche, en passant par les paquebots, les traversiers et les bateaux de plaisance, tous les types de bateaux peuvent servir à des fins criminelles ou terroristes.

Malgré certains succès remportés par la police à leurs dépens, certains groupes de criminels organisés ont réussi à maintenir une présence directe ou indirecte dans les trois plus gros ports canadiens. Même en n’ayant aucun de leurs membres sur les lieux, ces organisations ont montré qu’elles pouvaient engager ou influencer des travailleurs portuaires ayant accès au fret³.

² Rencontre du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense avec les Forces conjointes du secteur riverain de Vancouver, 26 janvier 2007.

³ Service canadien de renseignements criminels, « Rapport annuel sur le crime organisé au Canada 2005 », http://www.cisc.gc.ca/annual_reports/annualreport2005/frontpage_2005_f.htm

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé la mise en place d'un système obligatoire de vérification des antécédents dans les ports nationaux afin d'identifier les employés ou candidats présentant un risque pour la sécurité⁴. (Février 2002)**

- **Le Comité a recommandé qu'on invoque la *Loi sur les enquêtes* afin de mener une enquête publique sur les grands ports canadiens qui prévoirait entre autres :**
 - a) **une étude approfondie de la sécurité dans les ports et l'élaboration d'une stratégie nationale de recrutement, de formation et de conservation du personnel de sécurité;**

 - b) **une étude du contrôle que le crime organisé exerce sur les activités dans les ports maritimes canadiens de même que des liens possibles entre ce contrôle et les menaces à la sécurité nationale;**

 - c) **une évaluation des possibilités d'utilisation des ports canadiens à des fins terroristes;**

 - d) **une étude complète des ressources requises par les ports en matière de douanes, de services policiers et de sécurité, y compris du rôle des agences de sécurité privées;**

 - e) **une étude de l'efficacité des inspections des navires et cargos arrivant dans des ports canadiens qui sont menées par les services des douanes;**

 - f) **une étude des méthodes d'embauche utilisées dans les ports canadiens⁵. (Octobre 2003)**

⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (Ottawa : Sénat du Canada, février 2002), page 140, recommandation n° 6.

⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde*, octobre 2003, recommandation n° 4.2.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse au Comité, le 7 juillet 2006, Transports Canada indiquait :

« Transports Canada accorde la priorité aux initiatives en matière de sûreté maritime. Par exemple, l'élaboration et la négociation du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (ISPS) en décembre 2002 ont été suivies par la mise en œuvre du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Transports Canada a terminé cette tâche à temps avec l'entière collaboration de l'industrie maritime. En effet, puisque bon nombre des initiatives répertoriées pour renforcer la sûreté maritime se répercutent sur les Canadiens et les activités commerciales du Canada, le gouvernement se doit de respecter des procédures de consultation et de planification adaptées, et d'être prudent quant à leur mise en œuvre.

En collaboration avec l'Association des administrations portuaires canadiennes, Transports Canada a créé le groupe de consultation sur la sûreté côté eau en mai 2005, lequel se concentre sur la surveillance quotidienne des ports, l'entrave et la détection de la capacité en mer – autour des navires à quai et des installations vides – ainsi que sur les ententes et les relations avec la police locale. TC a réalisé huit études de cas (à Vancouver, Fraser River, Hamilton, Toronto, Montréal, Saint John, Halifax et Charlottetown)⁶ en organisant des consultations avec les administrations portuaires, les exploitants d'installations, les corps de police locaux et les autres organismes gouvernementaux, afin de cerner la capacité actuelle de sûreté côté eau dans les ports, de dresser la liste des principaux enjeux et préoccupations et de proposer des solutions. Parallèlement aux consultations tenues par Transports Canada, l'équipe de coordination nationale de la sûreté côté eau de la GRC a tenu des consultations avec les services de police locaux et les administrations portuaires afin de cerner la capacité actuelle de fournir des services de police et de dresser la liste des principaux enjeux liés aux services de police et à l'intervention.

⁶ Transports Canada, Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), « Sûreté côté eau (Alan Bartley) », <http://www.transportcanada.ca/marinesafety/rsqa/cmacc/minutes/2005-waterside-security.htm>.

De plus, en 2005 le gouvernement a renforcé sa capacité de surveillance réglementaire, en affectant davantage de ressources à l'inspection et à la surveillance du RSTM. Ainsi, il est en mesure d'augmenter le nombre de vérifications d'exécution du Code ISPS et d'uniformiser les règlements et pratiques, compte tenu de l'évolution des exigences, surtout celles de la Garde côtière américaine (USCG) et des autres partenaires.

TC, en collaboration avec la GRC, examine actuellement la question des services de police portuaire. En outre, le gouvernement reconnaît l'importance des équipes intégrées de police portuaire (EIPP)⁷ de la GRC, déployées à Halifax, Montréal, Vancouver et Toronto-Hamilton, ainsi que leurs efforts de lutte contre les activités criminelles et terroristes.

Le gouvernement a également créé une capacité d'intervention d'urgence dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, en formant des équipes spécialisées d'intervention tactique (EIT)⁸. Le gouvernement procède actuellement à la modification des Frégates canadiennes de patrouille, dans le but d'appuyer le transport, le déploiement et la récupération des bateaux de l'EIT de la GRC sur les deux côtes. Afin d'améliorer davantage la capacité de surveillance et d'intervention dans la région des Grands Lacs, le gouvernement a favorisé l'achat de bateaux patrouilleurs pour la GCC qui, en collaboration avec la GRC, améliorera le respect des lois et l'intervention sur l'eau dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent⁹.

⁷ Raf Souccar, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 30 octobre 2006. M. Souccar a indiqué que les équipes nationales d'enquêtes portuaires de la GRC comptaient un effectif de 24 ETP.

⁸ Raf Souccar, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 30 octobre 2006. Sur la question des GTISM, M. Souccar a expliqué : « Deux navires de la Garde côtière sont utilisés, ainsi qu'un navire de la GRC redéployé, si bien que nous en avons en tout trois à ce stade que peuvent utiliser les équipes de la sûreté maritime. Ils seront remplacés par des navires de 140 pieds en cours de construction, qui entreront en service à partir de 2009-2010 [...] Dans le cas des Groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime, nous en avons deux, l'un à Montréal et l'autre à Toronto. »

⁹ Raf Souccar, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 30 octobre 2006. Selon M. Souccar, « Les équipes de la Sûreté maritime ont commencé leurs patrouilles sur les Grands Lacs en juillet 2005. Ces équipes intégrées comptent des membres des services de police provinciaux et municipaux, des agents de la GRC et des membres de la Garde côtière canadienne, travaillant sur les navires de cette dernière. Le rôle premier des ESM consiste à assurer une protection et à exécuter les lois fédérales sur l'eau, ainsi qu'à offrir une capacité d'intervention rapide et armée pour contrer les menaces potentielles [...] L'initiative des ESM nécessite l'acquisition et le déploiement de quatre navires patrouilleurs permanents sur les Grands Lacs. Leur entrée en service est prévue pour 2009-2010 [...] À ce stade, l'équipe de la sûreté maritime compte 16 employés à temps

En janvier 2003, le gouvernement a annoncé le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM), anciennement connu sous le nom de Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (PAZRIM), et s'est engagé à instaurer des vérifications des antécédents pour les travailleurs dans les installations maritimes et les ports. Le gouvernement du Canada a renforcé cet engagement à l'aide de sa politique canadienne de sécurité nationale, en avril 2004. L'objectif du PHSTM consiste à réduire le risque de menaces à la sûreté en empêchant toute interférence illicite avec le réseau de transport maritime. Pour ce faire, TC vérifie les antécédents des travailleurs du secteur maritime qui exécutent certaines tâches ou qui ont accès à certaines zones réglementées. Il s'applique surtout aux employés qui ont accès au dispositif d'amarrages des terminaux de paquebots et aux employés qui occupent des postes désignés dans des installations de transbordement de conteneurs et des installations de manutention de fret dangereux. Transports Canada a entrepris des consultations partout au Canada afin de comprendre les préoccupations de tous les intervenants intéressés, et d'y répondre. L'objectif est d'élaborer un programme axé sur le risque, lequel offre le niveau de sécurité nécessaire, tout en respectant la protection des renseignements personnels. Le PHSTM renforcerait la sécurité du système de transport maritime, au profit du public, des passagers, des travailleurs maritimes et des exploitants des navires, des ports et des installations maritimes¹⁰. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

La première chose à remarquer, c'est que dans sa réponse, le gouvernement ne fait *aucunement mention* de la recommandation, à savoir tenir une enquête publique en vertu de la *loi sur les enquêtes* sur l'une des plus grandes menaces qui pèsent sur la sécurité du Canada : la présence du crime organisé dans nos ports.

C'est pourtant un problème considérable et c'est une recommandation cruciale. Comment peut-on y répondre avec *rien*?

plein, provenant de la Police provinciale de l'Ontario, de la Police régionale de Niagara, du Service de police de Toronto et de la Sûreté du Québec. » M. Souccar a ajouté que trois navires patrouillent la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

¹⁰ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 25-26.

Le gouvernement s'imagine peut-être avoir résolu le problème, mais les molles « réformes » qu'il a annoncées jusqu'à maintenant sont bien loin du compte. Le 14 novembre 2006, quatre mois à peine après que le Comité eût reçu la réponse ci-dessus de Transports Canada, le ministre des Transports Lawrence Cannon a fait l'annonce suivante :

« MONTRÉAL – L'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a annoncé aujourd'hui des modifications au Règlement sur la sûreté du transport maritime qui renforceront la sûreté maritime en exigeant que les travailleurs portuaires se soumettent à une vérification de leurs antécédents dans le cadre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime.

Le Programme réduira les risques de menace à la sûreté qui planent sur le réseau de transport et aidera à empêcher les actes d'intervention illicite contre le réseau de transport maritime, en obligeant les travailleurs maritimes qui remplissent certaines fonctions ou qui ont accès à certaines zones réglementées à détenir une habilitation de sécurité en matière de transport. Cette obligation s'applique également aux pilotes maritimes, aux gardiens de quai, au personnel de sûreté et aux gens de mer qui présentent une demande pour obtenir une pièce d'identité des gens de mer.

« Ce programme ne permettra pas seulement de mieux protéger nos ports, mais il aidera également à assurer que notre industrie maritime continue d'être compétitive », a déclaré le ministre Cannon. « Ceci reflète l'engagement du nouveau gouvernement du Canada à protéger notre frontière et à renforcer la sécurité nationale. »

Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime s'appuie sur l'expérience acquise dans le cadre du programme de Transports Canada pour la vérification des antécédents du personnel aéroportuaire. De vastes consultations sur le programme maritime ont aussi été menées auprès des intervenants, notamment auprès de l'industrie et des représentants syndicaux¹¹. »

¹¹ Transports Canada, Communiqué, « Le nouveau gouvernement du Canada met en œuvre un système de vérification des antécédents pour les travailleurs portuaires », 16 novembre 2006, <http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2006/06-h148f.htm>.

QUAND LES « HABILITATIONS DE SÉCURITÉ » DU SCRS ET DE LA GRC NE SONT PAS VRAIMENT DES HABILITATIONS DE SÉCURITÉ

Le Conseil du Trésor du Canada fixe les normes et les exigences ministérielles devant être respectées par les employés du gouvernement ayant besoin d'avoir accès à des renseignements ou à des biens classifiés. La Politique du gouvernement en matière de sécurité énoncée par le Conseil du Trésor établit trois niveaux d'habilitation de sécurité :

- **Confidentiel** (niveau I)
- **Secret** (niveau II)
- **Très secret** (niveau III)

Le niveau d'habilitation de sécurité exigé dépend du besoin que la personne a d'avoir accès à des renseignements ou à des biens classifiés dans l'exercice de ses fonctions.

Ce système a manifestement fort peu à voir avec la majorité des travailleurs portuaires. Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime n'a **PAS** pour but de déterminer qui a accès à quels documents du gouvernement, mais bien de réduire les risques de menace à la sûreté en empêchant les actes d'intervention illicite contre le réseau de transport maritime.

Autrement dit, les renseignements que le SCRS ou la GRC fournissent sur les travailleurs portuaires **NE SONT PAS** du tout des « habilitations de sécurité ». Le SCRS indique si le travailleur a déjà enfreint la loi, mais il **NE FAIT PAS** de recommandation quant à l'attribution des habilitations de sécurité.

Cessons alors de prétendre que des travailleurs portuaires bénéficient d'habilitations de sécurité émanant du SCRS ou de la GRC. Le SCRS veille depuis 1985 à écarter toute menace à la sécurité nationale du Canada, mais c'est à Transports Canada, dont le mandat principal est de favoriser le commerce, et non d'assurer la sécurité, qu'il incombe de fournir des habilitations de sécurité aux employés des ports et des aéroports canadiens.

Selon une autre réponse de Transports Canada au Comité, les vérifications des antécédents effectuées par ce ministère, en coopération avec la GRC, le SCRS et CIC, comprendront :

- une vérification du casier judiciaire;
- une vérification des dossiers pertinents d'organismes d'application de la loi, y compris les renseignements recueillis aux fins d'application de la loi;
- une évaluation des indices du SCRS et, au besoin, une évaluation de sûreté du SCRS;
- une vérification de la situation du demandeur en termes d'immigration et de citoyenneté, s'il y a lieu¹².

Le Comité reconnaît que les mesures annoncées rapprochent le niveau de sécurité des ports maritimes de celui des aéroports.

Malheureusement, comme il l'a expliqué dans son rapport sur les aéroports¹³, les mesures de sécurité dans les aéroports canadiens comportent de nombreuses failles.

Il n'est pas indiqué dans le communiqué mentionné ci-dessus que tous les travailleurs portuaires devront détenir une « habilitation de sécurité en matière de transport », mais seulement « les travailleurs maritimes qui remplissent certaines fonctions ou qui ont accès à certaines zones réglementées ».

Ce plan comporte des failles évidentes. Premièrement, d'après ce que le Comité a appris, moins de la moitié seulement des travailleurs portuaires seront tenus d'avoir une habilitation de sécurité. Deuxièmement, seulement treize des dix-neuf grands ports canadiens exigeront des vérifications des antécédents¹⁴.

¹² Transports Canada, Communiqué, « Le nouveau gouvernement du Canada met en œuvre un système de vérification des antécédents pour les travailleurs portuaires – Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime », 16 novembre 2006, <http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2006/06-h148f.htm>.

¹³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens* (Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003).

¹⁴ Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sûreté et sécurité, Transports Canada, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, fascicule n° 10, 12 février 2007.

Enfin, une initiative plus vaste destinée à améliorer les vérifications des antécédents s'est heurtée à l'opposition de groupes de pression opiniâtres (des « intervenants »). Un témoin a fait cette observation : « les associations patronales, les exploitants des ports et des installations et les syndicats s'y sont opposés¹⁵ ». C'est une des raisons principales qui explique les nombreuses lacunes dans le système de sécurité des aéroports et des ports maritimes canadiens : l'intérêt public cède devant les intérêts en place, qui tirent un avantage financier de l'état actuel des choses.

Le Comité répète que les vérifications des antécédents aux cinq ans sont insuffisantes, car la vie des gens peut changer rapidement et les éléments du crime organisé savent qu'une personne traversant une période difficile est plus vulnérable aux pressions qu'ils pourraient exercer sur elle. Les ports sont indispensables à la prospérité économique des Canadiens, si bien que les réformes sont lentes. Il y a tellement de parties intéressées qui ont l'habitude d'exercer leur influence sur les activités portuaires que le changement est pratiquement péché.

Qu'on fasse enquête!

Les Canadiens méritent qu'on fasse enquête aux termes de la *Loi sur les enquêtes*. Le problème n'est pas de ceux que l'on peut cacher au public : les enjeux sont trop élevés. Le gouvernement aurait doublement avantage à investir dans la sécurité dans les ports et les aéroports canadiens : il réduirait ainsi la criminalité qui mine notre économie et diminuerait les risques d'attentats terroristes contre notre société.

Les vérifications partielles des antécédents de certains travailleurs constituent un mince progrès, mais il faudrait des mesures plus complètes. Il est grand temps qu'on se préoccupe de la corruption qui règne dans nos ports maritimes et de la vulnérabilité de ces derniers.

Les syndicats, les milieux d'affaires et les autorités portuaires semblent satisfaits de la situation actuelle. Ils n'ont pas l'air de vouloir changer un système où chacun, même les escrocs, trouve son parti. Il suffirait pourtant qu'un conteneur dangereux entre au pays pour que s'écroule leur château de cartes. Le Comité est convaincu

¹⁵ *Idem.*

que tous les travailleurs dans les ports canadiens devraient détenir une habilitation de sécurité.

NOUVELLE RECOMMANDATION

S1. Le Comité recommande l'introduction, par Transports Canada, d'une carte d'identité pour zones réglementées semblable à celle qui est exigée dans les aéroports par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, à l'usage des travailleurs portuaires dans les 19 ports du Réseau portuaire national. Cette carte devrait :

- **posséder bon nombre de caractéristiques de sécurité, par exemple : une puce intégrée à un algorithme unique reproduisant un modèle unique d'empreintes digitales et d'iris, un hologramme protégé contre les falsifications, une date d'expiration et des lieux d'accès;**
- **être remise aux travailleurs portuaires seulement après vérification de leurs antécédents par Sécurité publique et Protection civile Canada;**
- **être fournie à tous les travailleurs ayant besoin d'aller ou de travailler dans des zones réglementées;**
- **permettre de suivre et de contrôler les déplacements (barrière géographique) des travailleurs à l'intérieur des zones réglementées;**
- **s'accompagner d'un système de vérification préalable des travailleurs avant qu'ils entrent dans les zones réglementées et qu'ils en ressortent.**

Problème 2 : **Abords des ports**

Les abords des ports sont mal protégés, ce qui ouvre la voie à la contrebande et à l'infiltration de terroristes.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé une étude complète des clôtures et systèmes de contrôle des entrées et sorties actuellement en place dans les principaux ports au Canada, afin de déterminer si ces mesures de sécurité sont suffisantes. Cette étude devrait également permettre d'envisager l'adoption de normes nationales sur les systèmes de sécurité utilisés dans les ports¹⁶. (Février 2002)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici la réponse faite par Transports Canada, le 7 juillet 2006, à cette recommandation du Comité :

« Transports Canada et les ports ont examiné les clôtures dans le cadre d'un processus de certification obligatoire en deux étapes du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS). La deuxième étape comprenait l'examen, sur place, des plans de sûreté des ports. Le Canada a promulgué le Code ISPS à l'aide du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Depuis lors, environ 98 p. 100 des installations maritimes concernées au Canada se conforment au Code ISPS.

Transports Canada gère également un Programme de contribution pour la sûreté maritime (PCSM)¹⁷ de 115 millions de dollars, annoncé

¹⁶ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (Ottawa : Sénat du Canada, février 2002), recommandation n° 5.

¹⁷ Le Programme de contribution pour la sûreté maritime est issu d'un engagement de trois ans, évalué à 115 millions \$, visant à aider les ports et autres installations maritimes à améliorer leur sûreté. Le programme

en mai 2004, afin d'aider les propriétaires et les exploitants d'installations maritimes à renforcer la sûreté des ports. Parmi les projets admissibles en vertu du Programme de contribution pour la sûreté maritime, se trouvent :

- l'équipement de surveillance, dont les caméras et les systèmes de télévision en circuit fermé;
- les améliorations à la sûreté des ports et de leur périmètre et au contrôle d'accès, comme les clôtures, les barrières, la signalisation et l'éclairage;
- l'équipement de commande, de contrôle et de communication, comme les postes de radio portatifs;
- les mesures de protection de la sûreté des infrastructures¹⁸. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

À notre connaissance, aucun des ports du Canada n'est équipé de clôtures côté eau ni ne bénéficie de patrouilles policières du côté eau 24 heures sur 24, sept jours sur sept, ce qui les rend extrêmement vulnérables.

Comme nous l'expliquions dans le Manuel de la sécurité 2005, la mise en œuvre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) représentait un bon début. Mais ces programmes internationaux ont tendance à niveler la sécurité vers le bas : les pays ne vivant pas tous dans la crainte d'une attaque terroriste, venant de l'intérieur ou de l'extérieur, il est difficile de dégager un consensus international sur des mesures de sécurité rigoureuses.

Le Programme de contribution pour la sûreté maritime a démontré une certaine volonté de la part du gouvernement du Canada à investir dans la sûreté des ports. Il faudra attendre de voir si le gouvernement évaluera l'efficacité des nouvelles

fonctionne par demande et fournit du financement, selon une formule de partage des coûts (75 p. 100 par le gouvernement et 25 p. 100 par le bénéficiaire) pour un certain nombre de dépenses admissibles clairement définies.

¹⁸ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 27.

mesures de sécurité financées par le programme pour juger à quel point il a vraiment à cœur de corriger les problèmes.

Il n'est précisé nulle part qu'une partie des fonds réservés au Programme serviront à financer des mesures destinées à contrer les menaces venant du côté eau. On semble se préoccuper uniquement des menaces venant du côté terre. Pourtant, les criminels et les terroristes savent comment accéder aux navires en passant du côté eau.

Qu'est-ce que le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)?

- En décembre 2002, les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont adopté un certain nombre de modifications proposées à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). L'une de ces modifications était l'instauration d'un Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), dont l'entrée en vigueur à l'échelle internationale est survenue le 1^{er} juillet 2004.
- Le Code ISPS établit un régime international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de déterminer les mesures de prévention à prendre pour améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires assurant le commerce international.
- Le code se divise en deux grandes parties : la Partie A, les prescriptions obligatoires, et la Partie B, les procédures suggérées. La Partie A exige notamment que les navires et les ports :
 - effectuent des évaluations de la sûreté;
 - aient un plan de sûreté;
 - désignent un responsable de la sûreté.
- Il n'existe cependant aucun règlement d'application de ces prescriptions obligatoires contenues à la Partie A.
 - Par exemple, l'article 16.3.2 indique qu'il doit exister un plan de sécurité établissant « les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire », sans préciser les moyens à utiliser à cette fin (p. ex., des bateaux de patrouille, des gardiens, des clôtures interdisant l'accès côté eau, etc.).
- Transports Canada a instauré le Code ISPS par l'entremise du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, lequel s'applique aux navires commerciaux qui sont d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, ou qui transportent plus de 12 passagers et circulent entre les pays, ainsi qu'aux installations maritimes et aux ports qui les desservent.

NOUVELLE RECOMMANDATION

S2. Le Comité recommande que le Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada soit prolongé jusqu'en 2015 afin de laisser aux ports maritimes, aux installations portuaires, aux exploitants de traversiers au Canada et aux installations autres que celles administrées par Administrations portuaires canadiennes tout le temps nécessaire pour offrir une plus grande sûreté.

Problème 3 : **Ressources policières insuffisantes dans les ports**

Le transfert aux autorités locales de la responsabilité pour la sûreté des ports et des aéroports a été un échec. Les services de sécurité à ces endroits manquent de personnel et sont mal préparés à faire face à la double menace que représentent le crime organisé et le terrorisme. Dans des endroits aussi particuliers, il est nécessaire de recourir à des services de police spécialisés. Aux Pays-Bas, par exemple, quelque 420 policiers sont affectés en permanence juste au port de Rotterdam¹⁹. Les ressources policières affectées aux 19 ports canadiens se limitent à 24 agents de la GRC concentrés à Halifax, Montréal et Vancouver. Huit autres sont censés entrer en fonction à Hamilton d'ici la fin de l'année.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) soit désignée comme principale force policière dans tous les ports et aéroports canadiens et qu'elle reçoive les fonds nécessaires pour colmater les brèches dans la sécurité résultant des activités qu'y mène le crime organisé²⁰. (Octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu ce qui suit au Comité :

« TC, en collaboration avec la GRC, examine actuellement la question des services de police portuaire.

Des équipes intégrées de police portuaire (EIPP) de la GRC ont été déployées à Halifax, Montréal, Vancouver (Hamilton dès 2007) afin d'enquêter sur les infractions aux lois fédérales, notamment les infractions à la sécurité nationale ou liées au crime organisé. Seules

¹⁹ Le Comité a visité le port d'Amsterdam le 8 septembre 2006 et s'est entretenu avec l'autorité portuaire et les représentants des douanes.

²⁰ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde* (Ottawa : Sénat du Canada, octobre 2003), page 64, recommandation n° 2.5.

trois de ces EIPP existent et les agents déployés ne sont pas spécialisés en sûreté portuaire. Dans la plupart des ports, les autorités portuaires et les services de police compétents sont responsables des fonctions de sûreté de base, comme le contrôle d'accès. Les services de police fournissent des services de maintien de l'ordre et d'exécution de la loi ordinaires dans les ports.

Dans son budget de 2005, le gouvernement a affecté des fonds à la GRC pour qu'elle entreprenne un examen national du maintien de l'ordre côté eau, afin d'examiner les rôles et les capacités des services de police participants à assurer le maintien de l'ordre dans ce domaine. Cet examen comprenait le financement de la participation provinciale et municipale. La GRC a créé une équipe de coordination nationale de la sûreté côté eau²¹, laquelle était responsable de mener une étude exhaustive, en collaboration avec les services de police régionaux et locaux. Le travail consistait à dresser la liste des actifs susceptibles d'être améliorés grâce à la collaboration, en vue de répondre aux incidents de sûreté maritime et de faire de la recherche et du développement de protocoles d'entente, en collaboration avec les services de police provinciaux et municipaux. L'objectif visait, entre autres, à mieux intégrer les procédures opérationnelles et les procédures de gestion des services de police ou du ministère dans l'exécution de la sûreté côté eau²². »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Transports Canada « examine actuellement la question » : encore des mots creux. Le manque de surveillance policière des ports présente un problème considérable, mais plus de cinq ans après les attentats du 11 septembre 2001, on se demande encore comment s'y prendre. Des fonds ont été prévus dans le budget de 2005... non pas pour financer des mesures concrètes, mais pour que toutes les

²¹ Raf Souccar, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 30 octobre 2006. M. Souccar a indiqué que des « équipes nationales de coordination de la sécurité côté eau sont situées en divers endroits du Canada, tels que Vancouver, Toronto, Montréal, Halifax et Niagara ». Il a dit aussi que ces équipes étaient composées de membres de la GRC (six employés à temps plein) ainsi que de policiers provinciaux et municipaux.

²² Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 14.

parties qui pourraient être concernées de près ou de loin puissent participer à l'examen d'un problème qui devrait être réglé depuis longtemps.

Le commissaire adjoint Raf Souccar, responsable des Opérations fédérales et internationales de la GRC, a expliqué au Comité comment on pourrait rendre les ports canadiens plus sûrs, « dans un monde parfait » où on disposerait de ressources illimitées.

M. Souccar : Le territoire maritime comprend les Grands Lacs et Voie maritime du Saint-Laurent et les 19 ports dont vous avez fait état. Bien que la criminalité organisée ne contrôle pas les ports, elle peut certainement infiltrer certaines opérations portuaires afin de faciliter le mouvement de marchandises de contrebande, de personnes, de tout ce qui peut mettre en jeu la sécurité nationale ou la lutte contre la criminalité organisée. Nous dresserions la liste de ces 19 ports et les doterions d'équipes nationales d'enquêtes portuaires, munis de tout ce que j'appelle la technologie spéciale — détecteurs, caméras, unités de neutralisation des bombes et équipes de renseignement, ces dernières étant essentielles pour déterminer le problème. Il est bon de cibler une certaine activité dans un endroit, mais si vous ne travaillez pas intelligemment au lieu de seulement travailler fort, vos efforts peuvent être en vain. La clé pour bien faire le travail c'est d'avoir des équipes de renseignement pour nous guider, afin de pouvoir utiliser nos ressources de manière efficace et rentable. Des équipes de surveillance seraient extrêmement importantes. Des moyens aériens seraient extrêmement importants. Il faut de nombreux ingrédients pour bien faire le travail. J'estime qu'il faudrait, du point de vue des ressources humaines, un effectif de 900 personnes, rien que pour le volet maritime et portuaire.

Le sénateur Moore: Est-ce que cela couvrirait et les côtes et les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent?

Le Comm. adj. Souccar: Oui, nous parlons des 19 ports sur les deux côtes.

Vous avez bien lu : selon M. Souccar, il faudrait 900 policiers de plus rien que dans les ports maritimes! Or, au lieu de prévoir des crédits pour embaucher ces 900 policiers et tous les autres dont nous avons besoin dans nos aéroports, on prévoit de l'argent pour que politiques et bureaucrates puissent ratiociner de conserve.

Le Comité comprend qu'on ne peut disposer de ressources illimitées pour la sûreté portuaire, mais il est convaincu que le Canada pourrait mieux protéger ses ports. Le simple fait d'avoir chargé la GRC de la coordination de la sûreté côté eau au Canada montre que quelqu'un au gouvernement considère la GRC comme le

service de police national du Canada et reconnaît que la sûreté des ports et des frontières est une responsabilité nationale.

Il existe une bonne raison d'envisager la sûreté des ports et des frontières au Canada comme une responsabilité d'envergure nationale. Les brèches dans la sécurité à ces endroits représentent une menace non seulement sur le plan local, mais aussi à l'échelle nationale, puisqu'elles rendent tout le pays vulnérable.

La sécurité du périmètre du Canada ne devrait pas être fonction de la qualité des forces de police locales situées à n'importe quel endroit le long de ce périmètre, ni de la rigueur des mesures prises par les autorités responsables d'un port ou d'un aéroport donné pour faire échec aux menaces à la sécurité. La GRC est la mieux placée pour coordonner le système de défense sur tout le pourtour du Canada et c'est donc à elle que devrait être confiée la protection du périmètre du Canada.

Il sera intéressant de voir les résultats de l'étude menée sur la sûreté côté eau, qui devraient paraître sous peu, on l'espère, puisque cela fait déjà deux ans que des fonds ont été engagés pour cette étude (dans le budget de 2005). Au rythme où l'on va, cependant, il pourrait falloir attendre jusqu'en 2015.

La situation dans les ports du Canada est devenue insoutenable. **La GRC n'a même pas les ressources financières nécessaires pour entretenir des effectifs suffisants aux ports de Halifax, Montréal et Vancouver**, et encore moins pour doter en personnel et coordonner un système de défense du périmètre du Canada.

Pour être efficace, un tel système ne doit pas se limiter aux ports. L'ancien commissaire de la GRC, Giuliano Zaccardelli, l'a bien expliqué au Comité le 8 mai 2006 :

« Les groupes du crime organisé ne sont pas dans les ports comme tels. Les gens qui dirigent ces activités criminelles ne se trouvent pas dans des ports. Ils utilisent les ports, ils utilisent ceux qui travaillent dans les ports et ils utilisent les installations, mais les cerveaux qui dirigent les opérations se trouvent ailleurs. Nous nous attaquons à ces cerveaux ailleurs. Naturellement, il faut une présence sur place, mais il faut également une présence dans la capacité d'enquête pour s'attaquer à ce qui se passe dans les ports. Vous avez raison de dire qu'il n'y a pas suffisamment de ressources pour couvrir toutes les activités qui se déroulent, nous croyons, dans les ports. Cependant, nous avons davantage de ressources que nous en avons il y a plusieurs années, lorsque nous n'avions personne sur place [...] »

On devrait charger la GRC de la sécurité dans les ports maritimes et les aéroports du Canada et lui fournir les ressources nécessaires pour combler les brèches évidentes dans la sécurité du périmètre.

LA PROTECTION DE NOS COLLECTIVITÉS PORTUAIRES

Il incombe à la police provinciale et à la police locale (et aussi à la GRC dans les endroits où elle fait figure de police locale) d'assurer la protection des collectivités portuaires. Malheureusement, cette propension à lésiner sur la sécurité que l'on remarque au niveau fédéral semble avoir aussi atteint les administrations provinciales et locales.

LE MAINTIEN DE L'ORDRE DANS LES PORTS : UN TRISTE CONSTAT

La surveillance policière dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que dans les principaux ports maritimes du Canada, offre une image peu reluisante.

Par exemple, aucun service en particulier n'assure une présence policière dans le port de Montréal (l'un des trois grands ports maritimes du Canada). De 10 à 15 policiers sont en poste au port de Vancouver, le plus gros port de mer au Canada, et on en dénombre une dizaine, du Service de police régional de Halifax, dans le port de Halifax. Vingt-quatre agents à temps plein de la GRC sont répartis entre ces trois ports.

Avec ses 50 agents, l'Unité marine du Service de police de Toronto, au port de Toronto, est une des plus imposantes en Amérique du Nord. En général, cependant, la sécurité le long des Grands Lacs laisse à désirer. Outre le Service de police de Toronto, les sûretés régionales de Halton, Peel, Durham et Niagara affectent chacune entre 4 et 10 policiers à la surveillance le long de la rive canadienne du lac Ontario. La Police provinciale de l'Ontario

affecte pour sa part à ce genre de fonctions entre 20 et 30 agents à chacun des Grands Lacs²³.

La police portuaire du Canada fait de son mieux avec les ressources limitées dont elle dispose. Le programme conjoint intitulé Great Lakes Interdiction Project²⁴, auquel participent la police canadienne et la Garde côtière américaine, est une initiative intéressante de la part des services de police locaux et régionaux, qui mettent en commun leurs maigres ressources pour protéger les Canadiens.

Vu le faible nombre de policiers affectés à la sûreté des ports canadiens, on est en droit de se demander qui, de la police et des groupes de criminels organisés, tient le haut du pavé dans nos ports. Qui s'occupe de surveiller les infrastructures cruciales, telles que les ponts importants et les centrales électriques, le long des cours d'eau et des Grands Lacs formant la frontière avec les États-Unis? Quel contrôle les autorités canadiennes exercent-elles vraiment sur la sécurité à la frontière sud?

Il faut donner à notre police portuaire des moyens accrus pour :

- prévenir les menaces côté eau et y faire face;
- mener des enquêtes axées sur le renseignement ayant pour point de départ le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, les grands cours d'eau et les principaux ports maritimes;
- protéger les infrastructures cruciales situées en bordure des principaux cours d'eau et du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent;
- surveiller les principaux cours d'eau et les Grands Lacs formant une partie de la frontière canado-américaine, en collaboration avec la

²³ À l'exclusion du lac Michigan, qui se trouve en territoire américain.

²⁴ Le Great Lakes Interdiction Project s'est déroulé à l'été 2006. Y ont participé la Garde côtière des États-Unis et les services de police de collectivités établies en bordure du lac. Le projet consistait en des patrouilles effectuées à raison de deux par semaine qui ont mené au contrôle de 718 navires, au dépôt de 84 accusations (pour des infractions à des lois provinciales et fédérales) et à la mise sous enquête de 130 navires. Cette opération conjuguée reposait sur des ententes verbales et elle n'a nécessité AUCUN financement de la part du fédéral, des provinces ou des administrations locales.

GRC (dans le cadre d'opérations conjuguées) et la Garde côtière américaine (en vertu d'un protocole d'entente).

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

- S3.** Le Comité recommande que le ministère de la Sécurité publique mette sur pied un programme qui, comme le Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada, financera en partie l'établissement et le maintien d'une présence policière côté eau dans tous les ports du Réseau portuaire national et tous les ports situés le long du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, suivant un accord de partage des coûts avec les services de police provinciaux et locaux.
- S4.** Le Comité recommande que la GRC joue un rôle accru dans la sécurité des ports maritimes du Canada et qu'elle augmente considérablement ses capacités d'enquête, d'analyse et de soutien et ses moyens techniques afin de mieux s'attaquer au crime organisé et de prévenir les menaces à la sécurité nationale dans les 19 ports du Réseau portuaire national.
- S5.** Le Comité recommande que le gouvernement du Canada ajoute entre 1 300 et 1 500 équivalents temps plein (ETP) à l'effectif total des Équipes nationales d'enquêtes portuaires de la GRC afin que celle-ci soit en mesure :
- de lutter contre le crime organisé dans les 19 ports faisant partie du Réseau portuaire national;
 - de prévenir les menaces à la sécurité nationale du Canada venant des ports maritimes canadiens et d'y faire face;
 - d'augmenter, par l'entremise d'opérations conjuguées avec les services de police provinciaux et locaux, les effectifs policiers côté eau dans les ports situés dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent et en bordure des principaux cours d'eau.

Problème 4 : **Contrôle insuffisant des conteneurs**

L'inspection des conteneurs ne représente qu'un volet de l'approche multidimensionnelle adoptée à l'égard de la sûreté maritime. Il est de loin préférable de déceler les problèmes loin des côtes du Canada que dans un port canadien. Par contre, il vaut mieux s'attaquer aux menaces une fois qu'elles ont atteint nos rives que pas du tout, autrement nous ne pourrions compter sur la coopération des pays, dont les États-Unis, vers lesquels les conteneurs pourraient être réacheminés.

Les autorités frontalières n'inspectent qu'un faible pourcentage de conteneurs de fret²⁵.

Qui sait ce que serait un taux d'inspection satisfaisant? À ce que l'on sache, personne n'a encore effectué de tests dans le but de mesurer l'efficacité du système actuel. Quel est le pourcentage de conteneurs dans lesquels on a trouvé autre chose que ce qu'ils devaient contenir? Et quel pourcentage de ceux qui *n'ont pas* été inspectés pourraient renfermer quelque chose qu'ils ne devraient pas contenir? Ce sont deux questions qui restent sans réponse.

L'évaluation des risques reste du domaine de la conjecture jusqu'à ce que quelqu'un effectue des tests de sensibilité permettant de déterminer ce que l'on trouverait à divers degrés d'inspection. Seules des inspections complètes permettent de se faire une idée de ce qui passe à travers les mailles du filet quand on se contente d'inspections partielles de divers degrés. Il pourrait s'agir de quantités infinitésimales de fret illégal ou interdit, mais peut-être pas. Le public n'a pas la moindre idée actuellement de ce que fait le gouvernement dans ce domaine. Mais s'il faut se fier aux actions de ce dernier à l'époque où il donnait des estimations franches, ce doit être assez peu.

²⁵ Robert A. Wright, conseiller national pour la sécurité auprès du premier ministre et secrétaire associé, Bureau du Conseil privé, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité publique et de la défense, fascicule n° 1, 23 février 2004. Selon M. Wright, l'ASFC soumet environ 7,5 p. 100 des conteneurs qui transitent par les ports au système d'inspection VACIS.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que, dans les ports canadiens, l'Agence des services frontaliers du Canada :**
 - **procède à une analyse de sensibilité afin de déterminer quel taux d'examen des conteneurs fournira une sécurité réelle;**
 - **reçoive les crédits nécessaires pour équiper les principaux ports et postes frontaliers de machines à rayons X permettant d'inspecter les conteneurs présentant des risques élevés²⁶. (Février 2002)**
- **Le Comité a recommandé l'examen du modèle Flynn²⁷ lequel prévoit le chargement sous surveillance des conteneurs et l'utilisation de mouchards pour enregistrer toute tentative d'enlèvement des scellés²⁸. (Février 2002)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, l'Agence des services frontaliers du Canada a fait cette réponse au Comité :

« L'ASFC a réalisé d'importants progrès à l'égard de notre capacité de contrôler au préalable le fret en utilisant des renseignements obtenus d'avance. Conformément à l'initiative de Système d'information avancée sur les marchandises, les importateurs doivent transmettre les renseignements relatifs au fret transporté en conteneurs 24 heures avant le chargement. L'information électronique avancée exigera bientôt davantage de données sur le mode de transport et le

²⁶ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (Ottawa : Sénat du Canada, février 2002), page 140, recommandation n° 7.

²⁷ Stephen E. Flynn est fellow principal Jeane J. Kirkpatrick en études sur la sécurité nationale, au Conseil des relations étrangères. Il est aussi professeur consultant au Centre de sécurité et de coopération internationales à l'Université Stanford. Diplômé de la l'école de la Garde côtière des États-Unis (1982), M. Flynn détenait le grade de commandant lorsqu'il a quitté cet organisme après 20 ans de service actif. M. Flynn siège au sein de plusieurs conseils consultatifs sans but lucratif, dont les American Committees on Foreign Relations et le Canada-U.S. Law Institute. Il est directeur de Stephen E. Flynn Associates LLC, une entreprise fournissant des services consultatifs indépendants en matière de sûreté maritime, de sûreté des transports et de sécurité des conteneurs. Voir la description du modèle Flynn à l'Annexe IV.

²⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (Ottawa : Sénat du Canada, février 2002), page 141, recommandation n° 9.

fret. L'ASFC a également élaboré un outil électronique d'évaluation des risques afin d'analyser les renseignements obtenus d'avance, de même que les renseignements de sécurité, afin de cerner les conteneurs à risque élevé avant l'arrivée.

L'ASFC et Transports Canada ont surveillé étroitement les projets pilotes relatifs aux boîtes intelligentes et des sceaux électroniques. L'Opération commerce sans risques, qui comprend trois phases, contribue à cerner les lacunes dans la chaîne d'approvisionnement et prouvera que la technologie des boîtes intelligentes est en mesure de repérer et de surveiller l'intégrité du conteneur du point d'origine au point de livraison. L'ASFC est intéressée par cette technologie et analysera étroitement les résultats des projets pilotes en collaboration avec les partenaires de l'industrie.

Dans le cadre des ententes bilatérales conclues avec les mégaports, le Canada devra coordonner les activités ministérielles avec celles des principales nations maritimes. L'ASFC cherche actuellement à élaborer des ententes de ce type dans le cadre de l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs (ISC) et se servira des leçons apprises dans le cadre du processus actuel afin de conclure des ententes bilatérales à l'avenir.

De plus, Transports Canada collabore avec d'autres administrations de transport canadiennes et américaines à l'élaboration du *Canada, United States Cargo Security Project (CUSCSP)*. L'objectif du projet consiste à réaliser un examen des systèmes de détection de la menace à la fine pointe de la technologie dans un environnement opérationnel²⁹. »

²⁹ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2004, p. 27-28.

Le Comité note l'urgence que revêt cette mission : « L'ASFC et Transports Canada ont surveillé étroitement [...] L'ASFC est intéressée [...] L'objectif consiste à réaliser un examen des systèmes ».

À la recommandation du Comité voulant que le gouvernement examine le modèle Flynn, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile a répondu ce qui suit, le 30 août 2006 :

« A. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) soumet à une évaluation du risque les cargaisons maritimes à destination du Canada et cible celles qui présentent un risque pour la sécurité nationale, la contrebande, la santé publique et la sécurité afin qu'elles fassent l'objet d'un examen plus approfondi, conformément à la règle des 24 heures et au programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).

Les agents des services frontaliers affectés au Centre national d'évaluation des risques, à Ottawa, et aux endroits où est mise en œuvre l'Initiative conjointe visant les conteneurs en transit à Newark et à Seattle soumettent, pour les besoins de la sécurité nationale, les conteneurs à destination du Canada à une évaluation du risque avant leur chargement dans un port d'un pays étranger. S'ils estiment que les conteneurs présentent un risque pour la sécurité nationale, ils demandent au pays étranger de procéder à un examen pour évaluer le risque avant l'expédition des conteneurs au Canada.

Pendant le voyage des conteneurs vers le Canada, les unités de ciblage de conteneurs maritimes situées dans les ports du Canada procèdent à une autre évaluation du risque et ciblent les conteneurs maritimes qui suscitent des préoccupations relatives à la contrebande, à la sécurité publique et à la sécurité et qui doivent être examinés à leur arrivée au Canada.

L'ASFC examine tous les conteneurs qui, selon elle, présentent un risque.

B. L'ASFC fait appel à diverses technologies pour détecter les produits de contrebande et les marchandises dangereuses dans les conteneurs à risque élevé. Au cours des dernières années, l'ASFC a

investi plus de 60 millions de dollars pour acquérir des technologies d'avant-garde afin d'accroître sa capacité à détecter les menaces et les produits de contrebande et sa capacité de repérage. Voici quelques exemples :

- appareils de radioscopie pour l'examen des bagages et des cargaisons, ScanTrailers;
- douze appareils d'inspection mobiles des véhicules et des cargaisons (VACIS, rayons gamma) utilisés pour repérer les produits de contrebande, les armes et les autres marchandises dangereuses dans les conteneurs, les wagons de chemin de fer ou les camions;
- trois palettes VACIS (appareils à rayons gamma) utilisées pour examiner les palettes et de grosses quantités de fret dans les installations d'examen des conteneurs maritimes;
- seize camions opérationnels de matériel d'examen tactique (COMET) utilisés pour transporter les équipes d'examen et le matériel de détection;
- des appareils de détection des radiations, y compris des portiques détecteurs fixes, des unités embarquées mobiles, des unités portatives et des dosimètres portés par les agents;
- soixante spectromètres de mobilité ionique pour repérer les traces de stupéfiants et d'explosifs³⁰.

³⁰ Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux recommandations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense », 30 août 2006, p. 37-38.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le besoin d'une plus grande capacité d'inspection

Le Comité n'est pas convaincu que l'ASFC est en mesure d'inspecter autant de conteneurs qu'elle le devrait. Les 15 appareils VACIS utilisés au Canada ne permettent pas d'assurer un contrôle raisonnable des quelque 4,1 millions de conteneurs qui débarquent chaque année dans les ports canadiens³¹.

Pour contrôler tous les conteneurs, il faudrait pouvoir scanner 20 conteneurs à l'heure, 24 heures sur 24, sept jours sur sept et qu'il n'y ait jamais de pannes. De toute évidence, nous ne possédons pas suffisamment d'appareils VACIS et ceux que nous avons ne sont utilisés qu'à temps partiel. Le Comité a appris que, à Windsor, l'appareil VACIS n'est utilisé que huit heures par jour, cinq jours sur sept. Pourtant, le flot des marchandises qui traversent la frontière est continu.

Les appareils VACIS utilisent une technologie d'imagerie non intrusive qui se sert de rayons gamma pénétrants pour inspecter la cargaison des conteneurs. L'ASFC exploite actuellement 15 appareils VACIS (12 appareils mobiles et 3 appareils pour palettes) et prévoit en ajouter un autre le 1^{er} septembre 2007. Il n'y a pas suffisamment d'appareils pour tous les postes-frontière. Dans certains des postes où il y en a, comme à celui de Windsor-Détroit, les appareils ne sont utilisés que huit heures par jour, ce qui permet aux camionneurs de prévenir leurs collègues par téléphone quand ils ne sont pas opérationnels. Un opérateur d'appareils VACIS a dit au Comité qu'à un poste en particulier, les appareils VACIS ne servent qu'une fois par semaine et que même là, seulement 150 à 200 conteneurs sur 1 500 sont ainsi inspectés. Le Comité a appris que même les États-Unis n'arrivent pas à inspecter par VACIS toutes les marchandises qui entrent dans le pays, bien qu'ils aient en général dans leurs postes-frontière trois fois plus de personnel qu'on en trouve dans un poste canadien.

Il y a actuellement 15 appareils VACIS au Canada³². L'exploitation de ces machines en continu exige quatre employés à temps plein par machine³³. En théorie, il devrait donc y avoir 60 opérateurs d'appareil VACIS à temps plein, mais

³¹ American Association of Port Authorities, « US/Canada container traffic in TEUs », 2006, appa.files.cms-plus.com/Statistics/CONTAINER_TRAFFIC_CANADA_US.xls.

³² Correspondance entre l'équipe de recherche et un fonctionnaire de Transports Canada (janvier 2007).

³³ Correspondance entre l'équipe de recherche et Ron Moran, président de la CEUDA (février 2007).

comme ces machines ne sont pas exploitées à temps plein (certaines sont peu employées, d'autres sont en période d'entretien), nous savons que le nombre réel est bien moindre.

Il est impossible de scanner 4,1 millions de conteneurs par an avec le personnel et le matériel actuellement affectés à ces tâches. Pour bien faire ce travail, il faudrait au moins doubler le nombre des appareils et tripler les effectifs.

La plupart de ces conteneurs se sont trouvés dans une position vulnérable à certaines étapes du processus d'expédition à l'échelle internationale. L'ASFC mise beaucoup sur son système de ciblage des conteneurs pour repérer les conteneurs suspects, parce qu'elle n'a pas les moyens de scanner ni même d'ouvrir et d'inspecter autant de conteneurs qu'elle le devrait.

Une stratégie incorrecte en matière d'inspections de sécurité

Le Comité a décelé deux grandes failles dans la stratégie du gouvernement relative à l'inspection des conteneurs dans les ports canadiens. Ainsi, le gouvernement :

1. s'en remet largement aux comportements et tendances observées dans le passé et n'a guère les moyens de déceler les menaces à caractère imprévu;
2. laisse sa capacité d'inspection, et non pas seulement l'analyse des risques, dicter la tolérance aux risques.

L'ASFC n'a pas soumis un ensemble de critères acceptables, se présentant sous forme de données quantifiables, pour mesurer l'efficacité de son programme de contrôle des conteneurs.

Le Canada ne devrait pas laisser entrer sur son territoire un conteneur qui n'a pas été inspecté préalablement. Hong Kong ne le fait pas. Pourquoi alors devrions-nous le faire?

Au cours de son témoignage devant le Comité, Gary D. Gilbert, premier vice-président de Hutchison Port Holdings, a indiqué qu'au terminal de Hong Kong, exploité par sa société, chaque conteneur est inspecté à son arrivée au port, pendant qu'il défile à une vitesse moyenne de 16 kilomètres-heure.

Les inspecteurs à cet endroit font usage de capteurs photosensibles bon marché pour vérifier si les conteneurs ont été altérés, de portails de détection par radiation bon marché eux aussi pour détecter les engins nucléaires et d'appareils à rayon X pour déterminer s'il y a quelque chose dans le conteneur qui ne correspond pas à ce qui est indiqué dans le manifeste. Ils prennent aussi une photo du numéro du conteneur et du numéro de plaque du camion qui a transporté le conteneur jusqu'au port.

Hutchison pense qu'avec ce système d'inspection à plusieurs niveaux, on peut être certain dans 99 p. 100 des cas que le conteneur ne présente aucun danger. Et dans le 1 p. 100 des cas restant, où il subsiste un doute, on peut toujours procéder à une fouille manuelle.

Hutchison établit à entre 65 000 \$ et 70 000 \$US la valeur moyenne des marchandises transportées dans un conteneur et à 20 \$US tout au plus le coût d'inspection en cinq étapes d'un conteneur en Amérique du Nord. Des frais de 20 \$US pour l'inspection minutieuse d'un conteneur dont les frais d'expédition s'élèvent à environ 2 000 \$ au total, voilà toute une aubaine! Il serait étonnant que les expéditeurs se plaignent d'une hausse de coûts aussi minime.

Selon M. Gilbert :

Bien des gens disent que les appareils de détection coûtent cher. Oui, certains d'eux coûtent cher. Les appareils de détection par procédé chimique ou biologique ou par radiation sont des capteurs coûteux qui sont difficiles à fabriquer. Cependant, la lumière, les chocs, l'humidité et la température ne coûtent pas plus cher que des puces. Ils sont présents dans toutes nos voitures. Leur coût est bas au point d'être presque négligeable³⁴.

Inspections aléatoires : sécurité aléatoire

Pendant que Hutchison semble avoir trouvé le moyen d'inspecter chaque conteneur à un coût raisonnable, le gouvernement canadien continue de déplacer ses appareils portables VACIS d'un endroit à l'autre pour procéder à des inspections au hasard, **ce qui nous assure une sécurité bien aléatoire**. Les trois appareils VACIS en service dans la région de Vancouver sont censés être suffisants pour inspecter les conteneurs expédiés dans les quatre ports à conteneurs de cette région, par où sont

³⁴ Gary D. Gilbert, premier vice-président – Amériques, Hutchison Port Holdings, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Témoignages*, fascicule n° 6, 6 novembre 2006.

passés en 2006, 79 millions de tonnes de marchandises et 2,2 millions de conteneurs³⁵.

Fait encore plus troublant, des sources au sein de l'ASFC et de la CEUDA ont appris au Comité que **chaque navire porte-conteneurs peut transporter jusqu'à une demi-douzaine de conteneurs non déclarés, communément appelés « boîtes fantômes ». Personne ne sait d'où elles viennent, ni ce qu'elles contiennent – mais la moitié du temps, elles ne sont pas vides.** L'ASFC nous assure qu'aucun conteneur ne quitte le port à son insu, mais la CEUDA affirme que, trop souvent, ces « boîtes fantômes » parviennent à entrer dans le port et à en sortir sans que personne ne prenne la peine de les examiner soigneusement.

Le public devrait savoir aussi qu'un conteneur change de mains souvent, jusqu'à 17 fois, entre son point de départ et sa destination finale. C'est donc dire que les occasions d'en altérer le contenu ne manquent pas³⁶. Il n'est tout simplement pas responsable de recourir à un système d'inspection aléatoire des conteneurs qui entrent au pays pour protéger les Canadiens ou les résidents d'un autre pays vers lequel ce conteneur pourrait être réacheminé.

³⁵ Rencontre du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense avec les Forces conjointes du secteur riverain de Vancouver, 26 janvier 2007.

³⁶ Voir l'exemple de manipulations tout au long de la chaîne d'approvisionnement fourni par Stephen E. Flynn, à l'Annexe V.

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

- S6. Que chaque conteneur d'expédition qui entre au Canada soit soumis à une inspection comprenant l'examen du connaissement, une photographie du numéro du conteneur et la comparaison de ce numéro avec celui qui figure sur le connaissement, et d'autres procédures permettant :**
- de déceler tout changement de poids entre le moment où le conteneur est arrivé et celui où il a quitté le port;
 - de vérifier le numéro de plaque du camion qui a transporté le conteneur et la photo du chauffeur de camion;
 - de prendre une photo du numéro de série du conteneur;
 - de découvrir une densité anormale pour le type de marchandises décrites sur le connaissement;
 - de détecter des radiations révélant la présence de matières nucléaires;
 - d'attester que le conteneur a été scellé au chargement et de vérifier, à l'aide d'étiquettes radio-fréquence, si le conteneur a été trafiqué depuis.
- S7. Le Comité recommande que tous les ports maritimes du Canada soient équipés d'appareils VACIS et aient suffisamment de personnel pour en assurer le fonctionnement en permanence.**
- S8. Le Comité recommande que les six éléments d'information susmentionnés soient versés dans une base de données afin que les agents de sécurité puissent avoir facilement accès à cette information cruciale.**
- S9. Le Comité recommande que chaque conteneur à destination des États-Unis débarquant dans des ports canadiens soit soumis à l'inspection en six points en sus de l'examen des connaissements qui est exigé actuellement.**

Problème 5 : **Retards au chapitre de la formation**

Le Comité a appris, de la bouche de représentants syndicaux, que bien souvent les agents des douanes en fonction dans les ports maritimes n'ont pas reçu la formation nécessaire pour utiliser l'équipement dont ils disposent, principalement les nouveaux appareils d'inspection des conteneurs de fret.

La cause profonde du problème est le manque de personnel. Il faut des gens pour enseigner de nouvelles compétences et les employés doivent s'absenter de leurs fonctions pour acquérir ces compétences. L'Agence des services frontaliers du Canada emploie quelque 13 000 personnes, dont plus de 7 200 agents en uniforme, et elle ne prévoit pas pour l'instant rajouter plus de 270 années-personnes à ses effectifs au cours de cinq prochaines années.

Ce ne sera pas suffisant. D'abord, l'Agence aura besoin d'au moins 400 nouveaux agents (la CEUDA, l'Union Douanes et accise, avance plutôt le chiffre de 450) rien que pour régler le problème des postes frontaliers occupés par un seul agent. Ensuite, si elle finit par se décider à acheter suffisamment d'appareils VACIS pour inspecter convenablement les conteneurs débarqués dans ses ports et ceux qui sont expédiés aux États-Unis, elle aura besoin de plus de préposés à ces appareils. Pour garantir un usage optimal des appareils VACIS à l'échelle nationale, le Comité estime que l'ASFC devra compter sur au moins 64 préposés permanents, en comptant ceux qui sont déjà affectés à la frontière.

Ce qui nous amène à la formation comme telle. Les cours de maniement des armes à feu destinés aux agents frontaliers appelés à porter une arme débiteront en juillet 2007³⁷. Or, cela prend quelqu'un pour fournir cette formation, et quelqu'un aussi pour remplacer chacun de ceux qui la recevront.

En outre, si le gouvernement suit notre conseil et décide d'offrir aux agents frontaliers à temps partiel la même formation qui est donnée aux agents permanents, ou encore de remplacer ses agents à temps partiel par des agents

³⁷ « Avec l'aide de la GRC, les formateurs de l'ASFC commenceront leur formation en juillet 2007, après que notre cours aura été conçu et validé. Des agents et agentes armés seront déployés sur le terrain en août 2007. Notre objectif est de former au moins 150 agents et agentes avant la fin mars 2008. » Voir Union Douanes et accise, *Plan d'action pour une frontière sécuritaire*, novembre 2006, p. 43.
<http://www.ceuda.psc.com/english/publications/reports/Other/SBAP.pdf>

permanents, alors il aura besoin de plus de personnel pour combler tous les postes aux passages frontaliers.

Faute d'une formation adéquate des inspecteurs des douanes à l'usage du nouveau matériel, le problème ne fera qu'empirer.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) veille à ce qu'il y ait suffisamment de personnel dûment formé pour faire fonctionner la nouvelle technologie installée dans les ports canadiens³⁸. (Octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 30 août 2006, l'Agence des services frontaliers du Canada a répondu comme suit à cette recommandation du Comité :

« Au moment d'utiliser une nouvelle technologie, l'ASFC élabore un programme complet de formation à l'appui de cette nouvelle acquisition. Des manuels d'utilisation destinés aux agents et aux formateurs sont élaborés. Pour qu'un nombre suffisant d'agents soient formés et capables d'utiliser la technologie, l'ASFC a élaboré un programme régional sur la technologie de détection à l'intention des formateurs, qui permet d'offrir aux formateurs des huit régions de l'ASFC une formation des formateurs sur chaque pièce d'équipement.

L'approche adoptée en matière de formation confère à l'ASFC la souplesse dont elle a besoin pour programmer la formation régionale sur toutes les pièces de technologie utilisées selon les besoins. L'ASFC peut ainsi disposer d'un nombre suffisant d'agents ayant reçu la formation requise pour utiliser l'équipement de façon régulière et sécuritaire. Ces programmes de formation sont obligatoires pour

³⁸ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 64).
Recommandation n° 2.9.

respecter les exigences législatives et réglementaires de Santé Canada et de la Commission canadienne de sûreté nucléaire³⁹. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

« Au moment d'utiliser une nouvelle technologie, l'ASFC élabore un programme complet de formation à l'appui de cette nouvelle acquisition », affirme l'Agence.

C'est peut-être ce qu'elle tente de faire, mais si tel est le cas, comment expliquer que, selon ce qu'a appris le Comité, l'ASFC ait réservé une pièce à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau pour faire l'inspection des armes saisies sans même avoir formé quelqu'un à cette fin, si bien que cette pièce reste vide? Et pourquoi parlait-on au présent du programme de formation des formateurs dans la réponse du 30 août 2006 alors que ce n'est que tout récemment, soit le 5 mars 2007, que ce programme a été mis en marche⁴⁰.

Au moins, le programme a débuté. Il restera au Comité à vérifier à quel point ce programme, et d'autres comme lui, éviteront le gaspillage d'équipements modernes en raison du fait que personne ne sait s'en servir. Il reste que l'ASFC ne réussira pas à fournir une formation suffisante dans différents domaines en embauchant seulement 270 personnes de plus au cours des cinq prochaines années.

³⁹ Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux rapports du CSPSND », 30 août 2006, p. 27-28.

⁴⁰ Correspondance de l'attaché de recherche avec un représentant de la CEUDA, (mars 2007).

Problème 6 :

Si les avions sont vulnérables, les navires le sont aussi

Il n'est peut-être pas aussi spectaculaire de faire exploser un navire de croisière que de diriger un avion de ligne sur un gratte-ciel, mais dans les conditions actuelles, ce serait beaucoup plus simple. Les navires de croisière et les traversiers sont vulnérables au terrorisme et l'idée même d'envoyer par le fond un navire géant rempli d'Occidentaux se faisant dorer au soleil cadrerait parfaitement avec l'esprit de droiture morale qui anime les terroristes. Il faudrait donc offrir à ces navires le même type de protection qui est accordée aux aéronefs de passagers.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que tous les paquebots de croisière, traversiers et autres navires approchant des ports canadiens soient tenus de fournir, au sujet de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des renseignements du genre de ceux communiqués aux agents de l'immigration dans les aéroports canadiens en vertu du Système d'information préalable sur les voyages / Dossier passager⁴¹. (Octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse au Comité, le 30 août 2006, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile a indiqué :

« Une analyse préliminaire a été entreprise sur l'opportunité d'appliquer le programme SIPV / DP à d'autres modes de transport, en particulier aux navires de croisière et au transport ferroviaire, y compris les travaux initiaux sur les coûts associés à l'exécution de ces travaux non financés.

⁴¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde* (Ottawa : Sénat du Canada, octobre 2003), page 64, recommandation n° 2.8.

En 2006-2007, l'ASFC poursuivra l'application du programme SIPV / DP à d'autres modes de transport et examinera les coûts associés à ce projet et le calendrier connexe⁴². »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

« Une analyse préliminaire a été entreprise... » Combien peut-il falloir de temps pour comprendre que les traversiers sont des cibles vulnérables, autrement dit justement ce que recherchent les terroristes?

Les observations faites par le Comité en 2005 restent valables :

« Les Canadiens s'attendent à ce qu'il existe des mesures de sécurité pour tous les modes de transport, et notamment un système de contrôle de sécurité des passagers et des membres d'équipage des paquebots de croisière. Il n'y a pas de raison de contrôler uniquement les passagers aériens. L'essence même de la guerre asymétrique est d'attaquer là où on s'y attend le moins. Les terroristes délaissent les cibles mieux protégées au profit de cibles plus faciles. On devrait porter aux passagers des traversiers la même attention que l'on porte aux passagers aériens.

L'attentat de février 2004 dirigé contre un gros traversier, dans le sud des Philippines, par le groupe Abu Sayyaf, et qui a fait au moins une centaine de victimes, montre que les traversiers sont dans la mire des terroristes⁴³. »

Il ne suffit pas de « poursuivre » et « d'examiner »

On discute, on organise des groupes d'étude, on approfondit la question et on examine la situation. Personne ne nie la nécessité d'une réflexion sérieuse sur les réformes à apporter en matière de sécurité. Mais les attentats du 11 septembre remontent à plus de cinq ans et on a parlé beaucoup plus qu'on a agi jusqu'à présent.

⁴² Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux recommandations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense », 30 août 2006, p. 27.

⁴³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2005* (Ottawa : Sénat du Canada, décembre 2004), p. 145-146.

NOUVELLE RECOMMANDATION

S10. Le Comité recommande que Transports Canada mette en place un régime de sûreté des navires de croisière et des gros traversiers semblable à celui qui existe dans les aéroports. Ce régime comprendrait :

- **un contrôle des passagers et du personnel;**
- **une inspection des véhicules avant leur embarquement à bord des grands traversiers;**
- **un contrôle de tous les bagages (des passagers des navires de croisière).**

Problème 7 :

Besoin d'agents de renseignements canadiens dans les ports étrangers

Le Canada a besoin de « cibleurs » dans les ports étrangers. Il dispose actuellement de services de renseignements très limités à l'étranger et il n'en a aucun dans les grands ports internationaux. Suivant un des grands principes de défense, il est toujours préférable de faire la guerre à l'étranger pour éviter la violence à nos portes. De même, il vaut mieux acquérir de l'information sur un navire ou un conteneur suspect *avant* son arrivée dans un port canadien. Le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) étend ses activités à l'étranger, mais rien n'indique qu'il fasse partie de sa mission de surveiller attentivement l'activité dans les ports étrangers. Cela devrait pourtant être le cas.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Que le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) affecte un bon nombre d'agents aux grands ports étrangers pour recueillir des renseignements sur les transports maritimes⁴⁴. (Octobre 2003)**
- **Que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) réaffecte le personnel qu'elle a dans les ports américains de Newark et de Tacoma à de grands ports internationaux où l'on risque beaucoup plus de trouver des navires servant à des activités terroristes⁴⁵. (Octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici la réponse à la première recommandation fournie le 30 août 2006 par Sécurité publique et Protection civile Canada :

« Au cours des dernières années, on a mis de plus en plus l'accent sur la partie moins connue des activités du Service. Même si le Canada

⁴⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde*, Ottawa, Sénat du Canada, octobre 2003, p.64, recommandation n° 2.7.

⁴⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde*, Ottawa, Sénat du Canada, octobre 2003, p.64, recommandation n° 2.6.

n'a pas d'agence unique affectée à la collecte de renseignements de sécurité à l'étranger, le pouvoir de recueillir des renseignements sur la sécurité nationale à l'étranger existe déjà dans la *Loi sur le SCRS*, et le Service mène des opérations à l'étranger depuis de nombreuses années. De plus, le centre de gravité des menaces à la sécurité du Canada s'est déplacé, de sorte que le Service doit accroître ses opérations à l'étranger. Le gouvernement canadien reconnaît l'importance des opérations du SCRS à l'étranger pour protéger le Canada contre les menaces à la sécurité et a recommandé le renforcement des capacités en matière de collecte et d'évaluation du renseignement de sécurité. Le budget du SCRS a été augmenté depuis le 11 septembre 2001, en reconnaissance des capacités et de la contribution uniques du Service à cet égard.

De plus, en vertu de l'article 17 de la *Loi sur le SCRS*, le Service est autorisé, avec l'approbation du ministre, à conclure des ententes et des relations de coopération avec d'autres organismes. Le SCRS entretient des relations de coopération avec 264 agences étrangères dans quelque 144 pays. Au cours des 20 dernières années, le SCRS a considérablement accru le nombre des relations qu'il entretient avec des organismes étrangers, ce qui l'a placé dans une position unique pour accéder à des renseignements qui autrement ne seraient pas accessibles au milieu du renseignement canadien.

En 2005, le Service a mis sur pied une « équipe stratégique pour les opérations à l'étranger » qui a été chargée, d'une part, de mener une étude de six mois sur la capacité actuelle du Service à recueillir des renseignements et à mener des opérations à l'étranger et, d'autre part, de formuler des recommandations sur la façon d'améliorer ces programmes. Les recommandations formulées dans le rapport subséquent ont été approuvées et leur mise en œuvre progressive a débuté⁴⁶. »

À propos des inspecteurs canadiens affectés à Newark et à Tacoma, le ministère a répondu ce qui suit :

⁴⁶ Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux rapports du CSPSND », 30 août 2006, p.26-27.

« L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) continue à appuyer le placement d'agents des services frontaliers dans les ports maritimes de Newark et de Seattle/Tacoma aux États-Unis. Ces agents ont été affectés aux États-Unis dans le cadre d'un accord bilatéral conclu entre la U.S. Customs and Border Protection, conformément au point 18 de l'Accord entre le Canada et les États-Unis sur leur frontière commune, « Initiative conjointe du Canada et des États-Unis du ciblage des conteneurs en transit dans les ports maritimes ». Les agents de l'ASFC ciblent et évaluent les risques que présentent tous les conteneurs maritimes destinés au Canada en provenance des ports des États-Unis situés sur les côtes est et ouest et sur la côte du golfe avant leur transport terrestre en transit vers le Canada. Ainsi, tous les conteneurs destinés au Canada, qu'ils soient acheminés directement ou par les États-Unis, font l'objet d'une évaluation du risque et d'un examen appropriés.

En octobre 2005, l'Agence des services frontaliers du Canada et le United States Bureau of Customs and Border Protection ont conclu un accord intitulé « Initiative relative à la sécurité des conteneurs » (IRSC). L'ASFC peut ainsi affecter outre-mer des agents à des endroits stratégiques clés afin d'accroître la capacité du Canada d'évaluer les risques que présentent les conteneurs maritimes avant leur expédition au Canada⁴⁷. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Il convient de signaler que nulle mention n'est faite de la présence du SCRS dans les *ports* étrangers. Le Comité est heureux que le SCRS devienne plus actif à l'étranger, mais voudrait savoir s'il a l'intention d'englober les ports étrangers dans son mandat outre-mer.

Pour ce qui est de l'affectation d'inspecteurs à Newark et à Tacoma, le Comité ne peut que supposer, les États-Unis ayant insisté sur le placement d'inspecteurs à Vancouver, Montréal et Halifax, que les politiciens canadiens ont décidé qu'il ne serait pas bon que les États-Unis aient des inspecteurs en sol canadien si nous n'en avons pas en sol américain. Quel gaspillage d'argent! Le gros des marchandises

⁴⁷ Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux rapports du CSPSND », 30 août 2006, p.26.

acheminées par conteneur au Canada passent par les ports d'Anvers en Belgique, de Hong Kong en Chine et de Hambourg en Allemagne⁴⁸. Des inspecteurs ne seraient-ils pas plus précieux à des endroits comme Anvers et Hong Kong? Infiniment plus précieux. Ridicule.

⁴⁸ Correspondance de l'attaché de recherche avec un représentant de la ASFC, (mars 2007).

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 déferés 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

ANNEXE II

Index des recommandations

Manuel de sécurité du Canada 2005

Problème 1 : Vulnérabilité des ports

- Le Comité a recommandé qu'on invoque la *Loi sur les enquêtes* afin de mener une enquête publique sur les grands ports canadiens qui prévoirait entre autres :
 - a) une étude approfondie de la sécurité dans les ports et l'élaboration d'une stratégie nationale de recrutement, de formation et de conservation du personnel de sécurité;
 - b) une étude du contrôle que le crime organisé exerce sur les activités dans les ports maritimes canadiens de même que des liens possibles entre ce contrôle et les menaces à la sécurité nationale;
 - c) une évaluation des possibilités d'utilisation des ports canadiens à des fins terroristes;
 - d) une étude complète des ressources requises par les ports en matière de douanes, de services policiers et de sécurité, y compris du rôle des agences de sécurité privées;
 - e) une étude de l'efficacité des inspections des navires et cargos arrivant dans des ports canadiens qui sont menées par les services des douanes
 - f) une étude des méthodes d'embauche utilisées dans les ports canadiens ⁴⁹

⁴⁹ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 130).
Recommandation # 8

Problème 2 : Présence du crime organisé dans les ports

- Le Comité a recommandé la mise en place d'un système obligatoire de vérification des antécédents dans les principaux ports à fin de déterminer si les employés ou les candidats à l'emploi présentent un risque pour la sécurité.⁵⁰ (Février 2002)

Problème 3 : Abords des ports

- Le Comité a recommandé une étude complète des clôtures et systèmes de contrôle des entrées et sorties actuellement en place dans les principaux ports au Canada afin de déterminer si ces mesures de sécurité sont suffisantes. Cette étude devrait également permettre d'envisager l'adoption de normes nationales sur les systèmes de sécurité utilisés dans les ports⁵¹. (Février 2002)

Problème 4 : Ressources policières insuffisantes dans les ports

- Le Comité a recommandé que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) soit désignée comme principale force policière dans tous les ports et aéroports canadiens et qu'elle reçoive les fonds nécessaires pour colmater les brèches à la sécurité résultant des activités qu'y mène le crime organisé⁵². (Octobre 2003)

Problème 5 : Contrôle insuffisant des conteneurs

- Le Comité a recommandé que dans les ports canadiens, l'Agence des douanes et du revenu du Canada :
 - a) procède à une analyse de sensibilité afin de déterminer quel taux d'examen des conteneurs fournira une sécurité réelle;
 - b) reçoivent les crédits nécessaires pour équiper les principaux ports et postes frontaliers de machines à rayons X permettant

⁵⁰ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 131).
Recommandation # 6

⁵¹ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 140).
Recommandation # 5

⁵² Octobre 2003 – *Les côtes du Canada: Les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 64).
Recommandation #2.5

d'inspecter les conteneurs présentant des risques élevés⁵³.
(Février 2002)

Problème 6 : Surveillance insuffisant des conteneurs

- Le Comité a recommandé l'examen du modèle Flynn⁵⁴, lequel prévoit le chargement sous surveillance des conteneurs et l'utilisation de mouchards pour enregistrer toute tentative d'enlèvement des scellés, afin d'améliorer la sécurité des conteneurs dans les ports canadiens.⁵⁵ (Février 2002)

Problème 7 : Vulnérabilité des traversiers

- Le Comité a recommandé que tous les navires de croisière, traversiers et autres navires approchant des ports canadiens soient tenus de fournir, au sujet de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des renseignements du genre de ceux qui sont communiqués aux agents de l'immigration dans les aéroports canadiens en vertu du Système d'information préalable sur les voyageurs / Dossier passager⁵⁶. (Octobre 2003)

⁵³ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 140).
Recommandation # 7.

⁵⁴ Fellow principal Jeane J. Kirkpatrick en études sur la sécurité nationale, Conseil des relations étrangères, Stephen E. Flynn est aussi professeur conseil au Center of International Security and Cooperation de l'Université Stanford. Diplômé de l'école de la Garde côtière américaine, il a servi activement pendant 20 ans au sein de cet organisme, qu'il a quitté au grade de commandant. M. Flynn siège aux conseils consultatifs de plusieurs organismes sans but lucratif, tels les Comités américains sur les relations étrangères et le Canada-U.S. Law Institute. Directeur de Stephen E. Flynn Associates LLC, il fournit des services de consultation indépendants sur la sûreté maritime, la sûreté des transports et la sécurité des conteneurs

⁵⁵ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 143).
Recommandation # 9.

⁵⁶ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada: Les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 57).
Recommandation #2.8

ANNEXE III

Nouvelles recommandations

Problème 1 : Présence du crime organisé dans les ports

- S1. Le Comité recommande l'introduction, par Transports Canada, d'une carte d'identité pour zones réglementées semblable à celle qui est exigée dans les aéroports par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, à l'usage des travailleurs portuaires dans les 19 ports du Réseau portuaire national. Cette carte devrait :
- posséder bon nombre de caractéristiques de sécurité, par exemple : une puce intégrée à un algorithme unique reproduisant un modèle unique d'empreintes digitales et d'iris, un hologramme protégé contre les falsifications, une date d'expiration et des lieux d'accès;
 - être remise aux travailleurs portuaires seulement après vérification de leurs antécédents par Sécurité publique et Protection civile Canada;
 - être fournie à tous les travailleurs ayant besoin d'aller ou de travailler dans des zones réglementées;
 - permettre de suivre et de contrôler les déplacements (barrière géographique) des travailleurs à l'intérieur des zones réglementées;
 - s'accompagner d'un système de vérification préalable des travailleurs avant qu'ils entrent dans les zones réglementées et qu'ils en ressortent.

Problème 2 : Abords des ports

- S2. Le Comité recommande que le Programme de contribution pour la sûreté maritime⁵⁷ de Transports Canada soit prolongé jusqu'en 2015 afin de laisser aux ports maritimes, aux installations portuaires, aux exploitants de traversiers au Canada et aux installations autres que celles administrées par Administrations portuaires canadiennes tout le temps nécessaire pour offrir une plus grande sûreté.

⁵⁷ Le Programme de contribution pour la sûreté maritime est issu d'un engagement de trois ans, évalué à 115 millions \$, visant à aider les ports et autres installations maritimes à améliorer leur sûreté. Le programme fonctionne par demande et fournit du financement, selon une formule de partage des coûts (75 p. 100 par le gouvernement et 25 p. 100 par le bénéficiaire) pour un certain nombre de dépenses admissibles clairement définies.

Problème 3 : Ressources policières insuffisantes dans les ports

- S3. Le Comité recommande que le ministère de la Sécurité publique mette sur pied un programme qui, comme le Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada, financera en partie l'établissement et le maintien d'une présence policière côté eau dans tous les ports du Réseau portuaire national et tous les ports situés le long du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, suivant un accord de partage des coûts avec les services de police provinciaux et locaux.
- S4. Le Comité recommande que la GRC joue un rôle accru dans la sécurité des ports maritimes du Canada et qu'elle augmente considérablement ses capacités d'enquête, d'analyse et de soutien et ses moyens techniques afin de mieux s'attaquer au crime organisé et de prévenir les menaces à la sécurité nationale dans les 19 ports du Réseau portuaire national.
- S5. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada ajoute entre 1 300 et 1 500 équivalents temps plein (ETP) à l'effectif total des Équipes nationales d'enquêtes portuaires de la GRC afin que celle-ci soit en mesure :
- de lutter contre le crime organisé dans les 19 ports faisant partie du Réseau portuaire national;
 - de prévenir les menaces à la sécurité nationale du Canada venant des ports maritimes canadiens et d'y faire face;
 - d'augmenter, par l'entremise d'opérations conjuguées avec les services de police provinciaux et locaux, les effectifs policiers côté eau dans les ports situés dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent et en bordure des principaux cours d'eau.

Problème 4 : Contrôle insuffisant des conteneurs

- S6. Que chaque conteneur d'expédition qui entre au Canada soit soumis à une inspection comprenant l'examen du connaissement, une photographie du numéro du conteneur et la comparaison de ce numéro avec celui qui figure sur le connaissement, et d'autres procédures permettant :
- de déceler tout changement de poids entre le moment où le conteneur est arrivé et celui où il a quitté le port;
 - de vérifier le numéro de plaque du camion qui a transporté le conteneur et la photo du chauffeur de camion;
 - de prendre une photo du numéro de série du conteneur;
 - de découvrir une densité anormale pour le type de marchandises décrites sur le connaissement;
 - de détecter des radiations révélant la présence de matières nucléaires;
 - d'attester que le conteneur a été scellé au chargement et de vérifier, à l'aide d'étiquettes radio-fréquence, si le conteneur a été trafiqué depuis.
- S7. Le Comité recommande que tous les ports maritimes du Canada soient équipés d'appareils VACIS et aient suffisamment de personnel pour en assurer le fonctionnement en permanence.
- S8. Le Comité recommande que les six éléments d'information susmentionnés soient versés dans une base de données afin que les agents de sécurité puissent avoir facilement accès à cette information cruciale.
- S9. Le Comité recommande que chaque conteneur à destination des États-Unis débarquant dans des ports canadiens soit soumis à l'inspection en six points en sus de l'examen des connaissements qui est exigé actuellement.

Problème 5 : Retards au chapitre de la formation

Aucune recommandation, mais le Comité suit le dossier.

Problème 6 : Si les avions sont vulnérables, les navires le sont aussi

S10. Le Comité recommande que Transports Canada mette en place un régime de sûreté des navires de croisière et des gros traversiers semblable à celui qui existe dans les aéroports. Ce régime comprendrait :

- un contrôle des passagers et du personnel;
- une inspection des véhicules avant leur embarquement à bord des grands traversiers;
- un contrôle de tous les bagages (des passagers des navires de croisière).

Problème 7 : Besoin d'agents de renseignements canadiens dans les ports étrangers

Aucune nouvelle recommandation. Le Comité maintient ses recommandations précédentes énoncées au Problème 7 du présent rapport.

ANNEXE IV Modèle Flynn

Selon Stephen E. Flynn⁵⁸ :

- La principale lacune du régime actuel de sécurité des conteneurs (aux États-Unis), c'est que, à la base, on a tendance à faire confiance sans vérifier.
- Les agents frontaliers supposent que la très grande majorité des conteneurs viennent de sources légitimes et n'ont donc pas besoin d'être examinés à leur arrivée en sol américain.
- Ils croient que seuls les conteneurs préalablement identifiés à haut risque devraient être inspectés.
- Cette approche présente trois graves problèmes :
 1. On dispose encore de très peu de renseignements pour le ciblage des conteneurs suspects.
 - Il faudra probablement attendre encore des années avant que les milieux du renseignement ne réussissent à infiltrer les groupes de terroristes les plus menaçants pour les États-Unis.
 2. Les systèmes automatisés de ciblage se fient trop à l'information contenue dans le manifeste de la cargaison, lequel est sujet à l'erreur et ne renferme aucune donnée sur le transbordement.
 - Les manifestes indiquent seulement le lieu de chargement du conteneur avant son arrivée aux États-Unis⁵⁹.

⁵⁸ Fellow principal Jeane J. Kirkpatrick en études sur la sécurité nationale, Conseil des relations étrangères, Stephen E. Flynn est aussi professeur conseil au Center of International Security and Cooperation de l'Université Stanford. Diplômé de l'école de la Garde côtière américaine, il a servi activement pendant 20 ans au sein de cet organisme, qu'il a quitté au grade de commandant. M. Flynn siège aux conseils consultatifs de plusieurs organismes sans but lucratif, tels les Comités américains sur les relations étrangères et le Canada-U.S. Law Institute. Directeur de Stephen E. Flynn Associates LLC, il fournit des services de consultation indépendants sur la sûreté maritime, la sûreté des transports et la sécurité des conteneurs.

⁵⁹ M. Flynn a fourni l'exemple suivant. Des marchandises destinées aux États-Unis fabriquées dans une petite usine située sur une île indonésienne sont transportées par caboteur jusqu'à Jakarta, où on les charge à bord d'un navire

3. On laisse aux inspecteurs de chaque port le soin de déterminer ce qui constitue une inspection adéquate d'un conteneur désigné à haut risque par le Centre national de ciblage.
 - Puisque cinq agents mettent trois heures en moyenne pour vider un conteneur, ils ne le font qu'un dixième de un pour cent du temps.

La solution proposée par M. Flynn – Contrôler toute la chaîne d'approvisionnement

- Il faut abandonner le système actuel, qui consiste à faire confiance sans vérifier, en faveur d'un système faisant appel à des moyens vérifiables de protéger tous les chargements.
- On doit recourir à des détecteurs et à une surveillance plus rigoureuse pour accroître de 10 à 90 p. 100 le taux de probabilité de détection des chargements suspects.
- Pour s'assurer que les conteneurs de fret sont sécuritaires :
 1. mettre en place un système garantissant que seules des marchandises légitimes et autorisées sont chargées dans des conteneurs;
 2. adopter des mesures pour éviter que les conteneurs ne soient interceptés pour en trafiquer le contenu une fois qu'ils ont amorcé leur périple dans le système mondial de transport;
 3. doter chaque port de moyens rapides et efficaces d'inspecter les conteneurs de fret qui éveillent des soupçons. Au cours des inspections à la frontière, on devrait s'assurer que les contrôles au point d'origine et en cours de route ont bien été effectués.
- Les exploitants des grands terminaux à conteneurs devraient jouer le rôle de contrôleurs.

différent pour leur transport jusqu'à Hong Kong. Arrivées là, les marchandises sont mêlées à d'autres chargements par un groupeur de fret, lequel établit un manifeste à l'intention du service américain des douanes et de protection de la frontière, indiquant que le conteneur vient de Hong Kong et qu'il est expédié à une adresse américaine. Le manifeste ne renferme aucune indication quant au lieu d'origine de la cargaison, à savoir l'Indonésie, ni aucune information sur le transbordement.

- Ils devraient être en mesure d'aider à confirmer qu'un conteneur à faible risque présente effectivement peu de risque.
- Si un conteneur était jugé à haut risque, ils devraient pouvoir le manipuler avec le moins de danger et de perturbation possible.
- Pour s'assurer qu'un conteneur appartenant à un expéditeur digne de foi n'a pas été trafiqué, on devrait insister pour qu'il soit placé dans une installation sécuritaire approuvée à son lieu d'origine.
 - Une telle installation comprendrait des quais de chargement dotés de dispositifs de sécurité interdisant l'accès aux travailleurs ou aux visiteurs non autorisés.
 - Le chargement serait surveillé à l'aide de caméras et des tiers inspecteurs de douane vérifieraient la légitimité des marchandises.
- Il faut exploiter de nouvelles technologies :
 - Équiper les conteneurs de détecteurs optiques, de capteurs thermiques ou de capteurs de pression capables de détecter une intrusion non autorisée.
 - Utiliser des capteurs internes pouvant déceler des indices d'articles prohibés.
 - Avoir recours à un système de localisation GPS pour retracer le parcours des conteneurs.
 - Surveiller les déplacements des conteneurs :
 - Si le conducteur dévie de son itinéraire désigné, un signal radio pourrait alerter les autorités compétentes.
 - Soumettre les chauffeurs de camions transportant des conteneurs à des vérifications de leurs antécédents.
 - Procéder à une inspection non intrusive des conteneurs, comprenant la prise de photographies de leur contenu, à leur arrivée à un terminal.
 - Les inspecteurs devraient être équipés de dispositifs leur permettant de détecter les radiations, d'interroger les capteurs installés dans le conteneur et d'obtenir une image ressemblant à un tomogramme de son contenu.

- Transmettre par Internet la photographie du contenu du conteneur à toutes les autorités douanières nationales le long du parcours emprunté par ce dernier.
 - La mise en commun des données permet aux spécialistes de jeter un coup d'œil à distance par-dessus l'épaule des agents de première ligne.
- Revérifier le travail des inspecteurs.
 - Sachant que leur travail pourrait être revérifié, les inspecteurs seront moins enclins à fermer les yeux contre rétribution.
- Il faut suivre les déplacements des conteneurs et de leur contenu tout au long de leur transport ainsi qu'à leur arrivée :
 - Même si le navire est arrivé à bon port sans incident, on devrait soumettre les conteneurs à des vérifications au hasard.
 - On devrait aussi les faire passer à des appareils de détection des radiations et comparer l'image obtenue à celle qui a été prise au port d'embarquement.
 - On devrait ensuite suivre les conteneurs jusqu'à leur destination finale et être en mesure de les intercepter sur la foi de renseignements de dernière minute.
- On doit porter la même attention aux conteneurs sortants :
 - Un terroriste pourrait placer une bombe dans une cargaison d'exportations et la régler pour qu'elle explose à son arrivée dans un autre port.
- Il n'est pas nécessaire de faire appel à des technologies futuristes pour surveiller et consigner les déplacements du fret en conteneurs de son point de départ jusqu'à son lieu de destination.
 - Il se prend et se transmet par courriel des millions d'images numérisées.
 - À l'ère du GPS, il n'existe aucun obstacle technique empêchant de suivre les mouvements des navires en haute mer.
 - Les systèmes de localisation GPS peuvent servir à différentes fins.
 - Le système On-Star de General Motors, par exemple, permet de localiser un véhicule volé, de prévenir les services d'urgence si le sac gonflable est activé, de diagnostiquer à

distance un problème moteur ou de déverrouiller un véhicule dans lequel le conducteur a laissé ses clés.

- On est en train de mettre au point des capteurs intégrés au conteneur dont le prix d'achat, au gros, ne devrait pas dépasser 250 \$⁶⁰.

⁶⁰ Flynn, Stephen E., « The Limitations of the Current Cargo Container Targeting », 31 mars 2004. Selon M. Flynn, un conteneur dure en moyenne une dizaine d'années. Cela veut dire que l'installation de capteurs dans les nouveaux conteneurs ne ferait que rajouter environ 5 \$ au coût de chaque chargement.

ANNEXE V

Intervenants dans la chaîne d’approvisionnement

Bon nombre des lacunes observées dans le régime américain d’inspection des conteneurs ressemblent à celles qui ont été relevées dans son pendant canadien. Selon M. Flynn⁶¹, la principale lacune du régime actuel de sécurité des conteneurs (aux États-Unis), c’est que, à la base, on a tendance à faire confiance sans vérifier. Le Comité continue de s’interroger sur le degré de fiabilité et d’efficacité du programme d’« expéditeurs connus » du Canada.

La chaîne d’approvisionnement⁶² se compose des éléments suivants :

1. L’expéditeur connu, c’est-à-dire le fabricant ou l’exportateur qui charge et scelle les conteneurs.
2. Le transporteur routier ou ferroviaire qui transporte les conteneurs jusqu’au port.
3. L’exploitant de terminal portuaire qui entrepose les conteneurs et les charge à bord des navires.
4. Le transporteur maritime qui transporte les conteneurs par bateau.
5. L’exploitant de terminal portuaire qui décharge les conteneurs et les entrepose.
6. L’entreprise de camionnage qui transporte les conteneurs jusqu’au centre de distribution de l’importateur.
7. L’entrepôt de l’importateur.

Même s’il s’agit de l’itinéraire le plus direct que l’on puisse imaginer, il présente un certain nombre d’inquiétudes du point de vue de la sécurité. Prenons le système américain, par exemple. Le service américain des douanes et de protection de la

⁶¹ Fellow principal Jeane J. Kirkpatrick en études sur la sécurité nationale, Conseil des relations étrangères, Stephen E. Flynn est aussi professeur conseil au Center of International Security and Cooperation de l’Université Stanford. Diplômé de l’école de la Garde côtière américaine, il a servi activement pendant 20 ans au sein de cet organisme, qu’il a quitté au grade de commandant. M. Flynn siège aux conseils consultatifs de plusieurs organismes sans but lucratif, tels les Comités américains sur les relations étrangères et le Canada-U.S. Law Institute. Directeur de Stephen E. Flynn Associates LLC, il fournit des services de consultation indépendants sur la sûreté maritime, la sûreté des transports et la sécurité des conteneurs.

⁶² « Supply chain » - Sources : RAND Corporation; AMR Research; U.S. Customs and Border Protection (service des douanes et de protection de la frontière des États-Unis); Government Accountability Office.

frontière a contrôlé 27 p. 100 seulement des 5 800 participants à un programme d'encouragement des importateurs et des exploitants de terminal à améliorer la sécurité à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement. Mais il y a plus : des conteneurs à haut risque sont parfois chargés à bord des navires avant d'être inspectés; des vérifications ont révélé que les manifestes sont souvent incomplets, ce qui complique l'évaluation des risques; dans bien des ports, les travaux destinés à accroître la sécurité des terminaux, comme l'installation de clôtures et de caméras, ne sont pas encore terminés; 5,6 p. seulement de tous les conteneurs importés font l'objet d'un examen au rayon gamma puisque la matière de forte densité, comme les aliments congelés, est difficile à balayer au rayon gamma; les portiques de détection des radiations ont du mal à détecter, s'il est bien protégé, l'uranium fortement enrichi, un ingrédient essentiel entrant dans la fabrication des bombes nucléaires.

Imaginons maintenant que s'ajoutent d'autres intervenants aux sept énumérés ci-dessus, ce qui est souvent le cas. Par exemple :

Des marchandises destinées aux États-Unis fabriquées dans une petite usine située sur une île indonésienne sont transportées par caboteur jusqu'à Jakarta, où on les charge à bord d'un navire différent pour leur transport jusqu'à Hong Kong. Arrivées là, les marchandises sont mêlées à d'autres chargements par un groupeur de fret, lequel établit un manifeste à l'intention du service américain des douanes et de protection de la frontière, indiquant que le conteneur vient de Hong Kong et qu'il est expédié à une adresse américaine. Le système automatisé de ciblage qu'utilise ce service pour découvrir les chargements à haut risque se fie trop à l'information contenue dans le manifeste de la cargaison, lequel est sujet à l'erreur et ne renferme aucune donnée sur le transbordement. Les manifestes indiquent seulement le lieu de chargement du conteneur avant son arrivée aux États-Unis. Le service américain des douanes et de protection de la frontière ne peut donc pas disposer dans ce cas d'information sur le lieu d'origine, à savoir l'Indonésie, et le transbordement de la cargaison⁶³.

⁶³ [Stephen E. Flynn](#), « The Limitations of the Current Cargo Container Targeting », 31 mars 2004, témoignage écrit présenté à une audience du Sous-comité de la surveillance et des enquêtes, Comité de l'énergie et du commerce de la Chambre des représentants des États-Unis.

Intervenants dans la chaîne d'approvisionnement

Des millions de conteneurs entrent au Canada chaque année. Qu'ils soient expédiés aux quatre coins du pays ou transbordés à destination des États-Unis, nous avons besoin d'un système sûr pour vérifier leur point d'origine et leur contenu.

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Abbas, M Leo
Maire

Ville de Happy Valley, Goose Bay
3 février 2005

Adams, Mr. John
Commissaire
Garde côtière canadienne
5 mai 2003

Addy, Major-général (retraité), Clive
Ex-président national
Fédération des instituts militaires et interarmées du
Canada
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

Alexander, Dr Jane
Directrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects
Agency (DARPA)
4 février 2002

Allard, L'honorable, Wayne
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du
Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Amos, Adjudant-chef, Bruce
423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Andrash, Sergent, P. (Duke)
Division des opérations, Équipe du secteur riverain, Police de
Vancouver
18-22 novembre 2001

Armstrong, Tim
Chef adjoint, opérations spéciales
Services des incendies et de sauvetage de Vancouver
29 janvier 2007

Atkinson, Mme Joan
Sous-ministre adjointe, Développement des politiques et
programmes
Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration
28 janvier 2002

Adams, Surintendant Bill
Direction des services fédéraux
GRC
9 juin 2003

Adams, Caporal Terrance
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Alarie, Caporal-chef Bernadette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Allan, Major Murray
Commandant adjoint
Royal Regina Rifles
27 janvier 2003

Allen, M., Jon
Directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002, 17 mars 2003

Anderson, Colonel N.J.
Défense nationale
2 mai 2005

Arcand, Adjudant-chef Gilles
5^e Régiment du génie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Atkins, Surintendant principal Ian
Agent de la police criminelle, Division H
Gendarmerie royale du Canada
22-24 jan. 2002 / 22-23 sept. 2003

Audcent, M. Mark
Légiste et conseiller parlementaire
Sénat du Canada
2 décembre 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Avis, Capitaine de frégate Peter
Directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes
Ministère de la défense nationale
7 avril 2003

Badger, Capitaine Chris J.
Vice-président responsable des opérations
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Baker, M. Mike
Vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de
la sûreté du transport aérien
25 novembre- 2002

Baker, Lieutenant-colonel Roy
Officier logistique et génie de l'escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Baltabaev, député, M. Tashpolot
République de Kyrgyz
12 mai 2003

Bariteau, Lieutenant-colonel François
Commandant, Recrutement Forces canadienne, École
de leadership et recrues, Défense nationale
1 juin 2005

Barrett, Major, Roger R.
Officier opérationnel, 2 RCR
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Bartley, M., Alan
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection
des infrastructures essentielles et de la protection civile
Défense nationale
19 juillet 2001

Bastien, Major-général, Richard
Commandant adjoint du Commandement aérien, chef d'état-
major adjoint de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Baum, Major Nigel
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Axworthy, Dr. Thomas
Président, Centre for Study of Democracy
Université Queen's
29 septembre 2003

Baird, Caporal-chef Keith
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Baker, Philip
Directeur général, Direction de l'Afghanistan, l'Inde, Népal, Sri
Lanka
Agence canadienne de développement internationale
29 mai 2006

Balnis, M. Richard
Attaché de recherche principal, Syndicat canadien de la
fonction publique « SCFP »
18 novembre 2002

Barbagallo, Lieutenant Jason
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Barr, Colonel David E.
Commandant, Commandement des Forces d'opérations
spéciales du Canada (COMFOSCAN)
20 novembre 2006

Barrette, M. Jean
Directeur Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité
et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002 / 2 décembre 2002 / 2 octobre 2006

Basrur, Dr Sheela,
Médecin hygiéniste
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Bastien, Commandant, Yves
Officier d'administration (formation)
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bax, Mme Janet
**Directeur général, Programmes, Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et de la protection civile
20 octobre 2003**

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Beare, Brigadier-général Stuart A.
Commandant, Secteur de l'Ouest de la Force terrestre
Défense nationale
Le 7 mars 2005

Beattie, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur d'état-major, Groupe de l'instruction de
soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Beazley, M. Frank
Chef de police
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bégin, M. Robert
Directeur régional, Bureau régional du Québec, Bureau de
la protection des infrastructures essentielles et de la
protection civile
27 octobre 2003

Belcourt, **Adjudant-chef Mario**
12^e Régiment blindé du Canada
5^e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Bell, M. Peter
Analyste du renseignement,
Organized Crime Agency of British Columbia
18-22 novembre 2001

Bercuson, Dr. David J.
Directeur, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
19 avril 2004 / 8 mars 2005

Berry, Major David
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC
Trenton
25-27 juin 2002

Berthiaume, M. Tim
Chef adjoint du Service des incendies
Ville de Windsor
10 février 2003

Bilodeau, M. Ronald
Secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du
vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et
du renseignement
Bureau du conseil privé
24 février 2003

Beattie, Capitaine Davie
Adjudant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Beaton, Chef de Police Jack
Ville de Calgary
1 février 2007

Beers, Caporal-chef Robert
École du génie électrique et mécanique des Forces
canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Begley, Inspecteur J.J. (Jim)
Police fédérale
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Bell, Lieutenant-commander John
Commandant, NCSM Queen
Défense nationale
9 mars 2005

Belzile, Lieutenant-général (retraité) Charles
Président,
Conférence des associations de la défense
15 octobre 2001

Bernier, Adjudant Michel
5^e Peloton de police militaire
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Berthiaume, Lieutenant-colonel Phillip (Res)
Essex and Kent Scottish Regiment
1 décembre 2004

Bildfell, **M. Brian**
Directeur, Services d'ambulance
27 février 2003

Bishop, Jr., L'honorable, Sanford D.
(démocrate - Géorgie)
Comité spécial de la Chambre sur le renseignement
(États-Unis)
5 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Bissonnette, capitaine J.R.A. Commandant, 5^e Peloton de police militaire, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Black, Lieutenant colonel, Dean C.
Commandant, 403^e Escadron
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Blair, Colonel Alan
Commandant, 12^e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Blanchard, Caporal-chef Piette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Bland, M., Douglas
Président, Programme de gestion de la défense, École des études politiques, Université Queen
29 octobre 2001 / 27 mai 2002 / 27 juin 2005

Blondin, Colonel Yvan
Commandant, 3^e escadre Bagotville
Défense nationale
1 juin 2005

Boisjoli, Lieutenant-commandant, André
Commandant, NCSM Glace Bay
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bon, M. Daniel
Directeur général, Planification des politiques, sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Boswell, Lieutenant-colonel Brad
Directeur intérimaire de la doctrine de l'Armée, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Boucher, M. Mark
Secrétaire-trésorier national
Guilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

Black, M. Bob
Directeur, Bureau des préparatifs d'urgence Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

Blackmore, M. David
Directeur des Immeubles et des biens, gestionnaire du Centre des opérations d'urgence, Ville de Saint-John's
31 mars 2003

Blair, Adjudant maître Gérald
L'École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Blanchette, Lieutenant-colonel Michael
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Blight, Caporal-chef
8^e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bloodworth, Mme Margaret
Sous-ministre, Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005

Bolton, Lieutenant colonel Bruce D.
Commandant
Black Watch
5-6 novembre 2001

Bonnell, M. R.J. (Ray)
Surintendant, officier responsable, Sous-direction des services de protection, GRC
2 décembre 2002

Bouchard, Major-général J.J.C.
Commandant, 1^{ère} Division aérienne canadienne, Défense nationale
10 mars 2005

Boulden, Dr. Jane
Présidente de recherche canadienne en relations internationales et études de sécurité, Collège militaire royal du Canada
29 novembre 2004

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Bourgeois, M. Terry
Chef, District rural n°3
Communications, Service d'incendie et d'urgence,
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bowes, Lieutenant-colonel Steve
École de l'Arme Blindée
BFC Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Bramah, M. Brian
Directeur régional
Transports Canada
18-22 novembre 2001

Bradley, John
Technicien à l'imagerie, 17e Escadre, Historien associé
des forces aériennes
18-22 novembre 2001

Brodeur, Vice-amiral (à la retraite) Nigel
A titre individuel
1 mars 2005

Brown, Major Chris
424e Escadron
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bryan, M. Robert
Coordonnateur des plans d'urgence (planification),
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Buenacruz, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bujold, M. Guy
Sous-ministre adjoint
Infrastructures Canada
7 février 2005

Burke, Capitaine (M), Greg
Commandant par intérim
Forces maritimes de l'Atlantique
Défense nationale
22-24 janvier 2002

Boutillier, Dr. James A.
Conseiller spécial (Politique), Forces maritimes,
Quartier général du Pacifique, Ministre de la défense
nationale
9 juin 2003

Boyer, Colonel Alain
Commandant, 15e escadre Moose Jaw
Défense nationale
9 mars 2005

Brandt, Mr. Brion
Directeur, Politique de la sûreté
Ministère des transports Canada
5 mai 2003 / 12 février 2007

Brochet, M. Pierre
Inspecteur, chef de la Section de la planification
opérationnelle,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Brooks, Capitaine Melissa
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Brown, Rick
directeur exécutif, gestion d'urgence de l'alberta
Gouvernement de l'Alberta
30 janvier 2007

Buck, Vice-amiral, Ron
Chef d'état-major de la Force maritime,
Défense nationale
3 décembre 2001 / 14 août 2002 /
7 avril 2003 / 6 décembre 2004

Bugslag, M. Bob
Directeur général, Programme d'urgence provincial,
Gouvernement du Colombie Britannique
1 mars 2005

Bullock, Mme, Margaret
Directrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et
Règlements, Sécurité organisationnelle, Air Canada
18-22 novembre 2001

Burke, M., Sean
Adjoint de recherche,
National Security Studies
Council on Foreign Relations
4 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Burrell, Chef du Service des incendies Bruce
Directeur des Services en cas de catastrophe
Ville de Calgary
23 septembre 2003 / 1 février 2007

Butler, Mr. John
Directeur régional, Terre-Neuve et Labrador, Garde côtière
canadienne
2 février 2005

Calder, M., Kenneth
Sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
26 novembre 2001 / 14 août 2002 /
26 avril 2004 / 25 octobre 2004

Cameron, Colonel, Scott
Directeur de la Politique de santé auprès de l'État-major du
directeur général - Service de santé (DGSS), Défense nationale
10 décembre 2001

Campbell, Lieutenant-général, Lloyd
Commandant du Commandement, aérien et chef d'état-
major de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Camsell, Lieutenant colonel J.F.
36e Bataillon des services
2 février 2005

Capstick, Colonel Mike
Directeur, Stratégie personnel de terre
Défense nationale
10 mars 2005

Caron, Lieutenant-général Marc
Chef d'état-major de l'Armée de terre
Défense nationale
7 février 2005

Castillo, Caporal Marvin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Cellucci, Son excellence Paul
Ambassadeur, Ambassade des Etats-Unis d'Amérique au
Canada
15 août 2002

Burr, Ms Kristine
Sous-ministre adjointe, Politique
Transport Canada
7 février 2005

Cabana, Surintendant principal Mike
Opérations fédérales et internationales, Directeur
général de l'intégrité des frontières
30 octobre 2006

Cameron, Capitaine Keith
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Campbell, Anthony
Vice-président, Canadian Association for Security and
Intelligence Studies
3 juin 2002

Campbell, Caporal Steve
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Caouette, M. Denis
Sergent, Section de la planification opérationnelle
Section, Service de Police de Montréal, Ville de
Montréal 26 septembre 2003

Caron, Caporal Denis
Coordinateur du Programme national de surveillance
côtière et du Programme national de surveillance des
aéroports, Sous direction du crime organisé, GRC
7 avril 2003

Carroll, Lieutenant-commander Derek
NCSM Tecumseh
Défense nationale
8 mars 2005

Castonguay, Sergent d'état-major, Charles
Commandant d'unité
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Cessford, Lieutenant-colonel Michael
Commandant intérimaire, Groupe des opérations interarmées
des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Chapin, M. Paul

Directeur général, Direction générale de la sécurité internationale, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
23 février 2004

Chartier, Lieutenant-colonel honoraire Victor G., OMM, CD.

The Black Watch
5-6 novembre 2001

Chow, Lieutenant Commander Robert

Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon)
January 27, 2003

Cirincione, M., Joseph

Directeur principal, Projet de non-prolifération
The Carnegie Foundation
5 février 2002

Clark, Capitaine Robert

Corps de cadets n° 2497, Bibliothécaire en chef, Bibliothèque de droit
Université McGill
5-6 novembre 2001

Clarke, M. Shawn

Directeur régional intérimaire, Île-du-Prince-Édouard, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Cohen, M. Andrew

Professeur adjoint
School of Journalism and Communications
Université Carleton
21 mars 2005

Connolly, Mr. Mark

Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Conyers, Jr., L'honorable, John

Membre supérieur (démocrate - Michigan)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Corcoran, M., James

Ancien directeur adjoint, Opérations
Service canadien du renseignement de sécurité
1 octobre 2001

Charette, M., Serge

Président national, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Chartrand, Lieutenant-commandant, Yves

Commandant intérimaire, NCSM Huron
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Christie, M. Ryerson

Chercheur, Centre for International and Security Studies
21 mars 2005

Clapham, Surintendant, Ward D.

Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Clarke, Caporal-chef James

Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Coble, L'honorable, Howard

Membre supérieur (républicain -- Caroline du Nord), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Collenette, C.P., député, L'honorable David,

Ministre des Transports
2 décembre 2002

Connolly, M. Mark

Directeur général, Direction des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003, 22 septembre 2003

Cooper, Premier officier Russ Intervenant de Toronto,

Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Cormier, Matelot-chef Michel

École de la Police militaire des Forces armées, BFC Borden
25-27 juin 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Cormier, Capitaine Michael P.

Maître de port adjoint
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Côté, Caporal-chef Claude

Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Côté, M., Yvan

Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé,
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Couture, Lieutenant-général, Christian

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines -
militaires)
Défense nationale
10 décembre 2001

Creamer, M., Dennis

Vice-président, Finances et Administration
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Crosbie, M. William

Directeur général
Direction de la Sécurité internationale
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer

Secrétaire-adjoint de la Défense, Politique en matière
de sécurité internationale, Bureau du Secrétaire de la
défense (Etats-Unis)
6 février 2002

Cushman, Dr Robert

Médecin chef
Ville d'Ottawa
3 février 2003

D'Cunha, Dr Colin

Commissaire à la santé publique Médecin hygiéniste en
chef, ministère de la Santé et Soins de longue durée de
l'Ontario
30 octobre 2003

Côté, M., Bertin

Chef de mission adjoint
Ambassade du Canada (Washington)
4-7 février 2002

Côté, Brigadier général Gaston

Commandant, Force terrestre du secteur du Québec, Défense
nationale
1 juin 2005

Coulter, M. Keith

Chef, Centre de la sécurité des télécommunications
24 février 2003

Crabbe, Lieutenant-général (à la retraite) Ray

Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
10 mars 2005

Crober, M. Paul

Directeur régional pour C.-B. et Yukon, Secteur de la gestion
des urgences et de la sécurité nationale, Ministère de la
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
1 mars 2005

Crosman, Colonel John

Chef d'état-major adjoint - Plans, Quartier général des
Forces maritimes du Pacifique
Défense nationale
29 janvier 2007

Croxall, Caporal Kevin

Services administratifs de la Base des Forces de Borden,
BFC Borden
25-27 juin 2002

D'Avignon, M. Michel

Directeur général, Sécurité nationale, Secteur de la
police et de la sécurité
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Daigle, Major général Pierre

Conseiller principal en matière de défense du territoire
national auprès du chef d'état-major de la Défense
17 mars 2003, 23 février 2004

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Dallaire, Gabriel
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davidson, Contre-amiral Glenn V.
Commandant, Forces maritimes de l'Atlantique
Ministère de la défense nationale
22 septembre 2003

Davis, Colonel Christopher J.R.
Commandant, Quartier général du centre d'instruction au combat
Défense nationale
31 janvier 2005

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
November 5-6, 2002

Deemert, M. Rob
Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Dempsey, Lawrence
Secrétaire-trésorier national
Gilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

De Riggi, M. Angelo
Agent de renseignements
Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Desrosiers, Adjudant-chef Christian
5^e Régiment d'artillerie légère du Canada
24 septembre 2003

deVries, Adjudant-chef (Adjud) Nicolas (à la retraite)
Bandes militaires
31 janvier 2005

Dewitt, Dr. David
Directeur, Centre des études internationales et de sécurité
Université York
2 décembre 2004

Daniels, Soldat Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davies, Mme Krysta M.
Spécialiste en analyse du renseignement
KPMG Investigation and Security Inc.
1 octobre 2001

Dawe, M. Dick
Directeur, Programmes de soutien du personnel
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

DeCuir, Brigadier général Mike
Commandant régional adjoint
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001

Deering, M. Richard
Chef de police
Royal Newfoundland Constabulary
3 février 2005

Dempster, Major-général Doug
Directeur général, Planification stratégique
Défense nationale
11 avril 2005

Deschamps, Colonel André
Directeur, Opération continentale, Défense nationale
6 mai 2002

Devlin, M. W.A. (Bill)
Directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Aéroport international de Vancouver, Air Canada
18-22 November 2001

Dewar, Capitaine (M) (retraité) John
Membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada
12 mai 2003, 2 juin 2003

Dickenson, M. Lawrence T.
Secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 octobre 2001 / 24 février 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Dietrich, Adjudant-chef Dan
Adjudant-chef
1ère Division aérienne du Canada
18-22 novembre 2001

Ditchfield, M. Peter
Sous-chef, Organized Crime Agency of British
Columbia
18-22 novembre 2001

Doherty, Lieutenant colonel Brian
Commandant, 14 Service Battalion
Défense nationale
1 février 2007

Douglas, Lieutenant-colonel Brian
École D'Artillerie
B.F.C. Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Downton, Caporal-chef Doug
426e Escadre d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Droz, M. Pierre
Surintendant adjoint, Police criminelle
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Dufour, Major Rénald
Commandant, 58th Air Defence Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Duguay, M. Yves
Directeur principal, Gestion des risques - sécurité
organisationnelle
Air Canada
18-22 November 2001

Duncan, M. Mark
Vice-président, Opérations Administration canadienne de la
sûreté du transport aérien
25 novembre 2002 / 30 octobre 2006

Durocher, Capitaine Pascal
Commandant adjoint
2e Escadron, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Dion, Caporal Yves
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 2002

Doge, Mme Trish
Directrice de la Gestion des risques et des urgences,
Ville de Vancouver
30 janvier 2003 / 29 janvier 2007

Dongworth, Steve
Sous-chef de la gestion d'urgence (Service des
incendies)
Ville de Calgary
1 février 2007

Dowler, Premier maître 1ère classe, George
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Doyle, Lieutenant-colonel Bert
Commandant, 402e escadron
17e escadre, Winnipeg
18-22 novembre 2001

Duchesneau, M. Jacques
Président et premier dirigeant, Administration
canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002 / 30 octobre 2006

Dufresne, Caporal
Unité du service postal des Forces canadiennes, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Dumais, Lieutenant général Marc J.
Sous-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
6 juin 2005 / 2 octobre 2006

Dunn, Major-général, Michael
Directeur adjoint, Plans et politique stratégique
Le Pentagone, (États-Unis)
6 février 2002

Earnshaw, Commandant Paul F.
Centre conjoint d'information et de surveillance
océanique Trinity
ministère de la Défense nationale
22 septembre 2003

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Edmonds, Capitaine (N) David
Chef d'état-major, Personnel et formation
Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Elcock, M. Ward
Directeur
Service canadien du renseignement de sécurité
14 août 2002, 17 février 2003

Ellis, Capitaine Cameron
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Ellis, Mme Karen
Sous-ministre adjointe (Infrastructure et environnement)
Défense nationale
6 juin 2005

Erkebaev, député, L'honorable Abdygany
Président de l'Assemblée législative
République de Kirgiz
12 mai 2003

Evraire, Lieutenant-général (retraité) Richard J.
Conférence des associations de la défense
19 avril 2004

Fagan, M. Wayne
Union canadienne des employés des transports (UCET)
2 février 2005

Falkenrath, M. Richard
Directeur principal
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Farmer, M. Rick
Gestion, Est de l'Ontario
Citoyenneté et immigration Canada
7-9 mai 2002

Ferguson, M. Brian
Sous-ministre adjoint, Services aux anciens combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Egener, Mark
directeur exécutif, gestion d'urgence de l'alberta
Gouvernement de l'Alberta
30 janvier 2007

Elliott, M. William
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté,
Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre, 2002, 5 mai 2003

Ellis, Colonel Jim
2e commandant, Opération Peregrine
Défense nationale
1 mars 2005

Enger, Inspecteur T.G. (Tonia)
Division des opérations
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Evans, Mme Daniela
Chef, Opérations maritimes
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Fadden, M. Richard
Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur,
Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 janvier 2002

Falconer, Capitaine Vic
Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services
de santé -- Formation (Pacifique)
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Fantino, M. Julian
Chef du Service de la police de Toronto
6 mai 2002

Farr, M. Bruce
Chef et directeur général, Services médicaux d'urgence
de Toronto
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Fergusson, M. James
Centre pour des études de la défense et de la sécurité,
Département des études politiques
Université de Manitoba
10 mars 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Fernie, M. Iain, directeur général, Opérations de sécurité, Air Canada
24 juin 2002

Fields, M. Dave
Chef du Service des incendies
Ville de Windsor
27 février 2003

Fisher, Capitaine Kent
J8
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Fox, James
Sous-ministre adjoint intérimaire, Relations bilatérales
Affaires étrangères Canada
8 mai 2006

Flagel, M. Brian
Directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Flynn, Commandant Steven
Garde côtière américaine et attaché supérieur de recherche, Études sur la sécurité nationale, Council on Foreign Relations
4 février 2002

Forcier, Contre-amiral J.Y.
Commandant, MARPAC
Défense nationale
28 février 2005

Forgie, M. John
Superviseur de l'exécution de la loi, Vancouver
Citoyenneté et Immigration Canada
18-22 novembre 2001

Fortin, Jean-Pierre
1er vice-président national
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
4 décembre 2006

Fox, Mr. John
Représentant régional, Nouvelle Écosse
Union of Canadian Transportation Employees
22 septembre 2003, 2 février 2005

Ferris, M. John
Faculté des Sciences sociales, Programme des relations internationales
Université de Calgary
8 mars 2005

Fisher, OC, 2^e peloton, Greg
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Fonberg, M. Robert
Sous-secrétaire du cabinet, Opérations
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003

Flack, M. Graham
Directeur d'opérations, Groupe de travail sur les frontières
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003, 23 février 2004

Fleshman, M. Larry
Directeur général, Service à la clientèle (aéroport Pearson), Air Canada
24 juin 2002

Forcier, Vice-amiral J.C.J.Y. Forcier
Commandant, Commandement Canada
Défense nationale
8 mai 2006

Forcier, Commodore Jean-Yves
Chef d'état-major J3, sous-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Fortin, Lieutenant-colonel Mario
Commandant intérimaire
426e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Foster, Lieutenant-colonel Rob
Commandant intérimaire, 8e Escadron de Maintenance (Air),
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fox, James
sous-ministre adjoint, relations bilatérales
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Francis, Adjudant Charles
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Frappier, Lieutenant-colonel Jean
Commandant, 12th Canadian Armoured Regiment,
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Fraser, Mme Sheila
Vérificatrice générale du Canada
10 décembre 2001 / 6 décembre 2004

Frerichs, Soldat Travis
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Froeschner, Major Chris
Commandant intérimaire
429e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gagné, Major M.K.
2nd Battalion Princess
Défense nationale
10 mars 2005

Gagnon, M. Jean-Guy
Directeur adjoint, Direction des enquêtes, Service de
police de Montréal
26 septembre 2003

Garnett, le vice-amiral (retraité) Gary Vice-président
national pour les affaires maritimes, Ligue navale du
Canada
12 mai 2003

Gauthier, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gauthier, Major-général Michael J.C.M.
MSC, CD, J2/Directeur général du renseignement
Défense nationale
13 décembre 2004

Frappier, M. Gerry
Directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence,
président du Groupe de travail interministériel sur la
sécurité maritime, ministère des Transports
7 avril 2003, 2 juin 2003

Fraser, Contre-amiral, Jamie D.
Commandant
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Frederick, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fries, M. Rudy
Coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence,
Communauté de London-Middlesex, Ville de London
31 mars 2003

Gadula, Mr. Charles
Directeur général, Direction générale de la flotte,
Services maritimes
ministère des Pêches et des Océans
7 avril 2003

Gagnon, Major Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Gardner, Major Craig
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Garnon, capitaine de corvette Daniel, Contrôleur,
ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Gauthier, Lieutenant-général J.C.M. Gauthier
Commandant, Commandement de la Force expéditionnaire du
Canada
Défense nationale
8 mai et 29 mai 2006

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force
maritime
Défense nationale
3 décembre 2001

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

- Gauvin**, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime
Défense nationale
3 décembre 2001
- Gibbons**, L'honorable Jim
Membre (républicain - Nevada)
Comité special de la Chambre sur le renseignement (États-Unis)
6 février 2002
- Gilbert**, Adjudant chef, Daniel
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001
- Gilbert**, Gary D.
Vice-président sénior – americas
6 novembre 2006
- Gilmour**, Wendy
Directrice, Groupe des opérations de maintien de la paix,
Secrétariat pour le Groupe de travail pour la stabilisation et la reconstruction
Affaires étrangères Canada
29 mai 2006
- Girouard**, Contra amiral Roger
Commandant, CANFLTPAC
Défense nationale
28 février 2005 / 29 janvier 2007
- Glencross**, Capitaine, Révérend Bruce
Aumônier du régiment
The Black Watch
5-6 novembre 2001
- Goatbe**, M. Greg
Directeur général, Direction stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du Canada
28 janvier 2002
- Goodall**, M. Bob
Surintendant, Bureau de soutien à la circulation et aux services régionaux
Police provinciale de l'Ontario
30 octobre 2003
- Gotell**, Adjudant-chef Peter
Opérations
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002
- Giasson**, M., Daniel
Directeur des opérations, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
8 et 29 janvier 2002
- Giffin-Boudreau**, Mme Diane Directrice générale par intérim, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration Canada
22 septembre 2003
- Gilbert**, M. Emory
Surintendant d'état-major, Services de soutien opérationnel, Police de Toronto, Ville de Toronto
30 octobre 2003
- Gilkes**, Lieutenant-colonel B.R.
Kings Own Calgary Regiment
Défense nationale
8 mars 2005 / 1 février 2007
- Gimblett**, M. Richard
Chargé de recherche
Centre d'études en politiques étrangères, Université Dalhousie
21 février 2005
- Giroux**, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002
- Gludo**, Colonel J.D.
Commandant, 41e Groupe-brigade du Canada, Défense nationale
8 mars 2005
- Goetz**, Capitaine J.J.
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002
- Goss**, L'honorable Porter
Président, Comité special de la Chambre sur le renseignement (É-U)
6 février 2002
- Goupil**, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire, Unité d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec
5-6 novembre 2001

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Graham, Corporal-chef
8e Escadron de maintien (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Granatstein, Dr. Jack
Président, Council for Defence and Security in the 21st Century
27 mai 2002, 28 avril 2004

Grant, Capitaine Timothy J.
Commandant, 1 Canadian Mechanized Brigade Group
Défense nationale
7 mars 2005

Green, Major Bill
Commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
27 janvier 2002

Gregory, Matelot-chef
Département des ressources humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Guevremont, Benoît
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Gutteridge, M. Barry
Commissaire, Travaux et Services d'urgence, Ville de
Toronto
30 octobre 2003

Haché, Colonel Mike
Directeur, Politique de l'hémisphère ouest
Défense nationale
11 avril 2005

Hall, Major Steve
Commandant adjoint, École de l'électronique et des
communications des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Hammond, Major Lee
Artillerie, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Graham, M. Erin
Responsable de la sécurité, Service régional de santé
23 septembre 2003

Grandy, M. Brian
Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique,
Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Gray, P.C., Très honorable Herb
Président et commissaire
Section canadien
International Joint Commission
29 mars 2004

Grégoire, M. Marc
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté
Transports Canada
25 février 2004 / 2 octobre 2006 / 12 février 2007

Grue, M. Tom
Surintendant, Services de police
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Guindon, Capitaine (M) Paul
Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Gupta, Lieutenant-colonel Ranjeet K.
L'École du Génie Militaire des Forces Canadiennes
Défense nationale
B.F.C. Gagetown
31 janvier 2005

Haeck, Lieutenant-colonel Ken F.
Commandant, École d'artillerie IFT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Hamel, MWO Claude
Sergeant-Major régimentaire désigné
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Hansen, Superintendent Ken
Directeur, Exécution des lois fédérales
Gendarmerie royale du Canada
7 avril 2003, 9 juin 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Hapgood, Adjudant John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Harrison, Capitaine (M) R.P. (Richard)
Sous-chef d'état major, responsable des opérations,
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Harvey, Lieutenant-commandore Max
Commandant
N.C.S.M. Cabot
2 février 2005

Hatton, Commandant Gary
Commandant, NCSM Montreal
Forces maritimes de l'Atlantic
22-24 janvier 2002

Hazelton, Lieutenant Colonel, Spike
Commandant, École de l'Armée blindée
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Heath, Capitaine de vaisseau Jim, CD
Chef adjoint d'état-major, Opérations (J3), Quartier
général des Forces maritimes du Pacifique
Défense nationale
29 janvier 2007

Heinbecker, M. Paul
Ancien ambassadeur aux Nations Unies
À titre individuel
21 février 2005

Heisler, M. Ron
Directeur des opérations, Centre d'Immigration
Canada, Halifax
Citoyenneté et de immigration Canada
22 septembre 2003

Hendel, Commodore (à la retraite) Hans
Consultant, Collège des Forces canadiennes
28 avril 2003

Henneberry, Lieutenant-commandant,
Commandant,
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Harlick, M. James
Sous-ministre adjoint, Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001, 20 et 27 octobre 2003

Hart, Caporal
Département des ressources humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Officier de la logistique et directeur de cours
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Haydon, Dr. Peter T.
Chargé de recherche au Centre d'études sur les
politiques étrangères
Université Dalhousie
28 avril 2003, 1 février 2005

Hearn, Brigadier-général, T.M.
Directeur général, Politiques et planification en
ressources humaines (militaires), Défense nationale
10 décembre 2001

Hébert, Mme Barbara
Directrice régionale, Douanes, Division du Grand
Toronto, Agence des douanes et revenue du Canada
24 juin 2002

Heimann, Dr. Alan
Médecin hygiéniste
Ville de Windsor
27 février 2003

Henault, Général, Raymond R.
Chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Henderson, Major Georgie
Adjoint A3
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Henry, Dr. Bonnie
Médecin hygiéniste adjoint
Ville de Toronto
30 octobre 2003

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Henschel, le surintendant Peter
Direction des services fédéraux
Gendarmerie royale du Canada
9 juin 2003

Hickey, M. John
Député à la Chambre d'assemblée
Lac Melville
3 février 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)
Division "H", Service divisionnaire de la police
criminelle, GRC
22 septembre 2003

Hill, M. Dave
Président, Partenariat des préparatifs d'urgence pour la
capitale
Ville d'Edmonton
28 juin 2003

Hillmer, Dr. Norman
Professeur d'Histoire et d'Affaires internationale
Université Carleton
1 novembre 2004

Hines, Colonel, Glynn
Directeur, Gestion de l'information (Air), chef d'état-
major de la Force aérienne, Défense nationale
18 juillet 2001

Hooper, Jack
Sous-directeur (Opérations)
Service canadien de la renseignement de sécurité
29 mai 2006

Hornbarger, M. Chris
Directeur
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Howard, Brigadier-général A.J.
Directeur général - Opérations, État-major interarmées
stratégique
16 octobre 2006 / 20 novembre 2006

Huebert, Dr. Rob
Professeur, Département des sciences politiques, Université de
Calgary
8 mars 2005

Herbert, M. Ron
Directeur général des opérations nationales
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Hickey, Capitaine (M) Larry
Chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les
forces maritimes de l'Atlantique), Défense nationale
16 juin 2003

Hildebrandt, Capitaine Gerhard
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Hillier, Général Rick
Chef d'état-major de la défense
Défense nationale
30 mai 2005 / 21 juin 2006

Hincke, Colonel, Joe
Commandant
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Holman, Major général (ret) Fraser
Collège des Forces canadiennes (Toronto)
Défense nationale
27 juin 2005

Horn, Lieutenant-colonel Bernd
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hounsell, Caporal-chef Scott
École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Howe, Caporal Kerry
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Hunt, M. Baxter
Ambassade des États-Unis au Canada
15 août 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Hunter, L'honorable Duncan

Membre supérieur (républicain - Californie), Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé, (Etats-Unis)
6 février 2002

Hynes, Major A.G.

Coordonateur de la réserve aérienne (Est)
Quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada
1 février 2005

Idzenga, Major Ray

Commandant, Escadron du golfe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Inkster, M. Norman

Président, KPMG Investigation and Security Inc.
Ancien commissaire de la GRC
1 octobre 2001

Irwin, Brigadier-général S.M.

Chef de la direction de l'Agence de logement des Forces canadiennes
Défense nationale
6 juin 2005

Jackson, Major David

J3
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Janelle, Soldat, Pascal

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jean, M. Daniel

Sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Jeffery, Lieutenant général (ret) Mike

27 juin 2005

Jestin, Colonel Ryan

Commandant base des Forces canadiennes, 3 GSS
Défense nationale
31 janvier 2005

Huqe, Caporal-chef Bryan

426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Iatonna, M. Mario

Ingénieur municipal
Ville de Windsor
1 décembre 2004

Inglis, Brian

Directeur général/leader du groupe de travail
Services des incendies et de sauvetage de Vancouver
29 janvier 2007

Innis, Capitaine Quentin

Instructeur, Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Issacs, Sergent, Tony

Technicien en recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Jackson, Mme Gaynor

Directrice, Centre de ressources pour les familles des militaires
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Jarvis, Vice-amiral Greg

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines – Militaires)
Défense nationale
21 février 2005

Jeffery, Lieutenant-général, M.K.

Chef d'état-major de l'Armée de terre
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001, 14 août 2002

Jenkins, Mme Wilma

Directrice, Services d'immigration
Citoyenneté et immigration Canada
24 juin 2002

Job, M. Brian

Président, Institut des relations internationales
Université du Colombie-Britannique
1 mars 2005

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Johns, M. Fred
Directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada
15 août 2002

Johnson, Capitaine Wayne
J7, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Johnston, Chef Cal
Chef de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Jolicoeur, M. Alain
Président
Agence des services frontaliers du Canada
11 avril 2005

Jurkowski, Brigadier-général (retraité), David
Ancien chef d'état-major, Opérations interarmées, Défense nationale
1 octobre 2001

Kasurak, M. Peter
Directeur principal, Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

Keane, M. John
Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Kee, M. Graham
Chef de la sécurité portuaire
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Kelly, Adjudant-chef Michael
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Kennedy, M., Paul
Sous-solliciteur général adjoint principal, Ministère du Solliciteur général du Canada
28 janvier 2002, 24 février 2003,
15 février 2005

Johnson, Capitaine Don
Président de l'Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Johnston, Contre-amiral (à la retraite) Bruce
28 avril 2003

Johnston, Kimber
Directeur général des Politiques stratégiques
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005

Joncas, Premier maître de première classe, Serge
Premier maître du Commandement maritime, Défense nationale
3 décembre 2001

Kalincak, Capitaine Karl
Adjutant, 33 Field Engineer Squadron
Défense nationale
1 février 2007

Kavanagh, M. Paul
Directeur régional, Sécurité et planification d'urgence
Transports Canada
24 juin 2002

Keating, Dr. Tom
Professeur, Département des sciences politiques, Université de l'Alberta
7 mars 2005

Kelly, M. James C.
À titre d'individu
26 mai 2003

Kelly, Lieutenant colonel, W.J.
Planification des Forces et coordination du programme, vice-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
18 juillet 2001

Kerr, Capitaine Andrew CD
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

- Keyes, M. Bob**
Vice-président sénior, International
La Chambre du commerce canadienne
1 décembre 2004
- Kiloh, Inspecteur, D.W. (Doug)**
Chef des cas majeurs
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001
- King, Vice-amiral (à la retraite) James**
Vice-président, Atlantique
CFN Consultants
12 mai 2003, 5 mai 2005
- Kloosterboer, Jackie**
Coordonnateur de la gestion d'urgence
Ville de Vancouver
29 janvier 2007
- Kobolak, M. Tom**
Agent principal de programme, Direction de la
contrebande et des services de renseignement, Agence
des douanes et du revenu du Canada
7 avril 2003
- Koop, M. Rudy**
Conseiller à la recherche, Section canadienne,
Commission mixte internationale
29 mars 2004
- Kneale, M. John**
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005
- Krueger, Caporal-chef**
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002
- Kummel, Colonel Steff J.**
Défense nationale
10 mars 2005
- Kwasnicki, Caporal Anita**
BFC Kingston
7-9 mai 2002
- Khokhar, M. Jamal**
Ministre-conseiller (affaires du Congrès)
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002
- King, Lieutenant-colonel Colin**
Commandant
Royal Regina Rifles (Regina)
27 janvier 2003
- Kinney, Laureen**
Directeur général, Sécurité marine
Transports Canada
12 février 2007
- Kloster, M. Deryl**
Directeur général, Service d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003
- Koch, Major Pat**
J5, BFC Kingston
7-9 mai 2002
- Knapp, Caporal Raymond**
Services techniques de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002
- Krause, Lieutenant-colonel, Wayne**
Commandant, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002
- Kubeck, Commandant Kimberley**
Gestionnaire de projet contrôle naval de la navigation
commerciale – Renseignements, Défense nationale
25 septembre 2003
- Kurzynski, Major Perry**
Officier responsable, Centre d'opérations de recherche
et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002
- Lachance, M. Sylvain**
Directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière
canadienne
17 février 2003

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Lacroix, Adjudant-chef Greg
Sergent-major régimentaire de l'Armée
Défense nationale
26 février 2007

Lacroix, Colonel Roch
Chef d'état-major
Quartier général du secteur de l'Atlantique de la force terrestre,
Défense nationale
6 mai 2005

LaFrance, M., Albert
Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-
Brunswick, Agence des douanes et du revenu du
Canada
22-24 janvier 2002

Laing, Capitaine de vaisseau, Kevin
Directeur, Stratégie maritime, chef d'état-major des
Forces maritimes
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Lalonde, Major John
Coordonnateur de la Réserve aérienne (Secteur de
l'Ouest)
Défense nationale
8 mars 2005

Landry, Adjudant-chef André
1er bataillon, Royal 22e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Landry, Inspector Sam
Officier responsable du Détachement aéroportuaire de
l'aéroport de Toronto
Gendarmerie royale du Canada
24 juin 2002

Laprade, Adjudant chef Daniel
Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Larrabee, M. Bryan
Coordonnateur des Services sociaux d'urgence,
Commission des parcs et loisirs, Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commandant, 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada, BFC
Valcartier
24 septembre 2003

Laflamme, M. Art
Représentant principal de Air Line Pilots Association,
International
14 août 2002

Lafrenière, Major Luc
Commandant, Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Lait, Capitaine de frégate K.B.
Direction – Qualité de vie, DQV 3 – Chef d'équipe des
politiques d'hébergement, Défense nationale
6 juin 2005

Landry, John
Sous-chef, Sauvetage d'incendie
Ville d'Edmonton
30 janvier 2007

Landry, Lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi
Groupe d'étude et de recherche sur la sécurité internationale,
Université de Montréal
2 juin 2005

Langelier, M. André
Directeur, Module de la protection des personnes et des
biens
Ville de Gatineau
3 février 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.
Défense nationale
2 mai 2005

Last, Colonel David
Régistraire
Collège militaire royale du Canada
29 novembre 2004

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

- Leblanc, Mme Annie**
Directrice intérimaire, Division de la technologie et de l'accès légal
Soliciteur général du Canada
19 juillet 2001
- Lefebvre, M. Denis**
Premier vice-président
L'Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005
- Lefebvre, M. Paul**
Président, secteur 2323, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002
- Leighton, Lieutenant-commandant John**
J1
BFC Kingston
7-9 mai 2002
- Leonard, Lieutenant-colonel S.P.**
Royal Newfoundland Regiment (1st Battalion)
2 février 2005
- Lerhe, Commodore, E.J. (Eric)**
Commandant, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001
- Lessard, Brigadier-général J.G.M.**
Commandant des forces terrestres de la région centrale
2 décembre 2004
- Levy, M., Bruce**
Directeur, Direction des relations transfrontalières avec les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002
- Lilienthal, Lieutenant-colonel Mark**
Officier supérieur, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes
25-27 juin 2002
- Loepky, Sous-commissaire, Garry**
Opérations
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001 / 2 décembre 2002
- LeBoldus, M. Mick**
Représentant chef au Centre d'entraînement en vol de l'OTAN
Bombardier aéronautique
9 mars 2005
- Lefebvre, M. Denis**
Commissaire adjoint, Agence des douanes et du revenu Canada
6 mai 2004, 10 février 2003
- Legault, M. Albert**
Université du Québec à Montréal (UQAM)
21 février 2005
- Lenton, Sous-commissaire, William**
Gendarmerie royale du Canada
28 janvier 2002, 9 juin 2003
- LePine, M. Peter**
Inspecteur, Détachement de Halifax
GRC
23 septembre 2003
- Leslie, Major-général Andrew**
Forces canadiennes
29 novembre 2004 / 26 février 2007
- Lester, M. Michael**
Directeur général, Organisation des mesures d'urgence, province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003
- Lichtenwald, Chef Jack**
Chef des pompiers
Ville de Regina
27 janvier 2003
- Lloyd, Capitaine de vaisseau Ron**
Directeur général, Développement de la Force maritime
Défense nationale
26 février 2007
- Logan, Major Mike**
Agent administratif adjoint, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Loschiuk, Ms Wendy
Directrice principale
Bureau de la Vérificatrice générale du Canada
6 décembre 2004

Lucas, Major-général, Steve
Commandant, 1ère Division aérienne du Canada
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001 / 26 février 2007

Luloff, Mme Janet
Directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe
de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Lyrette, Soldat Steve
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Macdonald, Lieutenant général G.
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002, 6 mai 2002,
14 août 2002, 23 février 2004

Mack, Contre-amiral Ian
Attaché militaire
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Mackenzie, Major-général (à la retraite) Lewis
À titre d'individuel
6 décembre 2004

MacLaughlan, Surintendant C.D. (Craig), Officier
responsable, Services de soutien Division « H »
Gendarmerie royale du Canada
22 septembre 2003

MacLean, Vice-amiral Bruce
Chef d'état-major de la Force maritime
Défense nationale
14 février 2005

Macnamara, M. W. Donald
Senior Fellow
Université Queen's
29 novembre 2004

MacQuarrie, Capitaine Don
J6
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Lucas, Brigadier général Dwayne
Directeur général – Gestion du programme
d'équipement aérospatiale, Défense nationale
27 juin 2005

Luciak, M. Ken
Directeur des Services médicaux d'urgence
Ville de Regina
27 janvier 2003

Lupien, Premier maître de première classe, R.M.
Adjudant chef des Forces canadiennes
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Macaleese, Lieutenant-colonel Jim
Commandant
9^e Escadre (Gander)
2 février 2005

Macdonald, Lieutenant général (ret) George
CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

MacKay, Major Tom
The Black Watch
5-6 novembre 2002

MacIsaac, Capitaine de vaisseau
Commandant de la BFC Halifax
Défense nationale
6 mai 2005

MacLaughlan, M. Craig
Directeur général, Organisation des mesures d'urgence
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

MacLeod, Colonel, Barry W.
Commandant, 3e Groupe de soutien de secteur, BFC
Gagetown
22-24 janvier 2002

Macnamara, Brigadier-général (à la retraite) W. Don
Président, L'Institut de la Conférence des associations
de la défense
3 mai 2004

Maddison, Vice-amiral Greg
Sous-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense
nationale
6 mai 2002, 14 février 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Magee, M. Andee
Maître de chien
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Maillet, Adjudant-chef de l'école par intérim, Joseph
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Maisonneuve, major-général, J.O. Michel
Sous-chef d'état-major adjoint
Ministère de la Défense nationale
22 octobre 2001

Malec, M., George
Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Mandel, M. Stephen
Maire suppléant et conseiller
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

Manson, Général (ret) Paul D.
L'Institut de la conférence des associations de la défense
(Ottawa)
27 juin 2005

Marcewicz, Lieutenant-colonel
Commandant de Base, BFC Edmonton
Défense nationale
7 mars 2005

Martin, Mme Barbara
Directrice, Division des relations de la Défense et de la sécurité
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Mason, Lieutenant-colonel, Dave
Commandant, 12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Mason, Mme. Nancy
Directrice, Bureau des affaires canadiennes,
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Maher, Lieutenant Earl
4 ESR
BFC Gagetown
21-24 janvier 2002

Maines, Warren
Directeur, Service à la clientèle (aéroport Pearson)
d'Air Canada
4 juin 2002

Malboeuf, Caporal Barry
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Mallory, M. Dan
Chef des opérations, Port de Lansdowne
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Manning, Caporal Rob
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Manuel, M. Barry
Coordonnateur, Organisation des mesures d'urgence
Ville de Halifax
23 septembre 2003 / 6 mai 2005

Marsh, Howie
L'Institut de la conférence des associations de la défense
(Ottawa)
27 juin 2005

Martin, M. Ronald
Coordonnateur de la planification d'urgence
Ville de Vancouver
30 janvier 2003, 1 mars 2005

Mason, M., Dwight
Président, Commission permanente mixte de défense
(États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Massicotte, Mme Olga
Directrice générale, région de l'Atlantique
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Matheson, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Mattie, Adjudant-chef, Fred
12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Maude, Caporal-chef Kelly
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McCoy, Adjudant chef Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

McDonald, Caporal Marcus
École du Service de santé des Forces canadiennes
BCF Borden
25-27 juin 2002

McIlhenny, M., Bill
Directeur pour le Canada et le Mexique
Conseil national de sécurité (États-Unis)
7 février 2002

McKay, L'honorable Peter, C.P., député
Ministre des Affaires étrangères
29 mai 2006

McKerrell, M. Neil
Chef, Gestion des situations d'urgence Ontario,
Ministère de la Sécurité communautaire
30 octobre 2003

McKinnon, Lieutenant-colonel DB
Régiment de l'Î.-P.-É.
1 février 2005

McLean, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Matte, Colonel Perry
Commandant, 14e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Mattiussi, Ron
Directeur, Planification et service de gestion
Ville de Kelowna
1 mars 2005

McAdam, Lieutenant-colonel Pat
École de la tactique, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

McCuaig, Bruce
Sous-ministre adjoint, Division des politiques, des planifications
et des normes
Ministère des Transports de l'Ontario
1 décembre 2004

McGarr, Kevin
vice-président et chef de la technologie

McInenly, M. Peter
Vice-président, Harmonisation de l'entreprise, Postes Canada
15 août 2002

McKeage, M. Michael
Directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence,
Municipalité régionale de Halifax
23 février 2003

McKinnon, Chef, David P.
Chef de police
Service de police régional de Halifax
22-24 janvier 2002

McLaughlin, Michael J.
vice-président et chef de la direction financière
30 octobre 2006

McLellan, L'honorable Anne, C.P., députée
Vice première ministre et ministre de la Sécurité publique et de
la Protection civile du Canada
15 février 2005 et 11 avril 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

McLellan, M. George
Directeur général
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

McManus, Lieutenant-colonel, J.J.
Commandant, 443e escadron (MH)
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

McNeil, Commodore, Daniel
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

McRoberts, Hugh
Vérificateur général adjoint
Bureau du vérificateur général du Canada
6 décembre 2004

Meisner, M. Tim
Directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne
17 février 2003, 7 avril 2003

Melis, Mme Caroline
Directrice, Développement du programme, Direction générale de l'exécution de la loi
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Merpaw, Mme Diane
Directrice adjointe, Élaboration des politiques et coordination
Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Middlemiss, Danford W
Professeur, Département des Sciences politiques
Université Dalhousie
12 mai 2003, 5 mai 2005

Miller, M., Frank
Directeur principal, conseiller militaire du Président
Conseil national de sécurité américain
7 février 2002

Minto, M., Shahid
Vérificateur général adjoint
Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

McLeod, M. Dave
Chef préposé d'escale de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

McNeil, Contre-amiral Dan
Commandant, Force maritime de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

McRae, Robert
directeur général, direction générale de la sécurité internationale
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

Mean, Caporal-chef Jorge
École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes
25-27 juin 2002

Melançon, Lieutenant-colonel René
École d'Infanterie, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

Mercer, M., Wayne
Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Michaud, M. Jean-Yves
Directeur adjoint, Direction du support administratif,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Miller, Lieutenant-colonel Charlie
Commandant, 10^e Régiment d'artillerie de campagne de l'Artillerie royale canadienne
Défense nationale
9 mars 2005

Milner, M. Marc
Directeur, Programme des études militaires et stratégiques
Université du Nouveau-Brunswick
31 janvier 2005

Mitchell, M., Barry
Directeur, Région de la Nouvelle-Écosse, Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Mitchell, Brigadier-général Greg
Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force
terrestre
22-24 janvier 2002

Moran, Ron
président national
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
4 décembre 2006

Morris, Mme, Linda
Directrice, Affaires publiques
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Moutillet, Capitaine Mireille
Officier d'état-major supérieur – politiques, Défense
nationale
25 septembre 2003

Mundy, Capitaine de corvette Phil
N.C.S.M. Queen Charlotte
Défense nationale
1 février 2005

Murphy, Capitaine (M), R.D. (Dan)
Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Murray, Major James
Commandant, École des Pompiers des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commandant du NCSM *Queen*
(Regina)
27 janvier 2003

Nelligan, John Patrick
Associé principal, cabinet d'avocats O'Brien Payne
LLP, Ottawa
2 décembre 2002

Neville, Lieutenant colonel Shirley
Officier d'administration de l'escadre et commandant
interiminaire de l'escadre
17e escadre
18-22 novembre 2001

Mogan, M., Darragh
Directeur général des politiques en matière de
programmes et de services, Services des Anciens
Combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Morency, M. André
Directeur général régional, région de l'Ontario,
Transports Canada
24 juin 2002

Morton, Dr. Desmond
Professeur
Université McGill
15 novembre 2004

Mulder, Mr. Nick
Président, Mulder Management Associates
9 juin 2003

Munroe, Mme Cathy
Directrice régionale, Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Murray, Mme Anne C.
Vice-présidente, Affaires communautaires et
environnementales
Aéroport international de Vancouver
18-22 novembre 2001

Murray, M., Larry
Sous-ministre
Services des anciens combattants
22-24 janvier 2002

Narayan, M., Francis
Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du
revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Division de la vérification
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Newberry, Robert J.
Directeur principal, Sécurité du territoire
Le Pentagone
06 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Newton, Capitaine, John F.

Officier supérieur d'état-major, Opérations

Forces maritimes de l'Atlantique

22-24 janvier 2002

Nikolic, M. Darko

Directeur de District, District du St-Laurent

Agence des douanes et du revenu du Canada

7-9 mai 2002

Nordick, Brigadier-Général Glenn

Commandant adjoint, Système de la doctrine et de l'instruction de la Force terrestre,

BFC Kingston

7-9 mai 2002

Normoyle, Ms. Debra

Directrice, Enforcement d'immigration

Agence des services frontières du Canada

23 février 2004

Nossal, Kim Richard

Professeur et chef

Département des études politiques

Université Queen's

29 novembre 2005

O'Bright, M., Gary

Directeur général, Opérations, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile

Ministère de la Défense nationale

19 juillet 2001, 20 octobre 2003

O'Donnell, Paddy

L'Institut de la conférence des associations de la défense (Ottawa)

27 juin 2005

O'Hanlon, M., Michael

Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques étrangères

The Brookings Institution

5 février 2002

Olchowicki, Soldat Christian

BFC Kingston

7-9 mai 2002

Orr, Major Ken

Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des Forces canadiennes

BFC Borden

25-27 juin 2002

Niedtner, Inspecteur Al

Police de Vancouver

(responsable de la Section des opérations et de la planification d'urgence), Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Noël, Adjudant-chef Donald

5e Ambulance de campagne

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Norman, Mark

Président, Daimler-Chrysler et

Président du Comité d'infrastructure du Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile

1 décembre 2004

Normoyle, Mme Debra

Directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et immigration Canada

7 avril 2003

Nymark, Mme, Christine

Sous-ministre adjointe déléguée

Transports Canada

28 janvier 2002

O'Connor, L'honorable Gordon, C.P., député

Ministre de la Défense nationale

8 mai 2006

O'Donnell, Patrick J.

Président

L'Association canadienne de la défense industrielle

22 novembre 2004

O'Shea, M., Kevin

Directeur, Direction des relations générales avec les États-Unis

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

28 janvier 2002

Oliver, Surintendant Joe

Directeur, Douanes et accise

2 octobre 2006

Ortiz, L'honorable, Solomon P.

Membre supérieur (démocrate - Texas)

Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité de la chambre sur le service armé (États-Unis)

6 février 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Ouellet, Adjudant-chef J.S.M.
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commandant, 2^e Bataillon, Royal 22^e Régiment, BFC
Valcartier
24 septembre 2003

Parks, Lieutenant-commandant Mike
Direction de l'instruction de l'Armée 5-4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Pasel, M. William
Coordonnateur des mesures d'urgence,
Service d'urgence de Hamilton
Ville de Hamilton
31 mars 2003

Paulson, Capitaine (M), Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pearson, Lieutenant colonel Michael J.
Commandant, École d'infanterie SAT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Pelletier, France
Affaires législatives et réglementaires
Division du transport aérien du Syndicat canadien de la
fonction publique
25 novembre 2002

Pennie, Lieutenant général Ken
Chef d'état-major de la Force aérienne
Défense nationale
7 février 2005

Pentland, Charles
Centre des études politiques des relations internationales
Université Queen's
29 novembre 2004

Ouellet, Major Michel
Commandant par intérim, 5e Bataillon des services du
Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Parker, Major Geoff
Infanterie
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Parriag, Amanda
Le Centre de recherche et d'information sur le Canada (CRIC)
6 décembre 2004

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax
BFC Borden
25-27 juin 2002

Payne, Capitaine (M), Richard
Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cape
Scott
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Pellerin, Colonel (retraité), Alain
Directeur exécutif, Conférence des associations de la
défense
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North Saskatchewan Regiment
(Saskatoon)
27 janvier 2003

Pennie, Lieutenant général (ret) Ken
CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

Pentney, Bill
Sous-procureur général adjoint
Ministère de la justice Canada
15 février 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Peters, Colonel, William
Directeur, Planification stratégique) Opérations terrestres), chef d'état-major de l'Armée de terre, Défense nationale
18 juillet 2001

Pettigrew, Caporal-chef Robert
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Pichette, M. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal
26 septembre 2003

Pigeon, M. Jacques
Avocat général principal et directeur ministère de la Justice, Services juridiques, Transports Canada
2 décembre 2002

Pile, Commodore Ty
Commandant, Quartier général de la flotte canadienne de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

Pilgrim, Surintendant, J. Wayne
Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives à la sécurité nationale
Gendarmerie royale du Canada
19 juillet 2001

Pinsent, Major John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Plante, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Polson, Capitaine (M) Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Poulin, Caporal Mario
École de la Police militaire des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Petras, Major-général H.M.
Chef, Réserve et cadet
Défense nationale
6 juin 2005

Pharand, M., Pierre
Directeur, Protection aéroportuaire
Aéroport de Montréal
5-6 novembre 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Pigeon, M., Jean François
Directeur intérimaire, Sécurité
Aéroports de Montréal
5-6 novembre 2001

Pile, Capitaine (M), T.H.W. (Tyron)
Commandant, groupe 4, Opérations maritimes
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pilon, M. Marc
Analyste principal des politiques, Division des politiques en matière de sécurité, Solliciteur général du Canada
24 février 2003

Pitman, Sergent, B.R. (Brian)
Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Poirier, M. Paul
Directeur, Division du renseignement et de la contrebande, Région du Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Potvin, Corporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Preece, Capitaine (M), Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Préfontaine, Colonel Marc
Comandement 34e groupe-brigade
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Proulx, Commissaire adjoint, Richard
Direction des renseignements criminels
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001

Puxley, Mme Evelyn
Directrice, Direction du crime international et du terrorisme
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Quinlan, Grant
Inspecteur de sécurité
Transports Canada
24 juin 2002

Randall, Dr. Stephen J.
Doyen, Faculté des Sciences sociales
Université de Calgary
8 mars 2005

Rathwell, M. Jacques
Responsable de la sécurité civile
Ville de Gatineau
3 février 2003

Reaume, M. Al
Chef adjoint, Service des incendies et du sauvetage,
Ville de Windsor
27 février 2003

Reeve, Jason
Liaison avec le Cabinet et des affaires parlementaires,
Groupe de travail sur l'Afghanistan
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

Reid, Adjudant-chef Clifford
École des Pompiers des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Reid, Adjudant Jim
Missiles de défense aérienne
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Primeau, M., Pierre
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Purdy, Mme Margaret
Sous-ministre déléguée
Ministère de la Défense nationale
14 août 2002

Quick, M. Dave
Coordonnateur des plans d'urgence à la ville de Regina
27 janvier 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
République kirgyze
12 mai 2003

Rapanos, M. Steve
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

Read, M. John A.
Directeur général, Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
25 février 2004

Reed, L'honorable, Jack
Président (démocrate - Rhode Island)
Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Regehr, M. Ernie
Directeur général
Projet Ploughshares
21 mars 2005

Reid, Lieutenant-colonel, Gord
Commandant, École de navigation aérienne des Forces canadiennes
17e escadre
18-22 novembre 2001

Renahan, Capitaine Chris
Blindés
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Richard, Adjudant-chef Stéphane
5e Bataillon des services du Canada BFC Valcartier
24 septembre 2003

Richter, Dr. Andrew
Professeur adjoint, Relations internationales et études
stratégique
Université Windsor
1 décembre 2004

Rivest, Caporal-chef Dan
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Robertson, M. John
Inspecteur en chef des bâtiments
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.
Directeur général – Rémunération et avantages sociaux
Défense nationale
6 juin 2005

Rose, M., Frank
Adjoint, Politique de défense antimissiles
Le Pentagone
6 février 2002

Ross, M. Dan
Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information)
Défense nationale
14 février 2005

Ross, Adjudant-maître Marc-André 58th Air Defence
Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Rostis, M. Adam
Agent de liaison pour les relations
fédérales/provinciales/municipales
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

Rudner, Dr. Martin
Directeur, Centre for Security and Defence Studies, Université
Carleton
3 juin 2004, 13 décembre 2004

Richmond, M., Craig
Vice-président, Opérations aéroportuaires
Aéroport international de Vancouver
18-22 nov. 2001

Riffou, Lieutenant-colonel François
Commandant, 1er Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Robertson, Contre-amiral Drew W.
Directeur général, politique et sécurité internationale
Défense nationale
23 février 2004, 11 avril 2005 / 26 février 2007

Robinson, Sous-lieutenant Chase
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Romses, Brigadier-général R.R.
Commandant Quartier général du secteur de
l'Atlantique de la force terrestre, Défense nationale
31 janvier 2005

Ross, Major général, H. Cameron
Directeur général, Politique de la sécurité
internationale
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002

Ross, Dr. Douglas
Professeur, Faculté des sciences politiques
Université Simon Fraser
1 mars 2005

Rossell, Inspecteur Dave
Inspecteur, Opérations et soutien,
Police de Windsor, Ville de Windsor
27 février 2003

Rousseau, Colonel Christian
Commandant, 5e Groupe de soutien de secteur
Défense nationale
1 juin 2005

Rumsfeld, L'honorable Donald
Secrétaire de la Défense (États-Unis)
6 février 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Rurak, Mme Angela
Inspecteur des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Rutherford, Caporal-chef Denis
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Salesses, Lieutenant-colonel, Bob
Direction de la logistique, Sécurité nationale (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Samson, Adjudant-chef Camil
2e Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Sanderson, Chuck
Directeur général, Organisation de gestion des urgences
Province de Manitoba
10 mars 2005

Saunders, Capitaine Kimberly
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Schmick, Major Grant
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Scott, Dr. Jeff
Médecin hygiéniste
Province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Sensenbrenner, Jr., L'honorable, F. James
Président (républicain - Wisconsin)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Shapardanov, M. Chris
Conseiller politique
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Russell, M. Robert A., Assistant Commissaire adjoint,
Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du
revenu du Canada
22 septembre 2003

Rutherford, Lieutenant-colonel Paul
Commandant, 73e Groupe des communications
Défense nationale
9 mars 2005

Sampson, Tom
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville de Calgary
1 février 2007

Samson, Brigadier-général, P.M.
Directeur général -- renseignement
Ministère de la Défense
22 octobre 2001

Saunders, Caporal Cora
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Savard, Lieutenant-colonel Danielle
Commandant, 5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Scofield, M. Bruce
Directeur, Développement des politiques et
coordination internationale, Direction générale des
réfugiés, Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Scott, Capitaine John
Centre du parachutisme du Canada
8 Escadre, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Shadwick, Dr. Martin
Agrégé de recherche, Centre des études internationales et de
sécurité
Université York
2 décembre 2004

Sharapov, M. Zakir
Député, République kirgyze
12 mai 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Sheehy, Capitaine Matt

Président, Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada

4 novembre 2002

Sigouin, M. Michel

Directeur régional, Bureau régional de l'Alberta, du Nord-Ouest et de Nunavut, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile

27 octobre 2003

Simmons, M., Robert

Directeur adjoint, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs

Département d'État (États-Unis)

6 février 2002

Sinclair, Ms. Jill

Sous-ministre adjoint (A), Politique de sécurité globale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

28 janvier 2002 / 14 août 2002

Skelton, L'honorable, Ike

Membre supérieur (démocrate - Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)

6 février 2002

Skidmore, Colonel Mark

Commandant, 2e group-brigade mécanisé canadien, BFC Petawawa

25-27 juin 2002

Smith, Caporal

Unité du service postal des Forces canadiennes
BFC Trenton

25-27 juin 2002

Smith, Bill

Surintendant principal
Gendarmerie royale du Canada

3 février 2005

Smith, M. Doug

Services techniques
Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Sheridan, Norman

Directeur, Opérations passagers de l'Agence des douanes et du revenu du Canada

24 juin 2002

Sing Tse, Hau

Vice-président

Direction général de l'Asie

Agence canadienne de développement internationale

29 mai 2006

Sinclair, Ms. Jill

Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

17 mars 2003

Sirois, Lieutenant-colonel Sylvain

Commandant, 5e Régiment du génie

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Skidd, Élève-officier Alden

The Black Watch

5-6 novembre 2002

Slater, Mme Scenery C.

Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain

Agence des douanes et du revenu du Canada

18-22 novembre 2001

Smith, Capitaine de vaisseau Andy

Officier commandant, Installation de maintenance de la flotte
Défence nationale

6 mai 2005 / 26 février 2007

Smith, M. Bob

Chef adjoint, Service des incendies et de sauvetage de Vancouver, Extinction des incendies et opérations

Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Smith, Caporal-chef Terry

436e Escadron de transport
BFC Trenton

25-27 juin 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Snow, Caporal-chef Joanne
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Souccar, Commissaire adjoint Raf
Opérations fédérales et internationales
2 octobre 2006 / 30 octobre 2006

Stacey, Caporal Derrick
Services administratifs de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Starck, Me, Richard
Avocat-conseil, Service fédéral des poursuites, Bureau
régional du Québec
Ministère de la justice
5-6 novembre 2001

St-Cyr, Lieutenant-colonel Pierre
Commandant, Unité de soutien, 430e Escadron tactique
d'hélicoptères
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Stevens, Daniel
Coordonnateur de la gestion d'urgence, Gestion d'urgence et de
la risque
Ville de Vancouver
29 janvier 2007

Stewart, M., James
Ressources humaines civiles
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Stiff, M. Bob
Directeur général, Sécurité générale de Postes Canada
15 août 2002

St. John, Dr. Ron
Directeur général, Centre de mesures et
d'interventions d'urgence
10 février 2003

St-Pierre, M., Jacquelin
Commandant, chef du poste de quartier 5
Service de police de la Communauté urbaine de
Montréal
5-6 novembre 2001

Sokolsky, Joel
Doyen des arts et Professeur des sciences politiques
Collège militaire royale du Canada
22 novembre 2004

Spraggett, Ernest
Directeur, Opérations commerciales de l'Agence des douanes et
du revenu du Canada
24 juin 2002

Stairs, Denis
Professeur, Département des Science politiques
Université Dalhousie
5 mai 2005

Stark, Lieutenant-commandant, Gary
Commandant, NCSM Whitehorse
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Stevens, Cornemuseur major Cameron
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Stewart, Adjudant Barton
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes
BFC Kingstson
7-9 mai 2002

Stewart, M. William
Chef et directeur général
Services d'incendie de Toronto
30 octobre 2003

St. John, M. Peter
Professeur (à la retraite)
Relations internationales
Université du Manitoba
25 novembre 2002

Stone, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Stump, L'honorable, Bob
Président (républicain - Arizona)
Comité de la Chambre sur les services armés (États-
Unis)
6 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Sullivan, Colonel C.S.

Commandant, 4e escadre Cold Lake
Défense nationale
7 mars 2005

Summers, Contre-amiral à la retraite Ken
Naval Officers Association of Vancouver Island
28 février 2005 / 27 juin 2005

Szczerbaniwicz, Lieutenant-colonel, Gary
Commandant, 407e escadron
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Tait, M. Glen
Directeur, Service des incendies de Saint John, Ville de
Saint John
31 mars 2003

Tattersall, Lieutenant-commandant John
Direction de l'Instruction de l'Armée
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, M., Robert
Inspecteur, Police de Vancouver
18-22 novembre 2001

Theilmann, M., Mike
Directeur intérimaire, Division de la lutte contre le
terrorisme
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Thomas, Vice-amiral à la retraite Charles
À titre individuel
1 mars 2005

Thompson, Susan
Ancienne maire de la Ville de Winnipeg
À titre individuel
10 mars 2005

Tracy, Ms. Maureen
Directrice, Direction de la politique et opérations
Agence des services frontaliers du Canada
7 avril 2003

Sully, Ron
Sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions
Transports Canada
7 février 2005

Sweeney, Steve
Surintendant
Service de Police de Vancouver
29 janvier 2007

Taillon, Paul
Directeur, revue et liaison militaire
Bureau du commissaire du Centre de la sécurité des
télécommunications
2 juin 2005

Tarrant, Lieutenant-colonel Tom
Directeur adjoint de l'entraînement
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, L'honorable, Gene
Sous-comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Taylor, L'honorable Trevor
Ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsable
du Labrador
Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador
3 février 2005

Thibault, Caporal-chef Christian
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Thomas, Mr. John F.
Partenaire
BMB Consulting
9 juin 2003

Tracy, Mme Maureen
Chef par intérim, Contrebande, Renseignement et enquêtes,
Direction générale de l'exécution de la loi
Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005

Tremblay, Colonel J.G.E.
Directeur, Opérations en cours, État-major interarmées
stratégique
16 octobre 2006

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Tremblay, Colonel Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Tremblay, Capitaine de vaisseau Viateur
Commandant adjoint, Réserve navale 1
Défense nationale
25 septembre 2003

Trottier, Lieutenant-colonel (Res) Ron
Essex and Kent Scottish Regiment
Windsor Regiment
1 décembre 2004

Ur, Caporal Melanie
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Verner, L'honorable Josée, C.P., députée
Ministre de la Coopération internationale
29 mai 2006

Wainwright, Lieutenant-colonel J.E.
Commandant, 16/17 Ambulance de campagne
Défense nationale
9 mars 2005

Ward, Caporal-chef Danny
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ward, Colonel, Mike J.
Commandant, Centre d'instruction au combat
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Wareham, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Warner, L'honorable, John
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du
Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Tremblay, Lieutenant-colonel Éric
Commandant, 5e Régiment d'artillerie légère du
Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Trim, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8^e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Tulenko, M., Timothy
Agent politique et militaire, Bureau des affaires
canadiennes, Département d'État américain (États-
Unis)
6 février 2002

Verga, M., Peter F.
Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Villiger, Lieutenant colonel F.L.
Calgary Highlanders
Défense nationale
8 mars 2005

Wamback, Lieutenant-commandant Arthur
Commandant, NCSM Windsor
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Ward, Élève-officier Declan
Étudiant
Université McGill
5-6 novembre 2002

Ward, Caporal-chef
Opérations de l'Escadre
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Wark, M., Wesley K.
Professeur agrégé, Département d'histoire
Trinity College, Université de Toronto
1 octobre 2001, 5 mai 2003, 27 juin 2005

Warren, M. Earle
Directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration
des grands projets
Direction générale des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Watt, Major John
Commandant, Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Weighill, M. Clive
Chef adjoint, Services de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Wells, Corporal Corwin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Westwood, Commodore Roger
Directeur général – Gestion du programme
d'équipement maritime, Défense nationale
6 juin 2005

Whitburn, Lieutenant-colonel, Tom
435e escadron
17e escadre
18-22 novembre 2001

Wicks, Majeur Brian
Commandant, 103e Escadron de recherche et de sauvetage
(Gander)
Défense nationale
2 février 2005

Williams, Capitaine de vaisseau Kelly
Ancien commandant, NCSM Winnipeg
Défense nationale
22 septembre 2003

Wilmink, M. Chuck
Consultant
4 novembre 2004

Wing, M. Michael
Président national, Union canadienne des employés des
transports
22 septembre 2003

Winn, Dr. Conrad
Président et PDG
COMPAS
2 décembre 2004

Watts, Adjudant-chef, Ernest
3e Groupe de soutien de secteur
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Weldon, L'honorable, Curt
Président (républicain - Pennsylvanie)
Sous-Comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Werny, Colonel W.S.
Officier commandant, Centre d'essais technique (aérospatiale)
Défense nationale
7 mars 2005

Whalen, Soldat Clayton
BFC Kingston
7-9 mai 2002

White, Lieutenant (N) Troy
J2
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Williams, Alan
Sous-ministre adjoint (Matériels)
Défense nationale
1 novembre 2004 / 16 octobre 2006

Williams, Colonel Richard
Directeur politique de l'hémisphère occidental, Défense
nationale
6 mai 2002 / 17 mars 2003

Wilson, M. Larry
Directeur régional, Maritimes
Garde côtière canadienne
22 septembre 2003

Wingert, Colonel Douglas
Directeur de l'état-major du programme d'équipement terrestre
Défense nationale
6 juin 2005

Wolsey, M. Randy
Chef des pompiers, Services de sauvetage, Division des
interventions d'urgence, Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Woodburn, Commandant, William
Commandant, Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Wriedt, Colonel Art
Commandant
41 Canadian Brigade Group
Défense nationale
1 février 2007

Wright, Robert
Commissaire
Agence des douanes et du revenu du Canada
6 mai 2002

Yanow, Contre-amiral (à la retraite) Robert
La ligue navale du Canada
1 mars 2005

Young, Dr. James
Sous-ministre adjoint, sécurité publique et commissaire
à la Sécurité communautaire et des Services
correctionnels
30 octobre 2003

Zaccardelli, Giuliano
Commissaire
Gendarmerie royale du Canada
8 et 29 mai 2006

Woods, Caporal Connor
École du Service de santé des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Wright, M. James R.
Sous-ministre adjoint
Politique mondiale et sécurité
Ministère des Affaires étrangères et Commerce
international
23 février 2004

Wynnyk, Colonel P.F.
Commandant, Unité de soutien de secteur
Défense nationale
7 mars 2005

Young, Brigadier-général G.A. (Res)
Commandant adjoint des forces terrestres de la région
centrale
2 décembre 2004

Young, Major Marc
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE VII

Biographies des membres du Comité



L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Il siège actuellement comme sénateur progressiste-conservateur indépendant et fait partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des anciens combattants. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, cabinet bien connu de Toronto, le sénateur Atkins a joué un rôle actif dans l'industrie des communications, entre autres au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne, qu'il a occupé au début des années 1980. Il a aussi été très actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aux niveaux tant national que provincial. Il notamment présidé au niveau national les campagnes électorales fédérales de 1984 et de 1988 et a exercé d'importantes fonctions d'organisateur dans diverses campagnes provinciales. Il a fait fonction de conseiller auprès du très honorable Brian Mulroney et du très honorable Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'honorable William G. Davis, premier ministre de l'Ontario.



L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Tommy Banks est reconnu par beaucoup de Canadiens comme un musicien et artiste accompli et polyvalent. 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 le Tommy Banks Show à la télévision. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 86, 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 7 avril 2000, il a été nommé au Sénat du Canada. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks est devenu vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines. Il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense, président du Comité de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.



L'honorable JOSEPH A. DAY, sénateur

Joseph A. 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.

Le sénateur Day fait actuellement partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense, du Sous-comité des anciens combattants, du Comité des finances nationales et du Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration. Ses champs d'intérêt et de spécialisation incluent les sciences et la technologie, la défense, le commerce international, les droits de la personne, le patrimoine et l'alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire. De plus, il préside le Groupe d'amitié Canada-Mongolie.

Avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, le sénateur Day a eu une belle carrière comme avocat de pratique privée. Dans le domaine du droit, il s'intéresse notamment aux brevets, aux marques de commerce et à la propriété intellectuelle. Membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est aussi spécialiste agréé du droit de la propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a occupé le poste de président et directeur général de l'Association des produits forestiers du Nouveau-Brunswick. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la société J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des secteurs comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a exercé 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 présidait récemment la fondation et le conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que le conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Entre autres 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 Club des collèges militaires royaux du Canada.

Le sénateur Day possède un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen's et une maîtrise en droit d'Osgoode Hall.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Colin Kenny a été assermenté au Sénat le 29 juin 1984 comme représentant de l'Ontario. Il a commencé sa carrière politique en 1968 à titre de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au Cabinet du 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. 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.



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, C.R., sénateur

Nommé au Sénat en 1990, Michael Meighen siège à différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches ainsi que de la sécurité nationale et de la défense, et il préside le Sous-comité 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 comme avocat de pratique privée, le sénateur Meighen a plaidé et exercé le droit commercial à Montréal et à Toronto. Il est conseiller juridique auprès du cabinet Ogilvy Renault et a fait fonction de conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siège aux conseils d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et de Sentry Select Capital Corp. (Toronto)..



L'honorable WILFRED P. MOORE, C.R., sénateur

Wilfred P. Moore a été nommé au Sénat comme représentant de la Nouvelle-Écosse (Stanhope St./South Shore) le 26 septembre 1996 par le très honorable Jean Chrétien. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Saint Mary's (1964) et d'un diplôme en droit de l'Université Dalhousie (1968). Il a été nommé conseil de la Reine (c.r.) en 1983. Membre de la Nova Scotia Barrister's Society, il a exercé le droit à Halifax pendant 31 ans, de 1968 à 1999. Le sénateur Moore a été conseiller municipal à Halifax de 1974 à 1980, puis maire suppléant de 1977 à 1978. Il a occupé le poste de président du Halifax Metro Centre, ayant été membre de son comité d'établissement, et il a présidé la Commission d'appel de l'aide sociale de Halifax et Dartmouth. Pendant 10 ans, soit de 1994 à 2004, il a siégé au conseil des gouverneurs de l'Université Saint Mary's, et notamment au Comité consultatif auprès du président. Il a déjà fait partie de l'escadron des cadets de l'air 615 (Bluenose) et de la force de réserve de l'A.R.C.



L'honorable GERRY ST. GERMAIN, sénateur

Nommé au Sénat le 23 juin 1993, Gerry St. Germain représente la Colombie-Britannique et la division sénatoriale de Langley-Pemberton-Whistler. Le sénateur St. Germain préside le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et siège au Comité de l'examen de la réglementation et à celui de la sécurité nationale et de la défense. Il a été élu à la Chambre des communes la première fois en 1983 à l'issue d'une élection partielle, puis réélu en 1984. Il a prêté serment au Conseil privé de la Reine lors de sa nomination comme ministre d'État (Transports) le 31 mars 1988. Il a ensuite été nommé ministre des Forêts en octobre 1988. En dehors de sa carrière parlementaire, le sénateur St. Germain a travaillé comme pilote professionnel, entrepreneur en construction et grand éleveur de bovins.



L'honorable DAVID TKACHUK, sénateur

Nommé au Sénat le 8 juin 1993, David Tkachuk représente la Saskatchewan. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et membre du Comité de l'agriculture et des forêts, du Comité des banques et du commerce, du Comité de la sécurité nationale et de la défense et 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 en éducation du College of Education de Saskatoon. Il a été enseignant et

homme d'affaires..



L'honorable ROD A.A. ZIMMER, sénateur

Rod Zimmer est l'un des leaders communautaires les plus connus de Winnipeg. Il a été président du Royal Winnipeg Ballet de 1989 à 1991 et membre du conseil d'administration du club de football Blue Bombers de Winnipeg de 1981 à 1993. De 1973 à 1979, il a été adjoint spécial de l'honorable James Richardson, alors ministre de la Défense nationale à Ottawa. De 1979 à 1983, il a occupé le poste de vice-président aux communications d'entreprise à la CanWest Capital Corporation. En 1984, il a été nommé directeur de la gestion de projet à la Société canadienne des paris sportifs à Ottawa. De 1985 à 1993, il a été directeur du marketing et des communications à la Fondation manitobaine des loteries. Depuis 1993, il préside la Gatehouse Corporation. De 1995 à 1998, il a été vice-président des festivals de la Société des Jeux panaméricains.

Tout au long de sa carrière, le sénateur Zimmer 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, la Manitoba Metis Federation, les Premières Nations, l'Université de Winnipeg, l'Université du Manitoba, le Centre culturel chinois de Winnipeg, la Société hellénique, les Centres culturels indiens, la Saskatchewan Association of Rehabilitation Centres, les Jeux paralympiques, les Jeux olympiques spéciaux et les événements « Gold Medal Plates » organisés au Manitoba au profit des Jeux olympiques d'hiver 2010 de Vancouver.

Récemment, le sénateur Zimmer a été invité à servir de point de liaison entre le caucus du Sénat et les Jeunes libéraux du Canada. Dans ce rôle et à titre de sénateur, il deviendra un mentor pour beaucoup de jeunes du pays, ce qui atteste encore une fois ses nombreuses années de dévouement à l'endroit des jeunes au sein du Parti libéral du Canada.

ANNEXE VIII

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 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 à 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.

Steven James, analyste



Steven James s'est joint en juillet 2005 au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement. Il assume les fonctions d'attaché de recherche auprès 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 d'études militaires et stratégiques de l'Université de Calgary.

Ses récentes études ont porté sur le cadre canadien de lutte contre le terrorisme, et plus particulièrement sur les mesures d'intervention et de prévention fédérales, provinciales et municipales pour les incidents liés au terrorisme.

Avant de travailler pour le Comité, M. James a servi comme agent dans la Police provinciale de l'Ontario (1994-1998) et dans le Service de police de Toronto (1998-2001).

Melissa Radford, analyste



Au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement depuis novembre 2006, Melissa Radford travaille comme analyste auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

En mai 2006, M^{me} Radford a obtenu une maîtrise en gestion et politique de défense du Collège militaire royal du Canada. Elle est titulaire d'un baccalauréat en relations internationales de la London School of Economics.

Au cours de son dernier semestre au Collège militaire royal, avant de se joindre au Comité, M^{me} Radford a travaillé au Département des opérations de maintien de la paix du Secrétariat des Nations Unies.

Jason Yung, adjoint de recherche

Jason Yung est arrivé au Service d'information et de recherche parlementaires en janvier 2007. Il est actuellement adjoint de recherche auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Yung a obtenu un baccalauréat spécialisé en économie et en sciences politiques de l'Université de Toronto en 2005. Il a depuis fait des stages dans différentes organisations, dont l'International Crisis Group, Human Rights Watch et le Conseil atlantique du Canada. Récemment, il a travaillé comme analyste des politiques au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Ses domaines de recherche privilégiés sont l'islamisme, la politique au Moyen-Orient et l'évolution du rôle de la Chine au Moyen-Orient.

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.



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