

À LA LIMITE DE L'INSÉCURITÉ

*Les postes frontaliers sont déterminants pour
la sécurité et la prospérité du Canada.
Pourquoi tardons-nous à leur apporter des correctifs?
Qu'arrivera-t-il si nous ne le faisons pas?*

**Rapport provisoire du Comité sénatorial
de la sécurité nationale et de la défense**

Juin 2005

MEMBRES

38^e Parlement – 1^{ière} 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*

Les sénateurs suivants ont aussi participé aux travaux du Comité lors de son étude :

L'honorable Ione Christensen

L'honorable Anne C. Cools

L'honorable Percy Downe

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

37^e Parlement – 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

37^e parlement – 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

37^e Parlement – 1^{ière} 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

CHAPITRE I.....	1
La frontière terrestre canado-américaine : des raisons de s'inquiéter	1
CHAPITRE II	5
Revoir la situation dans son ensemble.....	5
CHAPITRE III.....	21
Défis humains.....	21
CHAPITRE IV	39
Défis opérationnels	39
CHAPITRE V	47
Se doter d'infrastructures de réserve : La clé pour les économies canadienne et américaine	47
Chapitre VI.....	67
Après.....	67
ANNEXE I.....	73
Ordre de renvoi	73
ANNEXE II	75
Index des recommandations.....	75
ANNEXE III.....	79
Ont discuté avec le Comité	79
ANNEXE IV	135
66 questions – Sécurité à la frontière	135
ANNEXE V.....	167
Carte montrant les différents points de passage terrestres au Canada....	167
ANNEXE VI.....	171
L'histoire de l'évolution de l'Agence des services frontaliers du Canada	171
ANNEXE VII	173
Organigramme de l'ASFC	173

ANNEXE VIII.....	175
Schéma d'un poste frontière typique	175
ANNEXE IX.....	179
Comparaison entre l'interchangeabilité des services d'inspection et le précontrôle à la frontière terrestre	179
ANNEXE X.....	181
Sommaire des principales questions à régler au sujet du précontrôle à la frontière terrestre	181
ANNEXE XI.....	183
Comparaison des données d'analyse des risques de ModuSpec.....	183
APPENDIX XII.....	193
Calendrier de construction jusqu'à 2013.....	193
ANNEXE XIII.....	195
Sommaire des options de passage à Windsor-Detroit du rapport Schwartz	195
ANNEXE XIV	197
Opinion du Légiste sur la constitutionnalité des dispositions de dérogation semblable à ceux aux États-Unis.....	197
ANNEXES XV	203
Biographies des membres du Comité.....	203
ANNEXE XVI	215
Biographies du secrétariat du Comité.....	215

CHAPITRE I

La frontière terrestre canado-américaine : des raisons de s'inquiéter

Si des terroristes voulaient paralyser le Canada et nuire en même temps aux États-Unis, quelle cible seraient-ils le plus susceptibles de frapper?

Les édifices du Parlement? Les installations hydroélectriques de la baie James? Le réacteur nucléaire de Pickering? Ce sont toutes de bonnes cibles. Mais aucune n'est la meilleure.

Si quelqu'un voulait vraiment s'en prendre à l'avenir politique et économique du pays et porter atteinte aux Américains du même coup, le Comité croit que la cible idéale pourrait bien être le pont Ambassador à Windsor, en Ontario.

Une attaque contre ce pont risque d'entraîner un ralentissement presque complet du trafic à la frontière canado-américaine, avec toutes les conséquences que cela pourrait avoir.

Rappelons que 87 % de nos exportations sont à destination des États-Unis¹ et que la majorité sont expédiées par camion². Un emploi sur quatre en Ontario – le plus puissant moteur économique du Canada – est tributaire des exportations aux États-Unis. On évalue à plus d'un milliard de dollars par jour la valeur des échanges commerciaux entre les deux pays³.

¹ Statistique de 2002. Voir Industrie Canada, « Profil des petites entreprises exportatrices canadiennes : Plus importantes qu'on ne le pensait – Résultats détaillés » (23 décembre 2004). Disponible à : <http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/insbrp-rppe.nsf/fr/rd00970f.html>. Dernière visite : 14 avril 2005. La valeur totale des exportations de biens et services canadiens aux États-Unis a atteint 382,1 milliards de dollars en 2002. Voir Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Cinquième rapport annuel sur le commerce international du Canada, Ottawa (mars 2004) : 4. <http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/pdf/SOT-2004-fr.pdf>. Dernière visite : 11 mai 2005.

² Près de 14 millions de camions commerciaux traversent la frontière canado-américaine chaque année. Environ 70 % des marchandises échangées entre le Canada et les États-Unis sont transportées par camion. On s'attend à une augmentation de 118 % des marchandises acheminées par camion au cours des 30 prochaines années.

³ Les échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis s'élèvent en moyenne à plus de 600 milliards de dollars (CAN) annuellement. La valeur totale des marchandises transportées par voie terrestre entre le Canada et les États-Unis était de 482,2 milliards de dollars (CAN) en 2001. Source : *Federal Law Enforcement at the Borders and Ports of Entry : Challenges and Solutions*, Rapport du sous-comité américain de la justice pénale, de

L'industrie du bois d'oeuvre et celle de l'élevage bovin souffrent énormément des restrictions commerciales imposées par les États-Unis. La fermeture de la frontière décuplerait les problèmes du Canada à un point tel qu'on refuse même d'y penser. Or, il faut bien regarder la situation en face.

Le dilemme de notre frontière

Les mesures insuffisantes prises pour améliorer l'infrastructure à la frontière font mal à l'économie canadienne et la situation ne fera que s'envenimer. On estime qu'un retard de quatre heures au point de passage de Windsor-Detroit cause une perte de production de 7 millions de dollars (CAN) à l'économie de l'Ontario et de 14,3 millions de dollars (CAN) à celle du Michigan⁴.

À moins de changements, le coût annuel des embouteillages et des retards au poste frontalier de Windsor-Detroit atteindra 20,8 milliards de dollars d'ici 2030⁵.

Depuis le 11 septembre 2001, tout le monde s'entend sur la nécessité d'accroître la sécurité. Sauf que l'adoption de mesures de sécurité plus rigoureuses, sans renflouer les mécanismes de contrôle à la frontière, a tendance à ralentir le trafic, ce qui entraîne des retombées économiques évidentes.

la politique sur les drogues et des ressources humaines, Comité de la Chambre des représentants sur la réforme du gouvernement, 107^e assemblée du Congrès, 2^e session, Washington (juillet 2002) : 18.

⁴ Les délais à la frontière ralentissent la chaîne d'approvisionnement, laquelle exige des livraisons rapides, retardant ainsi temporairement la production industrielle. Au mois de septembre 2003, les secteurs suivants de l'économie canadienne étaient les plus vulnérables aux retards de production et aux coûts occasionnés par un délai de quatre heures à la frontière : animaux et végétaux (1 400 971 \$); foresterie (970 970 \$); sidérurgie (1 373 229 \$); machinerie et électronique (1 553 552 \$); automobile (804 518 \$); autres (915 486 \$), pour un grand total de 7 018 726 \$CAN. Les secteurs de l'économie américaine les plus touchés par le même phénomène étaient les suivants : animaux et végétaux (221 936 \$); foresterie (332 904 \$); sidérurgie (1 179 035 \$); machinerie et électronique (1 220 648 \$); automobile (10 361 637 \$); autres (1 012 583 \$), pour un grand total de 14 300 000 \$CAN ou 10 310 000 \$US. Source : Michael H. Belzer, « The Jobs Tunnel : The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure », Rapport commandé par le Detroit River Tunnel Partnership (novembre 2003) : 49,50 et 53. Disponible à : http://culma.wayne.edu/pubs/belzer/20031103%20Jobs_Tunnel_Econom.pdf. Dernière visite : 11 mai 2005.

La majorité des répondants au sondage effectué récemment par la Chambre de commerce de l'Ontario auprès de ses membres ont dit qu'ils devaient composer avec des retards de 1 à 2 heures presque chaque jour. Étant donné que l'on peut difficilement prévoir la longueur des retards à la frontière, il est impossible de faire de plans en conséquence, et c'est ce qui explique que ces délais soient si coûteux. Voir : Chambre de commerce de l'Ontario, *Cost of Border Delays to Ontario* (mai 2004) : 6. Disponible à : [http://www.occ.on.ca/2policysubmissions/OCC%20Borders%20Cost%20Study%20\(ONTARIO\).pdf](http://www.occ.on.ca/2policysubmissions/OCC%20Borders%20Cost%20Study%20(ONTARIO).pdf). Dernière visite : 11 mai 2005.

⁵ Partenariat entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan concernant le transport à la frontière, « Planning /Need and Feasibility Study – Regional and National Economic Impact of Increasing Delay and Delay-Related Costs at the Windsor-Detroit Crossings – Final Report », rapport préparé par HLB Decision Economics Inc. (janvier 2004) : 47.

CHAPITRE I

La frontière terrestre canado-américaine : des raisons de s'inquiéter

Il ne faut pas dissocier sécurité et commerce. Le trafic à la frontière doit être à la fois fluide *et* sécuritaire, et la seule façon d'accroître la sécurité tout en maintenant cette fluidité de mouvement, c'est en apportant des améliorations aux chapitres du *personnel, des opérations et de l'infrastructure*.

On ne saurait cependant garantir la fluidité du trafic sans des mesures de sécurité adéquates puisque, en raison surtout du manque d'installations de secours aux principaux points de passage, une catastrophe pourrait complètement paralyser la circulation transfrontalière.

La question n'est pas nouvelle. Elle est au centre des discussions entre le Canada et les États-Unis depuis le 11 septembre 2001. Elle est aussi à l'origine de la Déclaration sur la frontière intelligente signée en décembre 2001, ainsi que du Partenariat pour la sécurité et la prospérité issu des discussions tenues en mars 2005, à Waco (Texas), auxquelles ont participé les présidents Bush et Fox et le premier ministre Martin.

Pourquoi ce rapport?

Poursuivant sa série de rapports sur la sécurité du Canada, dans la foulée des attentats survenus le 11 septembre 2001, le Comité s'est penché pendant plus de trois ans sur les forces et les faiblesses des moyens de sécurité mis en oeuvre par le Canada aux points de passage à la frontière canado-américaine.

Dans ses rapports antérieurs, le Comité s'est intéressé à la vulnérabilité des aéroports, des ports maritimes et du littoral canadiens. Mais il n'y a pas d'endroits aussi vulnérables en apparence que nos postes frontaliers terrestres.

Certains progrès ont été accomplis pour réduire les risques de catastrophe aux postes frontaliers, et le gouvernement fédéral a promis d'autres améliorations dans son budget de 2005.

Le Comité estime cependant, de façon générale, que des progrès bien plus importants auraient dû être faits des deux côtés de la frontière, dans les trois années et demie qui se sont écoulées depuis les événements du 11 septembre 2001.

La structure du rapport

Le chapitre II porte sur la situation dans son ensemble. Comment pouvons-nous ajuster nos priorités de façon à ce que les postes frontaliers terrestres fassent ce qu'ils doivent faire?

Le chapitre III porte sur les problèmes de personnel. Y a-t-il suffisamment de personnel pour surveiller nos frontières, et a-t-il la formation et l'équipement voulus?

Le chapitre IV porte sur les opérations. Les systèmes en place nous servent-ils bien?

Le chapitre V porte sur les problèmes d'infrastructure à Windsor-Detroit. Pourquoi ce point de passage est-il si névralgique? Accorde-t-on à ce dossier l'urgence qu'il mérite? Comment peut-on accélérer la construction d'un nouveau poste frontalier?

Le chapitre VI porte sur l'orientation future du Comité.

CHAPITRE II

Revoir la situation dans son ensemble

Quels rôles les postes frontaliers devraient-ils exercer?

1. Le Canada se sert-il aussi efficacement qu'il le pourrait de la frontière comme point de contrôle de la sécurité? *Non.*
2. Le Canada consacre-t-il trop de temps et de ressources à la perception de droits à la frontière? *Oui.*
3. Le Canada a-t-il cerné correctement la mission de son agence des services frontaliers? *Non.*
4. Les Canadiens ont-ils une connaissance suffisante de l'efficacité ou de l'inefficacité des mécanismes de sécurité à la frontière? *Non.*

Abstraction faite des efforts d'amélioration des contrôles à la frontière, par le perfectionnement du personnel et des systèmes opérationnels et le renforcement de l'infrastructure, il faut revoir tout le concept d'exploitation des postes frontaliers, afin que ceux-ci servent les meilleurs intérêts des Canadiens. Quelle devrait être la mission première de ces postes? Et comment les Canadiens sauront-ils si le gouvernement les utilise au meilleur escient?

Le Comité constate que :

- 1. La « frontière » constitue un des rares moyens dont dispose le gouvernement, et la société à travers lui, pour surveiller et évaluer les mouvements des personnes et des biens. Il ne faut pas gaspiller les avantages qu'on peut en tirer.**
- 2. Afin de profiter de ces avantages, le gouvernement doit continuer de redéfinir ses priorités à la frontière et accorder plus d'importance à la sécurité qu'à la production de recettes.**
- 3. Les simples citoyens canadiens n'ont aucun moyen de savoir si des mesures de sécurité efficaces ont été mises en oeuvre à la frontière, ni lesquelles. Pourtant, ils devraient être au courant de cela.**

CONCLUSION 1 : La « frontière » est un avantage, et non un inconvénient. Il faut savoir en profiter.

Les postes frontaliers visent évidemment à faciliter le passage des personnes et des biens d'un pays à un autre. Mais ils ont aussi d'autres usages et le Comité pense qu'ils devraient servir d'abord et avant tout à préserver le bien-être des Canadiens. Le gouvernement s'en sert pour filtrer les entrées clandestines, prévenir l'importation de produits illégaux, tels que des armes de poing et des drogues, et pour percevoir des droits de douane et des taxes sur les marchandises achetées dans l'autre pays.

L'avantage que présentent nos postes frontaliers

Des choses sordides se produisent dans toutes les sociétés et les malfaiteurs s'en tirent souvent en toute impunité. La prévention a ses limites. Il faut d'abord respecter les droits et libertés garantis à tous les citoyens canadiens, qui empêchent la police de poser des questions sur le comportement d'une personne sans motif raisonnable. Ensuite, les ressources dont disposent les forces de l'ordre sont limitées.

Ces deux restrictions expliquent pourquoi il est rarement donné aux personnes responsables de préserver la société et ses institutions de rencontrer face à face les personnes qui tentent de corrompre ou de détruire ces institutions, et ce, au Canada comme aux États-Unis. Une personne pourrait très bien partir du fin fond des États-Unis et se rendre jusqu'à la limite septentrionale du Canada dans le plus strict anonymat et sans jamais être inquiétée par la justice.

Les contrôles à la frontière offrent aux défenseurs de la société l'occasion d'intercepter les personnes qui veulent s'en prendre à la société canadienne. Ils ne représentent pas la solution parfaite – la plupart du temps, le contrôle d'un voyageur ne dure pas plus de 30 secondes – mais ils permettent à des personnes dûment formées de filtrer les quelque 71 millions de gens qui franchissent chaque année la frontière canado-américaine. On risque cependant de rater l'occasion d'effectuer un contrôle efficace, intelligent et équitable en l'absence d'une formation, de ressources et de systèmes appropriés. Il nous faut donc absolument disposer de ces moyens. Le passage de la frontière représente peut-être notre seule et unique occasion de contrôler les personnes et les marchandises qui entrent au pays.

La protection de l'Amérique du Nord

Certains sont d'avis que le Canada et les États-Unis devraient fermer tous les postes frontaliers entre les deux pays et établir un périmètre de sécurité tout autour de l'Amérique du Nord⁶. C'est une idée qui a du sens. Vu la longueur de la frontière terrestre entre le Canada et les États-Unis et les liens d'interdépendance qui unissent les deux pays, il serait logique de vouloir cerner et éliminer la menace le plus loin possible du continent, avant qu'elle ne se transforme en un problème de sécurité intérieure.

Le Comité est d'accord avec l'érection d'un périmètre de sécurité à l'échelle continentale, pourvu que cette mesure n'entraîne pas l'abandon de la frontière canado-américaine. Ceux-ci constituent des goulots d'étranglement naturels contribuant à la protection du Canada et des États-Unis. La frontière elle-même établit la séparation nécessaire entre deux sociétés distinctes, et les postes frontaliers jouent un rôle utile en contrôlant le mouvement des personnes et des biens d'une société à l'autre, de manière à ce que seuls les passages légitimes soient autorisés.

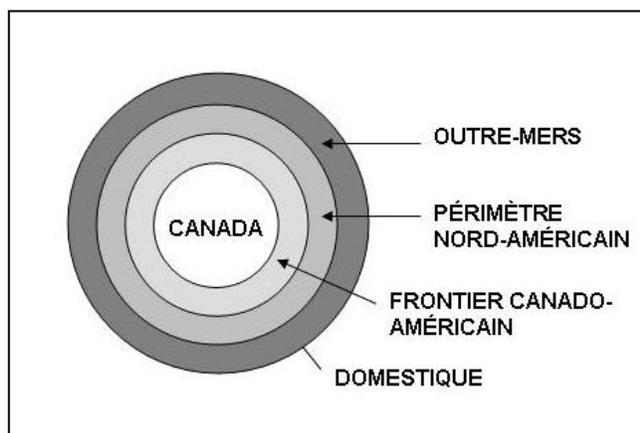
Dans quelle mesure les procédures de contrôle des candidats à ce genre de programmes sont-elles efficaces? Quels sont les taux d'acceptation, de rejet et de renouvellement? Arrive-t-il souvent que des participants à ces programmes soient surpris à tricher?

Pensons aux problèmes auxquels fait face l'Union européenne depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de Schengen, en vertu duquel les voyageurs des pays participants peuvent franchir des frontières internationales sans devoir se soumettre à des inspections⁷. Cet accord a entraîné une telle dérive de la sécurité en Europe que la sécurité de l'ensemble des États européens équivaut à celle du plus faible d'entre eux. La même situation pourrait survenir ici, si on décidait de miser essentiellement sur un périmètre de sécurité nord-américain, en relâchant la surveillance à la frontière canado-américaine.

⁶ Voir, par exemple, Groupe de travail indépendant sur l'avenir de l'Amérique du Nord, « Créer une communauté nord-américaine », Déclaration des présidents, (15 mars 2005) 10. Disponible à : http://www.cfr.org/pdf/NorthAmerica_TF_fr.pdf. Dernière visite : 28 avril 2005.

⁷ L'Accord de Schengen, auquel a adhéré l'UE en 1997, a été signé en 1985 par l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, la Finlande, l'Allemagne, la Grèce, le Portugal, l'Italie, la Suède, le Luxembourg, l'Espagne et les Pays-Bas. La Norvège et l'Islande y adhèrent également, même s'ils ne sont pas membres de l'UE. Les 10 pays ayant intégré l'UE en 2004 ne font pas encore partie pleinement de l'espace Schengen. Tiré de : Anne Marie Borgvad, « L'Accord de Schengen », site Web de la mission norvégienne auprès de l'Union européenne, à : <http://www.eu-norway.org/schengen/schengen.htm>. Dernière visite : 4 mai 2005.

Deuxièmement, le Comité croit en outre au principe de défense par couches. La première couche est l'interception de la menace avant qu'elle n'atteigne l'Amérique du Nord. On peut s'éviter des ennuis ici en intervenant à l'étranger. La deuxième couche est la défense du périmètre nord-américain et la troisième, la défense de la frontière canado-américaine, laquelle consiste à faire enquête sur les personnes qui tentent d'entrer illégalement au Canada depuis les États-Unis. Finalement, à l'intérieur du Canada lui-même. Il faut optimiser ces quatre couches, qui se complètent l'une l'autre.



La sécurité à la frontière sert bien les Canadiens, qui préfèrent se prémunir contre certains aspects de la société américaine, la culture des armes à feu par exemple. La frontière a joué un rôle utile sur ce plan, Ainsi, de 2000 à 2004, l'ASFC y a saisi 5 446 armes à feu⁸.

Elle sert également les Américains, en leur permettant de contrôler les étrangers et d'apaiser leur pire crainte, celle que des terroristes s'infiltreront chez eux. La frontière profite donc autant à eux qu'à nous, même si les fausses accusations voulant que les auteurs des attentats terroristes du 11 septembre soient entrés aux États-Unis par le Canada ont grandement terni notre image et nui à notre économie.

Les postes frontaliers permettent aussi aux deux pays de faire obstacle à la circulation des drogues illégales.

En assurant une sécurité efficace à la frontière, nous pourrions mieux protéger notre pays tout en constituant un bon voisin pour les États-Unis, un pays d'une importance vitale pour les Canadiens aux plans économique et politique.

Tous ces facteurs amènent le Comité à tirer deux conclusions au sujet des mesures à prendre par le Canada pour exploiter au maximum sa frontière avec les États-Unis.

⁸ Agence des services frontaliers du Canada, « Réponse aux 66 questions du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense sur la sécurité à la frontière », (1^{er} février 2005): 9.

CONCLUSION 2 : La sécurité devrait constituer la mission première de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le Canada a ouvert son premier bureau de douane en 1788, afin de régulariser le commerce le long de la frontière entre le Canada et le Vermont. Jusqu'à ce qu'éclate la Première Guerre mondiale et que le gouvernement commence à percevoir de l'impôt sur le revenu, les droits de douane comptaient pour 75 % des recettes nationales du Canada⁹. En 2004, la somme des droits de douane prélevés par le gouvernement fédéral aux voyageurs entrant au Canada s'élevait à 95,8 millions de dollars¹⁰, ce qui représentait à peine 0,047 % de l'ensemble des recettes du gouvernement¹¹.

Le prélèvement à la frontière des droits de douane et des taxes dus par les entreprises et les particuliers représente-t-il le meilleur usage que l'on puisse faire du personnel de l'ASFC? Les droits de douane perçus à la frontière représentaient une importante source de revenus pour le gouvernement avant l'avènement de l'impôt sur le revenu, en 1917. Or, en 2003-2004, ils ne constituaient plus qu'un peu moins d'un dixième d'un pourcent des recettes totales du gouvernement, et seule une faible partie des biens sur lesquels ils ont été perçus étaient transportés par des particuliers.

Étant donné l'importance pour l'économie canadienne de a) faire passer les personnes et les véhicules rapidement aux postes frontaliers et b) assurer une sécurité optimale à ces endroits, le Comité croit que la question suivante doit être posée :

⁹ Dave McIntosh, *The Collectors: A History of Canadian Customs and Excise* (Ottawa : Ministère des Approvisionnements et Services du Canada, 1984) 133.

¹⁰ Agence des services frontaliers du Canada, Direction de la fonction de contrôleur. En 2003-2004, le gouvernement a réclamé environ 76,65 millions de dollars en droits de douane sur des marchandises pour usage personnel à l'ensemble des voyageurs qui sont entrés en Canada en provenance des États-Unis. Cette somme ne comprend pas les droits de douane commerciaux ni les taxes fédérale et provinciales, dont la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente harmonisée (TVH).

¹¹Ce chiffre ne comprend pas les taxes fédérale et provinciale ou les droits d'accise perçus sur des articles comme le tabac et l'alcool. Voir Ministère des Finances, « Comptes publics du gouvernement fédéral, Tableau 3 : Revenus budgétaires » (octobre 2004). Disponible à : http://www.fin.gc.ca/frt/2004/frt04_1f.html#Table3. Dernière visite : 14 avril 2005.

Le Canada détourne-t-il trop de temps, trop d'espace et trop de ressources pour vérifier les emplettes des gens alors qu'il pourrait consacrer ce temps, cet espace et ces ressources pour la sécurité de son économie?

Le Comité croit que oui.

Le gouvernement peut garnir ses coffres de différentes façons sans faire obstacle à ce qui devrait constituer ses principales priorités : d'abord, garantir le bien-être physique de ses citoyens, et ensuite, veiller au maintien d'un climat économique favorable aux citoyens désireux d'améliorer leur sort. Afin de répondre à ces deux priorités, il serait préférable que le personnel aux postes frontaliers se concentre sur la sécurité, plutôt que sur la perception de droits sur des marchandises pour usage personnel.

Un changement culturel

Un tel changement d'orientation nécessiterait vraisemblablement un changement culturel au sein de l'Agence des services frontaliers du Canada. Les agents frontaliers canadiens ne devraient pas être cantonnés dans le rôle de percepteurs de droits de douane. Or, ils consacrent actuellement une partie excessive de leur temps à la perception de recettes.

Nous admettons que la situation a évolué sous ce rapport. En 1998, par exemple, les fonctionnaires de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (l'organisme responsable des postes frontaliers avant l'ASFC) se sont vu accorder les pouvoirs d'agent de la paix, ce qui leur permettait d'appliquer les dispositions du Code criminel et de la Loi sur les douanes.

Le 12 décembre 2003, le gouvernement a franchi un nouveau pas en créant l'Agence des services frontaliers du Canada, au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. Il regroupait ainsi au sein d'un même organisme le programme des douanes, jusque-là la responsabilité de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, le programme du renseignement, de l'interdiction et de l'exécution de la loi, de Citoyenneté et Immigration Canada, et le programme d'inspection des importations, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments¹².

¹² En octobre 2004, le gouvernement a transféré d'autres fonctions à l'ASFC, rendant celle-ci responsable des activités d'immigration aux points d'entrée. Il complétait ainsi l'intégration du personnel des douanes, de l'immigration et de l'inspection des aliments au sein d'un même service d'inspection à la frontière. Voir Agence

La sécurité nationale étant censée constituer une des missions principales de l'ASFC, les représentants de cet organisme affirmeront qu'elle fait déjà partie du mandat de l'ASFC¹³. Malheureusement, les énoncés de mission ne rendent pas toujours compte de la réalité. À la lumière des témoignages et des informations fournis par les représentants et les employés de l'ASFC, la sécurité vient toujours au second rang, derrière la perception de recettes, dans l'ordre des priorités des postes à la frontière canado-américaine.

Le Comité n'a pas décelé beaucoup de signes d'implantation d'une culture de la sécurité plus vigoureuse. Les gestionnaires supérieurs à l'Administration centrale, à Ottawa, et le personnel opérationnel et de gestion sur le terrain ne semblent pas sur la même longueur d'onde.

La prochaine étape

On devrait insister moins sur le prélèvement de droits et de taxes à des particuliers aux postes frontaliers. Cela faciliterait le changement de culture nécessaire au sein de l'ASFC et renforcerait la sécurité aux postes de douane. Plus de 11 ans après la signature de l'Accord de libre-échange, qui devait faire accéder les deux pays à ce merveilleux monde du libre-échange, les autorités frontalières devraient cesser de se préoccuper des possibilités de dépassement du montant maximal des exemptions personnelles et des sommes relativement modestes en droits et taxes qu'ils pourraient tirer du plus grand nombre possible de voyageurs.

Il a toujours été problématique d'appliquer des limites arbitraires à ce qu'une personne est autorisée à acheter à l'étranger et à ramener au pays, et c'est devenu encore plus difficile avec la popularité grandissante des achats par Internet.

Les autorités frontalières ont dit que le travail lié aux douanes occupe du personnel qui serait autrement affecté à la ligne d'inspection primaire. Pour des sommes relativement insignifiantes, on néglige la sécurité au profit de la perception de taxes. Avec le peu de temps qu'il leur reste, les agents frontaliers ne sont pas en mesure de porter à certaines personnes toute l'attention qu'elles

des services frontaliers du Canada, « Le gouvernement du Canada annonce le transfert de certaines fonctions entre Citoyenneté et Immigration Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada », (12 octobre 2004). Disponible à : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/releases/2004/1012functions-f.html>. Dernière visite : 29 avril 2005.

¹³ Agence des services frontaliers du Canada, « Partie III du budget de 2005-2006 à 2007-2008 – Rapport sur les plans et priorités » (2005): 16-7.

méritent. L'accent mis sur la perception de recettes réduit également la quantité des effectifs qui pourraient se concentrer sur la sécurité.

Le personnel à la frontière a besoin de plus de temps pour faire ce qu'on attend de lui : garder la frontière. Si on décidait de lui en accorder davantage, les recettes en souffriraient peut-être, mais ce serait de l'argent bien dépensé dans les secteurs de l'application de la loi et de l'antiterrorisme, et un investissement sage dans l'économie canadienne de demain.

Chercher les vraies menaces

Les agents frontaliers portent souvent une attention spéciale aux personnes nerveuses, qui craignent peut-être d'avoir acheté trop de choses pendant leur séjour à l'extérieur. Ils devraient pourtant s'intéresser davantage aux comportements susceptibles de révéler que la personne représente une menace véritable pour le pays. Les criminels endurcis et les terroristes en puissance présentent rarement le moindre signe de nervosité. Mais les agents savent souvent reconnaître, grâce à leur connaissance et expérience, les personnes qui préparent un mauvais coup. C'est à elles qu'il faut s'intéresser, et non à celles qui font des achats excessifs.

Les agents frontaliers ont indiqué que des personnes ne présentant aucun danger pour le Canada sont souvent soumises à des inspections plus poussées juste parce qu'elles paraissent nerveuses. Or, bon nombre d'entre elles représentent en fait des « fausses alertes » et n'ont absolument rien fait de mal. Les agents frontaliers ont donc moins de temps pour déceler et neutraliser les vraies menaces.

Le chemin à parcourir

Le Comité propose que le gouvernement fédéral apporte les ajustements suivants aux limites personnelles sur les achats effectués aux États-Unis :

1. harmoniser d'ici deux ans l'exemption personnelle accordée au Canada et aux États-Unis (comme on peut le voir au Tableau 1, elle est moins élevée actuellement au Canada);
2. en collaboration avec les États-Unis, augmenter graduellement l'exemption personnelle dans les deux pays jusqu'à concurrence de 2 000 \$ par visite, d'ici 5 ans.

CHAPITRE II

Revoir la situation dans son ensemble

TABLEAU 1: Exemptions personnelles au Canada et aux États-Unis¹⁴

Niveau d'exemption	Canada			É.-U.	
	2005	2007	2010	2005	2010
	Maintenant	D'ici 2 ans	D'ici 5 ans	Maintenant	D'ici 5 ans
0 - 24 heures	0 \$	200 \$US	2000 \$US	200 \$US	2000 \$US
24 - 48 heures	50 \$CAN	800 \$US	2000 \$US	800 \$US	2000 \$US
48 hrs - 7 jours	200 \$CAN	800 \$US	2000 \$US	800 \$US	2000 \$US
7 jours ou plus	750 \$CAN	800 \$US	2000 \$US	800 \$US	2000 \$US

La mise en oeuvre de cette proposition, qui nécessitera la coordination des efforts entre le Canada et les États-Unis, devra se faire le plus tôt possible, en tenant compte des besoins et des réactions des collectivités frontalières canadiennes qui risquent d'être touchées par ces mesures. Lesquels parmi eux en profiteront le plus? Cela dépendra en partie de la valeur du taux de change. La faiblesse du dollar canadien par rapport au dollar américain a joué en faveur des fournisseurs de biens et services canadiens. Elle a en effet incité beaucoup d'Américains à venir acheter au Canada au cours de la dernière décennie. La hausse des exemptions pourrait certainement attirer un plus grand nombre d'entre eux.

Les grosses sociétés ont nettement profité du libre-échange. Les détaillants et les consommateurs en général devraient avoir la possibilité de profiter de la situation eux aussi. On pourrait les aider en ce sens, et amener les agents frontaliers à mieux se concentrer sur la sécurité, ce qui représente l'objectif principal du présent rapport, en accordant un peu moins d'importance à la perception de droits de douanes et de taxes à la frontière.

¹⁴ L'exemption pour des articles spéciaux tels que les cigarettes, le parfum et le vin restera inchangée. À noter que les citoyens américains peuvent jouir de leur exemption au maximum tous les 30 jours.

RECOMMANDATION

- 1. Qu'on révise les montants de l'exemption personnelle de façon à permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada de se concentrer davantage sur la sécurité. Cette révision devrait comprendre une harmonisation avec les États-Unis par 2007 et des augmentations bilatérales graduelles jusqu'à concurrence de 2 000 \$ par visite par 2010.**

CONCLUSION 3 : Le gouvernement doit se montrer plus transparent à l'égard des Canadiens sur la question de la sécurité.

Dans ce monde de l'après-11 septembre, les Canadiens doivent être plus conscients des décisions ayant trait à la sécurité nationale qui sont prises au Canada et qui auront une incidence sur leur bien-être à long terme, et ils devraient y prendre une part plus active.

Même si le présent rapport porte sur les postes frontaliers, cette conclusion vaut également pour tous les problèmes de sécurité. Le public a le droit d'être renseigné sur les systèmes de sécurité qui sont mis en place avec son argent. Si on ne l'informe pas de ces choses, il ne peut participer à des discussions éclairées sur sa sécurité.

Notre principe est simple : il faut expliquer honnêtement aux Canadiens dans quelle mesure les systèmes actuels fonctionnent correctement ou fonctionnent mal. Il ne s'agit pas de fournir des détails qui pourraient aider les criminels à tirer profit d'une faille dans la sécurité à un endroit donné, que ce soit un poste frontalier, un aéroport ou un port maritime. Mais les Canadiens méritent d'être informés des mesures qui sont prises pour assurer leur protection, et ils ont parfaitement le droit de connaître les résultats des tests visant à mesurer l'efficacité de ces mesures. Le gouvernement a trop souvent tendance à garder le secret, surtout en ce qui a trait à la sécurité. Il ne devrait agir ainsi que de façon exceptionnelle.

CHAPITRE II

Revoir la situation dans son ensemble

Les Canadiens savent le niveau de risque qu'ils sont prêts à accepter dans une situation donnée. Un des rôles principaux du gouvernement est d'assurer la protection physique des citoyens. Il est de son devoir de réduire les risques physiques autant que possible. Il a aussi l'obligation de dévoiler le seuil de tolérance au risque de ses divers systèmes de sécurité. Les Canadiens ont droit à cette information :

- afin de pouvoir décider intelligemment du comportement qu'ils doivent adopter;
- afin de pouvoir exprimer leur point de vue sur l'utilisation plus sage de leur argent pour prévenir les risques excessifs;
- parce qu'ils payent pour ces systèmes et méritent de connaître l'usage que l'on fait de leur argent.

TABLEAU 2 : Le balayage des trains¹⁵

Le président: Pourquoi l'ASFC refuse-t-elle de divulguer le nombre de conteneurs inspectés, alors que vous n'avez aucun scrupule à nous révéler que les trains qui traversent la frontière ne subissent jamais le balayage VACIS?

M. Lefebvre: Parce que les trains ne sont pas balayés.

Le président: Si vous consentez à révéler que vous n'inspectez pas les trains qui franchissent la frontière, alors pourquoi refusez-vous de dire où des fouilles ont été effectuées?

M. Lefebvre: La première question est plus facile que la deuxième. Il n'est pas aussi facile de savoir combien d'inspections seront effectuées à un port d'entrée que de savoir que les appareils VACIS ne sont pas en fonction pour inspecter les trains qui entrent au Canada.

Le président: C'est assez facile à savoir si le VACIS est utilisé sur un seul quart à Windsor.

M. Lefebvre: L'appareil VACIS est un des outils à notre disposition. Nous faisons également des inspections complètes et du dépotage. Ces opérations peuvent avoir lieu à tout moment de la journée.

Le président: Si nous avons bien compris, ces opérations représentent 2 ou 3 p. 100 du travail.

M. Lefebvre: Comme je l'ai mentionné, c'est un très faible pourcentage compte tenu du nombre de camions qui franchissent la frontière.

Le président: Vous nous avez donné vous-même cette information tout à fait ouvertement.

M. Lefebvre: C'est mieux. L'Agence est convaincue que le fait de donner de tels détails nuit à l'efficacité des opérations. Nous serions ravis, je le répète, de fournir ce genre de renseignements au comité sénatorial. Toutefois, nous ne le pouvons pas parce que nos opérations seraient moins efficaces.

¹⁵ Denis Lefebvre, « Témoignage », Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 février 2005).

CHAPITRE II

Revoir la situation dans son ensemble

Les gouvernements qui ne font pas tout ce qu'ils devraient pour protéger leurs citoyens préfèrent garder le secret sur la sécurité pour cacher leurs failles et l'inefficacité de leur appareil bureaucratique.

Le Comité n'a de cesse de poser des questions sur les risques et les mesures qui sont censées être prises pour les éviter. Trop souvent, cependant, ces questions restent sans réponse.

Par exemple, le Comité a demandé à voir les résultats des tests effectués dans le but de mesurer l'efficacité de l'inspection des conteneurs aux points d'entrée et des lecteurs de plaque minéralogique utilisés aux postes frontaliers, ainsi que celle des mesures de vérification de la conformité mises en oeuvre dans le cadre des programmes EXPRES (expéditions rapides et sécuritaires) et NEXUS.

Nous nous sommes heurtés à un mur. La transparence est le remède de la démocratie. C'est un lieu commun, mais aussi une vérité.

On entend trop souvent l'excuse boiteuse qui veut que le gouvernement ne peut pas se permettre d'encourager les terroristes en leur fournissant des statistiques sur ses points vulnérables. C'est insensé. Les criminels savent où sont les failles, parce que ce sont des choses connues de quiconque travaille dans les environs d'un aéroport, d'un port de mer ou d'un poste frontalier. Et si les criminels le savent, les terroristes le savent aussi. Ils sont peut-être fous, mais ils ne sont pas stupides. Curieusement, bien que les fonctionnaires de l'ASFC aient refusé de nous fournir les statistiques demandées, ils nous ont communiqué volontiers certaines informations démontrant que l'ASFC ne faisait absolument rien pour égaler les efforts déployés par les Américains dans le but de contrôler les trains venant de l'autre côté de la frontière (voir le Tableau 2).

Il est dans l'intérêt des Canadiens que l'Agence adopte une politique intelligente d'application générale. L'Agence ne devrait pas communiquer de renseignements susceptibles d'aider un transgresseur à contourner la sécurité dans un endroit particulier, mais elle devrait montrer beaucoup plus d'ouverture quant aux réussites et aux échecs de ses systèmes de sécurité en général. Si ces renseignements ne sont pas du domaine public, tout progrès vers une réforme véritable risque d'être aussi confus que la politique d'information de l'ASFC.

On devrait fournir des comptes rendus périodiques aux Canadiens pour qu'ils puissent juger de la qualité des pratiques de sécurité actuelles. Ces informations devraient être rendues publiques après un délai raisonnable, afin que le gouvernement ait la chance d'apporter les correctifs nécessaires en cas de problème.

Extrait des audiences du Comité, séance du 11 avril 2005 :

Mme McLellan : Ce que vous avez dit est tout à fait légitime. M. Jolicoeur a insisté sur les résultats. On identifie les problèmes; généralement, ces problèmes sont identifiés publiquement et de façon spectaculaire, comme on a pu le remarquer aujourd'hui. Les défis sont connus. Certains d'entre eux peuvent être problématiques, d'autres peuvent être exagérés. Cela étant dit, certains de ces défis sont bien connus. Tant que certains détails opérationnels ne sont pas divulgués, je ne vois aucun inconvénient à vous dire qu'il y a un plan comportant différents éléments clés, dont nous devrions obtenir des résultats précis dans six mois ou un an. Tout le monde a le droit de le savoir.

Le président : Et de nous communiquer les résultats?

Mme McLellan : Oui, absolument.

Le Comité espère que le gouvernement suivra cette voie. Au moment de sa comparution devant le Comité, en avril 2005, la vice-première ministre Anne McLellan a semblé disposée à trouver des moyens d'assurer une meilleure information.

Quelques mois se sont écoulés depuis et il n'y a toujours aucune proposition à l'horizon destinée à accroître la transparence.

RECOMMANDATIONS

- 2. Le gouvernement devrait mettre sur pied un système d'évaluation périodique de l'efficacité de chacune des composantes des programmes de sécurité nationale du Canada à nos frontières terrestres;**

- 3. Le gouvernement devrait communiquer les résultats des évaluations périodiques de l'efficacité des programmes de sécurité à la frontière, après un délai suffisant (d'au plus six mois) pour remédier aux problèmes mis au jour.**

CHAPITRE III

Défis humains

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a la tâche considérable de faire l'inspection de plus de 92 millions de voyageurs par année — dont plus de 71 millions à la frontière terrestre avec les États-Unis — et de marchandises d'une valeur totale d'environ 350 milliards de dollars¹⁶.

Ce sont les agents de l'ASFC qui déterminent quelles personnes et quelles marchandises peuvent entrer au Canada.

Les agents d'inspection accomplissent un travail louable avec les ressources mises à leur disposition. Toutefois, rien n'a pu convaincre le Comité que ces ressources permettent aux inspecteurs d'accomplir ce que les Canadiens attendent d'eux. Pour faciliter le passage à une culture axée sur la sécurité, l'Agence doit corriger les lacunes constatées et, à cette fin :

1. Doter les postes frontaliers d'effectifs suffisants
2. Donner une formation adéquate à tous les agents de service
3. Fournir aux agents chargés de la sécurité les instruments de travail qui leur permettront véritablement d'appliquer les mesures de sécurité.

¹⁶ Agence des services frontaliers du Canada, Budget des dépenses 2005-2006 à 2007-2008, Partie III — Rapport sur les plans et les priorités (2005) : 7.

PRÉOCCUPATION 1 : Effectifs

Nos quatre principales préoccupations à cet égard sont les suivantes :

- De façon générale, l'ASFC **ne dispose pas des effectifs nécessaires** pour remplir son mandat
- À de nombreux postes frontaliers, les agents aux travaillent **seuls**
- On ne met pas assez l'accent sur la **sécurité** dans le programme de formation des inspecteurs
- Les remplaçants à court terme ne sont pas formés selon les mêmes normes que les inspecteurs à plein temps

A. Effectifs insuffisants

Depuis 1994, la circulation et le commerce transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis ont augmenté de 77,7 %¹⁷. Toutefois, le nombre total d'employés du côté canadien est demeuré relativement constant durant cette période. D'après le ministère du Revenu national, il y avait l'équivalent de 8 330 inspecteurs à plein temps en 1992-1993. En 2003, d'après la vérificatrice générale, 30 personnes de moins étaient affectées à l'exécution du programme des douanes¹⁸. La CEUDA, le syndicat des douanes, dit que le nombre d'agents des douanes a très peu augmenté au Canada depuis le 11 septembre 2001¹⁹. Compte tenu de l'accroissement énorme de la circulation depuis 1994, le ratio du volume de circulation par rapport aux effectifs à la frontière a enregistré une hausse considérable.

¹⁷ Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Box E: NAFTA@10, *Le point sur le commerce : cinquième rapport annuel sur le commerce international du Canada*, Ottawa, mars 2004 : 28. <http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/pdf/SOT-2004-fr.pdf>. Dernière visite : 30 avril 2005.

¹⁸ D'après le ministère du Revenu national, 8 330 employés à temps plein étaient chargés en 1992-1993 d'exécuter le programme des douanes. La vérificatrice générale a indiqué qu'en 2003, environ 8 300 personnes étaient à l'emploi du programme des douanes. Voir : Budget des dépenses 1994-1995 — Partie III, Plan de dépenses du ministère du Revenu national, Ottawa, 1994, 2-34; et Agence des douanes et du revenu du Canada — La gestion des risques d'inobservation, Rapport Le Point 2003, Vérificatrice générale du Canada, Ottawa, mai 2003, par. 2-10.

¹⁹ Union Douanes Accise. « Problèmes de sécurité aux postes frontaliers du Canada : Preuves et recommandations », Mémoire au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, (7 avril 2005), 23.

Pendant la même période, le nombre d'agents américains des douanes et de la patrouille frontalière affectés à la frontière entre le Canada et les États-Unis a triplé²⁰.

Le Comité a entendu plusieurs arguments convaincants en faveur d'une augmentation importante le nombre d'inspecteurs canadiens. Tout d'abord, la CEUDA, le syndicat qui représente les inspecteurs des douanes, a rapporté que ceux-ci se sentent souvent pressés de faire progresser rapidement les lignes, plutôt que d'effectuer leur travail de manière rigoureuse. Le syndicat a également fait valoir que, lorsque le personnel est sérieusement réduit pendant les périodes creuses, la sécurité des inspecteurs qui travaillent sans appui est compromise. On a indiqué au Comité que l'équipement du Système d'inspection des véhicules et du fret (VACIS) utilisé pour filtrer les camions au passage Windsor-Détroit n'est doté en personnel que pour un quart de travail sur trois, et que les camionneurs communiquent avec d'autres qui approchent de la frontière pour leur indiquer si une fouille VACIS est probable ou s'ils devraient attendre une fermeture de l'équipement.

Il y a d'autres secteurs où il est clair pour le Comité que la sécurité aux postes frontaliers terrestres serait mieux assurée si un plus grand nombre d'agents y veillaient. Par exemple, rien n'indique que des vérifications au hasard soient effectuées dans le cadre des programmes EXPRES et NEXUS, conçus pour faciliter le passage des utilisateurs connus, ce qui équivaut à un permis de contrebande. Autre exemple : le Comité n'a guère pu constater que des vérifications internes avaient eu lieu à l'ASFC afin de déterminer si les systèmes d'inspection fonctionnent efficacement, avec l'attention qu'il convient d'apporter à la sécurité. Toutes ces faiblesses créent des brèches dans le système. Pour les colmater, il faudra davantage de personnel.

²⁰ Reuters, *Lawmakers Criticize Bush on Border Security* (3 mars 2005). Disponible à <http://edition.cnn.com>. Dernière visite : 16 mars 2005; et Department of Homeland Security, « Agents Added to U.S.-Canada Border to Enhance Homeland Security » (2 juillet 2003). Disponible à : <http://www.usembassycanada.gov/content/index.asp>. Dernière visite : 20 avril 2005. Alors que la frontière entre le Canada et les États-Unis a une longueur d'environ 8 892 kilomètres et que la frontière entre le Mexique et les États-Unis a une longueur d'environ 3 200 kilomètres, la frontière nord n'est gardée que par 10 % des agents américains affectés à la frontière sud.

RECOMMANDATIONS

- 4. Que l'Agence des services frontaliers du Canada ne déploie que des inspecteurs ayant reçu une formation complète pour s'acquitter des tâches primaires aux lignes d'inspection.**
- 5. Que le nombre d'employés de l'Agence des services frontaliers du Canada permette de fournir des services de sécurité compatibles avec l'accroissement de la menace lié à l'augmentation de la circulation et des facteurs de menace aux postes frontaliers terrestres entre le Canada et les États-Unis ces dernières années.**

B. Employés qui travaillent seuls

À 139 points d'entrée au Canada, le personnel travaille seul au moins une partie du temps²¹.

À ces points d'entrée, un seul agent perçoit les droits et les taxes, procède à des inspections primaires et secondaires, effectue des vérifications pour l'immigration et fait l'inspection des aliments. Ces fonctions sont tout simplement trop nombreuses pour qu'un seul agent s'en acquitte de façon satisfaisante. Demander à quelqu'un d'être à la fois le chef, le cuisinier et le plongeur ne peut que gâter la sauce.

Sur une grande partie de la première ligne de défense canadienne, un seul agent est en poste.

Le Canada a le devoir d'assurer la sécurité des employés qui travaillent à la frontière et de voir à ce qu'ils reçoivent la formation, l'équipement et le soutien voulus.

Des propos comme ceux-ci alimentent le débat :

²¹ Agence des services frontaliers du Canada, « Réponse au CSPSND – 66 questions » (1^{er} février 2005) : 4.

« Lorsque je suis arrivé à la frontière canadienne à 7 h 30, j'ai trouvé l'agent endormi. Il n'est pas à blâmer car il faisait seul un quart de travail de 24 heures²². »

Cette citation du *Montreal Gazette* décrit assurément une situation exceptionnelle mais *n'importe quelle* situation comme celle-là témoigne du fait que le système est déficient. Le Canada montre également au reste du monde qu'il ne prend décidément pas la sécurité nationale au sérieux.

Depuis 2002, le Comité est préoccupé par l'affectation d'un seul agent aux points de passage frontaliers. Dans notre rapport intitulé *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, nous recommandions de mettre fin à cette pratique et nous maintenons cette recommandation.

RECOMMANDATIONS

- 6. Que l'Agence des services frontaliers du Canada veuille à ce qu'il y ait au moins deux personnes dans les postes frontaliers terrestres pour au moins la moitié de tous les quarts de travail d'ici au 31 décembre 2006; et qu'il y ait au moins deux personnes dans tous les postes frontaliers terrestres pour tous les quarts de travail d'ici au 31 décembre 2007.**
- 7. Que l'Agence des services frontaliers du Canada augmente considérablement sa capacité d'envoyer du personnel supplémentaire dans les postes frontaliers lorsque surviennent des situations d'afflux ou d'urgence, et qu'elle apporte des preuves à l'appui de cette augmentation de capacité d'ici au 31 décembre 2006.**

²² Catherine Solyom, « Border agents doze at posts, traveller says », *Montreal Gazette* (jeudi 20 janvier 2005) : A7.

C. Embauche de remplaçants temporaires insuffisamment formés

L'Agence des services frontaliers du Canada embauche des remplaçants temporaires insuffisamment formés pour combler des vides dans ce qui est censé être la première ligne de sécurité à la frontière canadienne : les postes frontaliers terrestres.

Ce programme fait partie intégrante des activités de l'ASFC. L'an dernier, par exemple, 589 des 2 595 agents des douanes affectés aux postes frontaliers, soit 22 % environ, étaient des remplaçants²³.

D'après l'Agence, les remplaçants sont particulièrement nombreux durant les mois d'été pour des raisons opérationnelles car le volume de circulation à la frontière terrestre augmente énormément et une bonne partie du personnel aux frontières est en vacances²⁴.

La formation du personnel à temps partiel est inadéquate. Elle est inadéquate comparativement à celle que reçoit le personnel à plein temps à l'heure actuelle, et comparativement à la formation plus poussée qu'il recevra dans l'avenir.

La formation intensive du personnel à plein temps dispensée au centre de formation de l'ASFC à Rigaud (Québec) durait normalement 13 semaines. Cette durée a depuis été ramenée à 8 ½ semaines. Toutefois, l'Agence nous a assurés qu'elle envisageait de revenir à la formation de 13 semaines. Cela ne suppose pas un retour à la formation antérieure plus complète, mais plutôt l'acquisition par tous les inspecteurs d'une formation polyvalente afin de s'acquitter de plusieurs fonctions liées aux douanes, à l'immigration et l'inspection des aliments, par suite du regroupement de ces responsabilités sous l'égide de l'ASFC. Autrement dit, la formation sera élargie, et non pas plus intense.

Entre-temps, les employés à temps partiel ne reçoivent que deux à trois semaines de formation, laquelle n'est pas dispensée dans l'établissement spécialisé de Rigaud, mais plutôt en milieu de travail.

²³ Ces statistiques proviennent d'une réponse écrite de l'Agence des services frontaliers du Canada à une liste de questions posées par le Comité. D'après l'Agence, 2 006 employés à temps plein nommés pour une période indéterminée étaient affectés aux postes frontaliers en 2003-2004. Le chiffre 589 représente les remplacements au sein de l'effectif en juillet dernier, le mois où le nombre de remplacements est le plus élevé. Extrait de la Réponse au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense — 66 questions — Sécurité à la frontière, Agence des services frontaliers du Canada (1^{er} février 2005) : 2.

²⁴ Agence des services frontaliers du Canada, « Réponse au CSPSND — 66 questions » (1^{er} février 2005) : 10.

Les Canadiens doivent se rendre compte du fait que le passage à la ligne d'inspection primaire est le dernier moment où nous pouvons évaluer qui sont les personnes qui tentent d'entrer ou quelles sont les marchandises qu'on tente de faire entrer au Canada, avant que l'entrée n'ait effectivement lieu. Le temps dont on dispose pour faire cette évaluation est court, et les compétences nécessaires pour l'effectuer ne peuvent être acquises lors d'une brève formation dans un milieu de travail occupé.

Le vice-président exécutif de l'Agence des services frontaliers du Canada, Denis Lefebvre, a fait observer au cours de son témoignage qu'« il y a littéralement des centaines de facteurs de risque » que les agents sont chargés d'évaluer. « Mais d'abord et avant tout, ils sont établis en fonction de l'expérience acquise²⁵. » Il souligne là un élément important.

M. Lefebvre et l'Agence ne devraient pas, durant la haute saison, exposer à un large éventail de risques des employés inexpérimentés et insuffisamment formés qui constituent pendant cette période le cinquième des agents de douane.

L'ASFC soutient que les remplaçants n'exécutent pas les mêmes tâches que les agents réguliers (p. ex., faire respecter la *Loi sur les douanes* et le *Code criminel*), qu'ils sont toujours supervisés et qu'ils n'effectuent jamais d'inspections secondaires²⁶. C'est faux.

Témoignage contredit par la documentation

Le Comité a en main un nombre croissant de documents — feuilles de temps de différents postes — qui contredisent directement les propos rassurants de l'ASFC. D'après les feuilles de temps, il arrive que des agents travaillent sans supervision, travaillent seuls ou effectuent des inspections secondaires. De tels faits nous avaient été rapportés, et les feuilles de temps les confirment.

Les membres du Comité sont arrivés à la conclusion que l'ASFC, en un certain nombre d'occasions, a affecté des employés temporaires à des fonctions pour lesquelles ils n'avaient reçu aucune formation et ne possédaient pratiquement aucune expérience.

²⁵ Denis Lefebvre, « Témoignage », Délib. du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 février 2005).

²⁶ Agence des services frontaliers du Canada, « Réponse au CSPSND — 66 questions » (1^{er} février 2005) : 10-11.

C'est inacceptable, même en l'état actuel des choses. Mais de telles pratiques deviendront encore plus indéfendables si le gouvernement donne suite aux recommandations que le Comité fera plus loin dans le présent rapport et investit les inspecteurs d'une responsabilité plus grande afin de réduire le nombre de personnes indésirables qui entrent au Canada. Certaines d'entre elles constitueront une menace pour quiconque essaiera de leur barrer la route. Nous avons besoin de gens bien formés pour s'occuper d'elles.

Le Comité ne voit pas d'objection à ce que l'ASFC initie des étudiants aux responsabilités complexes des inspecteurs frontaliers. Mais il s'en tient à la Recommandation 4 qui précède, c'est-à-dire que seuls des employés entièrement formés puissent s'acquitter des rôles primaires aux lignes d'inspection.

RECOMMANDATION

- 8. Que l'Agence des services frontaliers du Canada examine la possibilité de jumeler des étudiants avec des inspecteurs à plein temps aux postes frontaliers terrestres, de sorte que les étudiants puissent acquérir à la fois un revenu d'été et des crédits en vue de l'obtention d'un diplôme d'études collégiales dans les domaines du maintien de l'ordre et de la sécurité.**

PRÉOCCUPATION 2 : Formation des agents de service

Si la fonction d'assurer la sécurité continue de prendre une importance croissante par rapport à la perception de taxes, la formation du personnel aux frontières devra évoluer également. Comme l'a indiqué Denis Lefebvre dans son témoignage devant le Comité, les employés de l'Agence sont ses meilleurs atouts²⁷.

Ces employés doivent cependant acquérir un ensemble de compétences complexes leur permettant de porter des jugements critiques qui contribueront chaque jour à la sécurité de la frontière.

²⁷ Lefebvre, « Témoignage », Délib. du CSPSND (7 février 2005).

Les principales activités de formation du personnel des douanes, complétées par la formation permanente, sont actuellement offertes dans le cadre des programmes suivants : le Programme de formation des nouveaux inspecteurs des douanes, le Programme de formation des agents de l'immigration aux points d'entrée et le Programme de formation des agents des douanes étudiants.

L'ASFC a assuré le Comité que « tous les agents des douanes, y compris les étudiants, reçoivent la formation et les instruments de travail nécessaires pour exercer leurs fonctions de façon efficace et efficiente²⁸ ».

Sensibilités culturelles

Depuis la fusion des effectifs de Citoyenneté et Immigration Canada et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments l'an dernier, l'ASFC réexamine son programme de formation. Différentes approches pourraient être utilisées pour mettre davantage l'accent sur les questions de sécurité dans le nouveau programme. La sensibilisation aux autres cultures est, de l'avis du Comité, un élément qui laisse à désirer dans la formation des inspecteurs.

Il importe de comprendre les autres cultures car les agents doivent savoir si certains types de comportements manifestés par des personnes d'un héritage culturel différent ont nécessairement la même signification que dans la nôtre en général.

Par exemple, des gens de certaines cultures peuvent éprouver différents degrés d'anxiété face à des symboles d'autorité, simplement en raison d'expériences pouvant avoir eu lieu dans d'autres pays. Dans certaines cultures, c'est faire preuve d'un manque de respect que de regarder dans les yeux une personne plus âgée que soi. Bref, la connaissance des différences culturelles aidera les inspecteurs à s'acquitter de l'importante tâche de distinguer entre des suspects et des gens inoffensifs.

Ensuite – et ce qui importe peut-être davantage –, il est essentiel que les inspecteurs fassent montre de respect à l'égard de tous les antécédents culturels. De nombreux Américains et Canadiens ayant des racines au Moyen-Orient croient qu'ils font l'objet de discrimination depuis le 9 septembre 2001, et en particulier aux postes frontaliers.

²⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Manuel de sécurité du Canada*, Édition 2005 (décembre 2004) : 27.

Ne pas fournir aux inspecteurs le genre de formation qui les encourage à faire montre de respect et de sensibilité pourrait fomenter l'hostilité et l'amertume. Or l'hostilité et l'amertume ne sont guère de nature à favoriser l'avènement de la société canadienne plus sûre que le Comité envisage.

RECOMMANDATIONS

- 9. Que l'Agence des services frontaliers du Canada élargisse ses programmes de formation conformément à sa nouvelle mission axée sur la sécurité plutôt que sur la perception de taxes.**

- 10. Que l'Agence des services frontaliers du Canada améliore les programmes de formation destinés au personnel frontalier, en mettant en particulier l'accent sur les éléments visant à améliorer leurs techniques interrogatoires et à rehausser leur sensibilité culturelle.**

PRÉOCCUPATION 3 : Instruments de travail fournis

Certains emplois dans notre société sont plus dangereux que d'autres. Les personnes qui travaillent dans un bureau ne sont pas exposées quotidiennement aux risques auxquels font face le commandant de peloton, l'agent de police ou le gardien de prison, ni à ceux qui sont associés au travail d'inspecteur à la frontière.

Une partie importante du rôle des inspecteurs frontaliers consiste à intercepter des drogues, des armes à feu et des personnes qui tentent d'entrer illégalement au pays et qui, bien souvent, ont déjà trempé dans des activités criminelles. Il est dangereux d'avoir régulièrement affaire à des gens semblables et de tenter de se mettre en travers de leur chemin.

Le signalement d'incidents violents aux points de passage frontaliers est relativement peu fréquent. Le Comité croit que c'est en partie parce que l'ASFC n'est pas dotée d'un système fiable de signalement et de catalogage de ce type

d'incidents. Entre août 2000 et octobre 2002, la période la plus récente pour laquelle on a pu obtenir des statistiques, 63 incidents critiques, dont des menaces et des voies de fait à l'endroit d'agents frontaliers, ont été signalés.²⁹

Le gouvernement est-il tenu de réduire les risques liés au difficile métier d'inspecteur frontalier? Tout à fait. Est-il tenu de réduire les risques que présente pour la société canadienne l'entrée de personnes et de marchandises dangereuses?

La réponse, encore une fois, est oui.

Les recommandations apparaissant à la fin du présent chapitre, qui visent à doter les inspecteurs frontaliers des outils nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches, se fondent sur ces deux objectifs :

- a) réduire les risques pour les inspecteurs;
- b) réduire les risques pour tous les Canadiens, pour qui le passage à nos frontières terrestres de personnes et de marchandises illégales représente une menace.

Introduction par la force

Lorsque les agents frontaliers *ne sont pas* menacés par des personnes agressives, c'est que parfois celles-ci prennent tout simplement d'assaut la frontière. L'ASFC dit qu'elle ne peut fournir le nombre officiel de véhicules ayant franchi par la force les points de passage au cours des dernières années, mais, selon des rapports isolés, ces incidents sont de plus en plus nombreux. À l'évidence, toute tentative sérieuse en vue de barrer la route aux contrevenants ajouterait un élément de risque au travail des inspecteurs frontaliers.

Le gouvernement canadien devrait-il essayer de réduire le nombre de véhicules entrant impunément par la force au pays? Le Comité pense que, faute de prendre des mesures à cette fin, le gouvernement pourrait difficilement affirmer qu'il s'intéresse vraiment à la question de la sécurité à nos frontières. Une présence

²⁹ ModuSpec Risk Management Services, *Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Working Draft*, 16, 25-6. En réponse aux demandes de renseignements du Comité concernant les incidents graves auxquels sont exposés ses agents, l'ASFC a indiqué que : a) aucun des 63 incidents graves rapportés ne consistait en des voies de fait commises à l'aide d'une arme (même si des armes ont été saisies); b) toutes les blessures subies par les agents frontaliers étaient sans gravité; c) aucun des incidents n'a été la cause de décès ou d'invalidités permanentes parmi le personnel.

armée à la frontière serait de nature à dissuader quiconque aurait l'idée de franchir la frontière de force³⁰.

Une stratégie de défense excluant l'affrontement

Il sera difficile d'accentuer les mesures de prévention de l'entrée au Canada d'armes et de personnes dangereuses compte tenu de la directive du gouvernement interdisant aux inspecteurs de confronter les personnes qu'ils savent dangereuses.

D'une part, le gouvernement a modifié en 1998 le Code criminel du Canada et la Loi sur les douanes et l'accise, afin de donner aux douaniers le statut d'agent de la paix. D'autre part, à peu à la même période, il a donné instruction à ces nouveaux agents de la paix de ne pas confronter les personnes qu'ils croient être armées et dangereuses.

La Politique intérimaire portant sur la surveillance de malfaiteurs armés et dangereux prescrit ce qui suit : « Tout inspecteur des douanes qui reconnaît une personne faisant l'objet d'un avis de surveillance visant un malfaiteur armé et dangereux doit laisser passer la personne et en informer immédiatement la police, fournissant le plus de détails possibles en vue de permettre son arrestation³¹. »

Un cercle vicieux

Cette politique est une sorte de cercle vicieux car d'après les témoignages entendus par le Comité, dans la grande majorité des cas *il n'y a aucune présence policière*. Ou du moins, il n'y en a pas à proximité et il n'y a pas non plus de policiers en mesure de quitter leur travail et de se rendre en toute hâte sur les lieux d'un incident à la frontière.

L'ASFC a conclu avec la GRC et avec les forces policières des municipalités des accords de fait en vertu desquels celles-ci sont censées prêter main-forte aux agents frontaliers lorsque ces derniers en font la demande. En février 2003, Elinor Caplan, qui était alors ministre du Revenu national, a déclaré que « si une

³⁰ Les passages forcés à la frontière soulèvent plusieurs questions qu'il faudra régler. Le Comité ne traite pas directement de ce problème dans le présent rapport. Il le fera dans un rapport ultérieur portant sur la sécurité entre les passages frontaliers terrestres.

³¹ Ces « instructions temporaires » ont été données au personnel à la frontière il y a trois ans et n'ont pas été modifiées. Voir Jim Abbott, Discours au Parlement, *hansard*, Chambre des communes (13 décembre 2004). Disponible à : http://www.parl.gc.ca/38/1/parlbus/chambus/house/debates/044_2004-12-13/han044_1730-F.htm. Dernière visite : 30 avril 2005.

situation nécessite l'utilisation d'une arme à feu à la frontière, les forces policières en place seront appelées pour faire face à ce risque potentiel³² ».

Deux problèmes se posent ici. Le premier est la distance. Parfois les forces policières de soutien sont tout simplement trop éloignées pour être d'une quelconque utilité. Dans le sud du Manitoba, la distance moyenne entre un poste frontière et le détachement de police le plus proche est d'un peu plus de 30 kilomètres. Dans le sud de la Saskatchewan, elle est d'environ 40 kilomètres³³.

Le deuxième problème est que souvent, les policiers ne répondent pas aux appels d'urgence des agents frontaliers. Même dans les localités situées à proximité de la frontière, les appels des agents de l'ASFC doivent concurrencer les autres priorités policières des forces des environs. En conséquence, il arrive que celles-ci tardent à venir ou ne répondent pas. Plusieurs agents des douanes nous ont dit avoir tout simplement renoncé à appeler les services de police dans les situations critiques ou les cas de conduite illicite.

Armer ou non les inspecteurs : La très intéressante analyse des risques professionnels effectuée par ModuSpec

Le gouvernement a validé sa politique de ne pas armer les agents frontaliers à l'aide des résultats d'une analyse des risques professionnels effectuée par ModuSpec Risk Management Services, pour le compte de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Dans ce document, ModuSpec déconseille d'armer les responsables aux frontières. Le Comité a obtenu copie de la dernière analyse et du document de travail présenté au Comité national des politiques de santé et de sécurité de l'ADRC.

L'ébauche du document confirme qu'en certains endroits, le personnel non armé aux frontières est exposé à des risques considérables. On y déconseille d'armer les agents frontaliers; on recommande plutôt que le gouvernement assure une présence policière ou accroisse la présence en place afin de rassurer les agents frontaliers³⁴. Cette recommandation ne figure pas dans la version définitive de

³² Elinor Caplan, « Address to the Custom Program's Senior Managers, Cornwall, Ontario » (5 février 2003). Disponible à : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/speeches/2003/cornwall-f.html>. Dernière visite: 6 mars 2005.

³³ CEUDA, « Problèmes de sécurité aux postes frontaliers du Canada : Preuves et recommandations », mémoire présenté au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 avril 2005).

³⁴ ModuSpec Risk Management Services, *Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Working Draft*, 26.

l'analyse de ModuSpec qui préconise tout simplement de ne pas armer les agents (Annexe XI).³⁵

On ne sait pas pourquoi les deux versions diffèrent. Lorsqu'on a posé la question au président de l'ASFC, Alain Jolicoeur, il a répondu ce qui suit : « Je n'ai eu connaissance d'aucune demande de modification du rapport³⁶. »

M. Jolicoeur a proposé au Comité d'interroger ModuSpec à ce sujet, ce qui a été fait. Voici la réponse écrite fournie par le directeur général de ModuSpec, Stephan Zuberec :

ModuSpec a l'habitude de fournir aux clients un rapport préliminaire pour examen et commentaires avant de leur remettre le rapport final. Habituellement, le client remet des observations et propose des ajouts, des suppressions et d'autres modifications qu'il souhaite voir apporter au rapport final.

C'est ainsi qu'on aurait procédé pour le rapport provisoire soumis au Comité national sur la politique en matière de santé et de sécurité³⁷.

C'est donc dire que le rapport d'analyse original a été modifié.

La position du Comité

Le Comité est d'avis qu'avant longtemps, un agent non armé à la frontière qui tentera d'exercer l'autorité d'un agent de la paix sera sérieusement blessé par une personne armée.

Le Comité n'en estime pas moins que les inspecteurs frontaliers devraient conserver le statut d'agents de la paix et être disposés à garder la frontière avec la même opiniâtreté et le même sang-froid que démontrent les policiers canadiens appelés à assurer la sécurité de nos rues.

À moins que le gouvernement fédéral soit prêt à assurer en tout temps une présence armée à chaque passage frontalier où sont postés des douaniers canadiens, les agents frontaliers devraient recevoir une formation au maniement des armes à feu et être équipés d'une telle arme.

³⁵ ModuSpec Risk Management Services, *Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Draft* (janvier 2003), 31.

³⁶ Alain Jolicoeur, « Témoignage », Délib. du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (11 avril 2005).

³⁷ Stephan Zuberec, lettre au sénateur Colin Kenny (28 avril 2005), 1.

Les policiers canadiens sont armés car ils sont chargés d'assurer la sécurité des gens dans nos rues. À défaut d'une présence policière permanente aux postes frontaliers canadiens, les agents frontaliers devraient aussi être armés, étant responsables de la sécurité à ces endroits.

Des inspecteurs frontaliers armés seront mieux en mesure de se protéger et de prévenir les comportements agressifs et les actes illégaux à nos frontières, et ils seront la preuve que l'on continue de mettre l'accent sur la sécurité aux postes frontaliers.

Les armer ou non?

Comme la grande majorité des Canadiens, nous préférons la parole au recours aux armes. À contrecœur, nous en sommes venus à la conclusion que, si le gouvernement ne peut pas ou ne veut pas garantir une présence policière permanente à nos postes frontaliers, les inspecteurs affectés à ces postes devraient être armés.

Il convient de noter que dans un rapport antérieur intitulé *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, le Comité a soutenu que les pilotes de ligne canadiens ne devraient *pas* être armés. Nous estimions en effet que la présence d'armes à feu à 30 000 pieds d'altitude causerait vraisemblablement plus de problèmes qu'elle n'en réglerait. À notre avis, il existe des solutions plus sensées, notamment les fouilles préalables à l'embarquement et les portes doubles verrouillées à l'entrée du poste de pilotage³⁸. Elles ne peuvent toutefois pas être appliquées aux passages frontaliers.

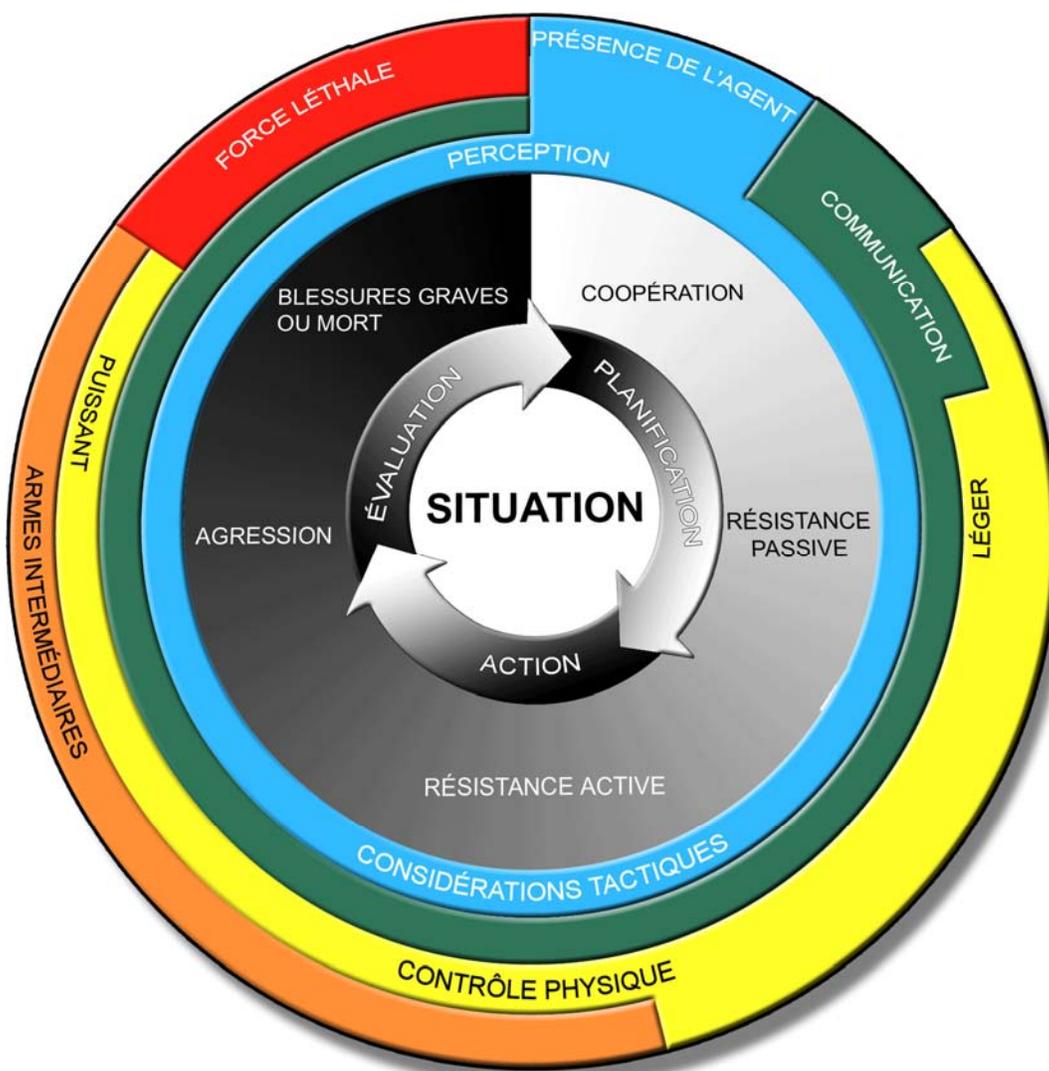
Il y en aura toujours pour faire valoir que les armes sont une chose déplorable et que chaque nouvelle arme accroît la probabilité que la population canadienne devienne prompte sur la gâchette. Si le Comité jugeait que cette crainte était le moins fondée, il ne recommanderait pas que les agents aux frontières portent une arme à feu.

³⁸ Voir le rapport du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense intitulé *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, janvier 2003 : 34-35. Dans ses premier et huitième rapports intitulés *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (février 2002) et *Le manuel de sécurité du Canada*, édition 2005 (décembre 2004), le Comité a soulevé la question de savoir si les agents aux frontières devraient être armés ou non. À la page 31 de ce dernier rapport, le Comité a indiqué qu'il continuerait d'examiner la possibilité d'armer le personnel aux frontières et qu'il « accueillerait volontiers toute information supplémentaire » qui faciliterait ce réexamen.

À la limite de l'insécurité

La grande majorité des Canadiens n'est d'ailleurs pas opposée à ce que les policiers de notre pays en portent une, en partie parce que ceux-ci ont prouvé qu'ils étaient capables de les utiliser avec retenue. Il n'y a aucune raison de croire que des gardes frontières ayant reçu une formation adéquate n'agiraient pas de même.

En fait, le Code criminel précise les circonstances dangereuses dans lesquelles les policiers sont autorisés à recourir à leur arme à feu, et la façon de s'en servir. Les policiers sont tenus de se soumettre à ces restrictions, sous peine d'accusations au criminel et de renvoi. Le gouvernement de l'Ontario a publié un document à l'intention des policiers décrivant l'emploi progressif de la force. On y souligne les différents degrés d'intervention non armée, en définissant l'emploi des armes comme une solution de dernier recours.



Les agents frontaliers sont équipés actuellement de gaz poivré et de matraques. Le Comité ne pense pas qu'ils disposent de l'équipement nécessaire pour se protéger et empêcher des personnes dangereuses de commettre des actes de violence à nos frontières. Il ne croit pas non plus que, en l'absence d'un soutien policier permanent, ils soient en mesure de défendre nos frontières comme il se doit.

Le temps est venu

Au début, le Comité était porté à croire que la CEUDA (le syndicat des agents frontaliers) préconisait l'armement des inspecteurs à la frontière principalement pour que ceux-ci soient payés davantage, sous prétexte qu'ils assumeraient des responsabilités accrues. Si c'est le cas, eh bien soit.

Le Comité est maintenant persuadé que peu importe si le personnel aux frontières touche un salaire plus élevé parce qu'il porte une arme, la dépense supplémentaire en vaudrait la peine.

L'armement systématique des responsables aux frontières selon des normes de compétence et d'évaluation rigoureuses ne devrait pas poser un grand problème au Canada, fortement tributaire de mesures de sécurité efficaces et efficaces à ses frontières.

Une partie des agents actuellement à l'emploi de l'ASFC ne voudront cependant pas être armés, ou ne rempliraient pas les conditions exigées pour porter une arme³⁹. Ces agents devraient en être exemptés. Il y aurait donc des agents non armés pendant encore quelques années. Les nouvelles recrues devraient cependant être tenues de porter une arme à feu et avoir reçu la formation à cette fin.

À moins que le gouvernement fédéral ne soit disposé à assurer une présence policière armée aux postes frontaliers lorsque ceux-ci sont ouverts, il devrait armer les agents chargés de l'inspection aux frontières.

³⁹ Moduspec a effectué environ 200 entrevues avec des douaniers et 75 % d'entre eux n'ont pas jugé nécessaire de porter une arme à feu. Voir Moduspec Risk Management Services, *Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Draft* (janvier 2003), 31.

RECOMMANDATIONS

- 11. Que l'Agence des services frontaliers du Canada rende obligatoires le signalement et le catalogage rapides des incidents critiques auxquels est confronté le personnel**
- 12. Que l'Agence des services frontaliers du Canada présente, dans son rapport annuel au Parlement, une liste des incidents critiques survenus durant l'année.**
- 13. Que le gouvernement fédéral arme les agents frontaliers s'il n'est pas disposé à maintenir une présence de la GRC à tous les postes frontaliers terrestres.**
- 14. Que le gouvernement, s'il décide d'armer ses agents frontaliers, crée un programme de formation au maniement des armes à feu et de renouvellement du certificat qui répond aux exigences de la formation au maniement des armes à feu de la Gendarmerie royale du Canada, ou les dépasse.**

CHAPITRE IV

Défis opérationnels

De bons travailleurs ont besoin de bons outils. Aucun agent frontalier ne peut travailler de manière optimale si les composantes opérationnelles des systèmes dont il se sert sont défectueuses.

On continue d'éprouver d'importants problèmes opérationnels aux postes frontaliers terrestres du Canada. Le règlement de ces problèmes contribuerait dans une large mesure à rehausser la sécurité des Canadiens, à améliorer l'état de l'économie et à réduire les sources de mécontentement à la frontière.

Le gouvernement fédéral devrait viser trois objectifs :

1. Améliorer pour les agents de première ligne l'accès à des renseignements complets et en temps utile dans les bases de données de la police et des douanes.
2. Instituer l'interchangeabilité des services d'inspection de l'immigration et des douanes afin que les autorités canadiennes et américaines puissent contrôler les voyageurs avant leur arrivée dans un poste frontalier.
3. S'assurer que quiconque entre au Canada présente des documents complets, fiables et facile à utiliser.

QUESTION 1 : ACCÈS RAPIDE À DES BANQUES DE DONNÉES FIABLES

Le Comité n'a rien vu démontrant que l'Agence des services frontaliers du Canada avait raccordé tous ses postes frontaliers aux banques de données dont ils ont besoin, ni que les banques de données auxquelles ont accès certains postes offrent le genre de renseignements dont les agents ont besoin pour accomplir leur travail. Le Comité a commencé à se pencher sur ce dossier en janvier 2003. Les progrès réalisés depuis cette date ont été lents et fragmentaires.

Débranché

Plus de deux ans après que la ministre du Revenu national de l'époque, Elinor Caplan, a promis de « [brancher] ceux qui ne sont pas branchés » et déclaré aux journalistes qu'il s'agissait d'« une importante priorité », 62 postes frontaliers terrestres demeurent non raccordés⁴⁰.

62 postes frontaliers n'ont pas accès à l'ordinateur central de l'Agence frontalière malgré qu'on ait déclaré il y a deux ans que leur raccordement constituait une priorité

Ces 62 postes ne sont pas en mesure d'interroger les bases de données qui leur fourniraient des renseignements adéquats sur les gens qui essaient de traverser la frontière.

D'après l'ASFC, « l'ASFC élabore actuellement une analyse de rentabilisation en vue de brancher tous les bureaux qui ne sont pas encore branchés⁴¹.

Le 11 avril 2005, le sénateur Joseph Day a interrogé le président de l'ASFC, Alain Jolicoeur, et la vice-première ministre, Anne McLellan, au sujet des postes non branchés.

Répondant aux questions du sénateur Day, M. Jolicoeur a dit que leur raccordement était « une question d'infrastructure » et il a évoqué un problème de largeur de bande aux postes frontaliers pour expliquer le retard⁴².

Le sénateur Day a demandé si, dans l'un ou l'autre des six bureaux que le personnel de l'ASFC partage avec les agents frontaliers américains, les agents de l'ASFC attendaient toujours d'être raccordés à l'ordinateur central. M. Jolicoeur a répondu que certains attendaient toujours.

Le sénateur Day a ensuite demandé si les agents frontaliers américains étaient raccordés dans ces bureaux. La ministre McLellan a admis qu'ils l'étaient dans les six bureaux.

⁴⁰ Caplan, « Allocution devant les gestionnaires principaux du programme des douanes ». Réponse à 66 questions.

⁴¹ 66 questions – Sécurité à la frontière.

⁴² La largeur de bande désigne un débit de transmission des données; il s'agit de la quantité maximale d'informations (bits/seconde) qui peut être transmise sur un canal particulier. La largeur de bande est déterminée par l'infrastructure technologique, y compris les réseaux de communication ainsi que le matériel informatique et les logiciels en place.

M. Jolicoeur a promis d'indiquer au Comité quels bureaux parmi les 62 en question l'ASFC avait l'intention de brancher au cours du présent exercice. Au moment de rédiger ces lignes, ces renseignements n'avaient pas été reçus.

L'installation d'une largeur de bande adéquate n'a rien de mystérieux dans le Canada du XXI^e siècle; les entreprises de câblodistribution le font des milliers de fois par jour pour leurs clients.

Le fait que ce problème traîne en longueur constitue un embarras.

Accès aux bons renseignements

Il importe qu'à la ligne d'inspection primaire les agents aient accès aux renseignements leur permettant d'évaluer rapidement si des voyageurs présenter un risque, sont recherchés par les forces de l'ordre, sont de nouveaux arrivants en situation irrégulière, se présentent sous une fausse identité ou sont susceptibles de transporter des produits illégaux.

En décembre 2004, le Comité a offert des félicitations modérées à l'ASFC pour avoir doté certains postes frontaliers – principalement des aéroports – de la technologie du Système intégré de gestion de la ligne d'inspection primaire (SIGLIP). Il a toutefois évoqué la critique de la vérificatrice générale, qui a signalé que le SIGLIP n'était pas synchronisé avec la base de données de la GRC sur les mandats d'arrestation pancanadiens. À ce jour, le Comité n'a entendu parler d'aucune mesure qui aurait été prise pour remédier à cette situation.

Depuis décembre, deux autres questions connexes se sont fait jour.

Premièrement, l'Union Douanes Accise a fait état de problèmes liés à la façon dont les renseignements sont présentés à l'écran. D'après le syndicat, le Système automatisé de surveillance à la ligne d'inspection primaire (SASLIP), utilisé par les agents des douanes à la frontière, ne renvoie que l'élément d'information le plus récemment enregistré sur chaque voyageur, même si de multiples événements figurent dans le dossier. Il s'ensuit que tout un ensemble de problèmes pourraient être dissimulés derrière un passage sans incident. En outre, d'après le syndicat, si le SASLIP produit un « résultat » - un avis qu'il y a lieu de diriger une personne vers une inspection secondaire -, le Système ne précise pas nécessairement si la personne présente un danger⁴³.

⁴³ Union Douanes Accise, « Security Problems at Canada's Border Crossings », 10. D'après le syndicat, si le SASLIP produit un « résultat » par suite d'une interrogation du Système de soutien des opérations des bureaux

Deuxièmement, le personnel frontalier aux lignes d'inspection primaire et secondaire a accès à au moins neuf bases de données distinctes. Le travail complexe de rapprochement des données d'un système aussi hétérogène est à la fois coûteux en temps et sujet à l'erreur.

RECOMMANDATIONS

15. L'Agence des services frontaliers du Canada devrait raccorder *l'ensemble* des 62 postes frontaliers non raccordés au cours du présent exercice financier.

16. L'Agence des services frontaliers du Canada devrait rationaliser les données qu'utilisent les agents des lignes d'inspection primaire et secondaire et en améliorer la qualité.

QUESTION 2 : INTERCHANGEABILITÉ DES SERVICES D'INSPECTION

Les principaux points de passage frontalier entre le Canada et les États-Unis – les ponts et tunnels qui permettent le passage de la majorité des gens et des marchandises dans un sens et dans l'autre – sont inutilement vulnérables, en partie parce que les voyageurs et les camions les franchissent chaque jour *avant* de subir une inspection.

L'interchangeabilité des inspections, un processus de contrôle avant le départ du pays d'origine, réduirait cette vulnérabilité.

Il existe une différence entre le prédédouanement à la frontière terrestre et l'interchangeabilité des inspections. Ce dernier concept implique une réciprocité – les deux pays s'y emploient à un poste frontalier quelconque –, alors que dans le cas du prédédouanement à la frontière terrestre, un seul pays peut mener des activités en sol étranger (Annexe IX).

locaux (SSOBL), la base de données des agents de l'immigration, seul le nom de cette base de données apparaît à l'écran. Cet enregistrement SSOBL pourrait résulter d'un visa expiré ou constituer un avertissement que le voyageur est un fugitif recherché, considéré comme armé et dangereux.

Le prédédouanement à la frontière terrestre était l'un des 32 secteurs sur lesquels devaient travailler le Canada et les États-Unis en vertu de la Déclaration sur la frontière intelligente qu'ils ont signée en décembre 2001.

L'interchangeabilité des inspections n'est pas encore une pratique établie aux postes frontaliers Canada-États-Unis. Même les essais du prédédouanement à la frontière terrestre – laquelle constituerait une amélioration, mais pas aussi importante que celle de l'interchangeabilité des inspections –, a progressé à un rythme trop lent. En octobre 2004, on a annoncé un plan conjoint en vue d'engager les parties prenantes dans une discussion sur un projet pilote au pont Peace, entre Fort Erie et Buffalo⁴⁴. En vertu de ce projet, du personnel américain sera affecté au Canada, mais non l'inverse⁴⁵.

Le 11 avril 2005, le président de l'ASFC, M. Alain Jolicoeur, a déclaré au Comité : « Nous avons commencé les négociations en vue de la signature d'un traité. Après cela, il nous faudra adopter une loi. Nous croyons que d'ici six mois, toutes les discussions auront abouti à un produit final. Par contre, il faudra attendre deux ans avant le déploiement d'agents américains en sol canadien⁴⁶. » Il n'a pas indiqué à quel moment il s'attendait à ce que du personnel canadien soit déployé du côté américain de la frontière.

D'ici à la date de lancement envisagée par M. Jolicoeur pour le premier projet pilote, six ans se seront écoulés depuis la signature de la Déclaration sur la frontière intelligente. À ce rythme de tortue, les enfants d'aujourd'hui auront des cheveux gris avant que l'interchangeabilité des inspections ne soit devenue la norme à l'échelle du pays.

Il est vrai que des obstacles juridiques et des problèmes d'infrastructure s'opposent à la mise en œuvre du prédédouanement. Les obstacles juridiques concernent essentiellement les pouvoirs qu'un agent frontalier peut exercer à l'extérieur de son propre pays (Annexe X)⁴⁷. Dans la mesure où les deux pays cherchent des compromis axés sur l'équivalence des résultats – au lieu de s'accrocher à des droits traditionnels –, ces problèmes peuvent s'avérer ardues, mais certainement pas insurmontables.

⁴⁴ D'après le cinquième rapport d'étape du Plan d'action pour une frontière intelligente.

⁴⁵ Témoignage de M. Jolicoeur, 11 avril.

⁴⁶ Témoignage, 11 avril.

⁴⁷ Témoignage de Mme McLellan, 11 avril.

Une version du prédédouanement est déjà en place dans huit aéroports du Canada, où des agents frontaliers américains contrôlent les Canadiens qui se rendent aux États-Unis avant leur départ du Canada⁴⁸. On devrait s'inspirer de ce modèle pour instituer le prédédouanement terrestre.

Les questions d'infrastructure posent également un défi aux postes frontaliers terrestres. Des dispositifs adéquats de prédédouanement – y compris des installations de filtrage appropriées et des voies réservées sécuritaires – peuvent et devraient être intégrés à la construction de nouveaux éléments d'infrastructure. En outre, il faudra adapter les postes existants aux nécessités du prédédouanement.

Les autorités devraient examiner la possibilité d'un échange de souveraineté sur de petites parcelles de terrain de part et d'autre de la frontière, afin de faciliter les inspections.

Il est troublant de constater qu'il aura fallu six ans (de 2001 à 2007) juste pour apporter cette amélioration modeste, mais combien importante, à l'un des principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis.

Le prédédouanement terrestre représente un pas dans la bonne direction, c'est-à-dire l'interception avant leur matérialisation d'éventuels dangers pour des éléments d'infrastructure essentiels. De toute évidence, les deux pays doivent reconnaître l'importance de cet objectif et collaborer à sa réalisation.

⁴⁸ En décembre 2004, les É.-U. ont élargi le prédédouanement à l'aéroport international de Halifax, qui devenait le huitième aéroport canadien à offrir le prédédouanement. Les opérations de prédédouanement ne débiteront qu'en 2006, lorsque la construction des installations nécessaires sera terminée. Les aéroports canadiens où s'effectue déjà le prédédouanement sont : Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Montréal, Toronto et Ottawa. Voir Halifax International Airport Authority, « Halifax International Airport Gains United States Pre-clearance » (17 décembre 2004). Disponible à <http://www.hiaa.ca/default.asp?id=190&sfield=Content.Id&mn=70.69.81>. Dernière visite : 18 mai 2005.

RECOMMANDATIONS

17. Que le gouvernement fédéral élabore et publicise un plan de mise en oeuvre du prédédouanement, comportant des échéanciers clairs.

18. Que le gouvernement fasse le nécessaire, avec la coopération des États-Unis, pour élargir le prédédouanement à l’interchangeabilité des inspections à l’échelle du continent, à tous les points de passage aux ponts et aux tunnels.

QUESTION 3 : DOCUMENTS FIABLES

Le fait que les voyageurs qui arrivent au Canada ne soient pas obligés de présenter des documents qui les identifient clairement et auxquels les agents frontaliers peuvent se fier réduit considérablement les chances que ces derniers interceptent quelqu’un qui ne devrait pas entrer dans le pays. Il est donc plus difficile pour le Canada d’utiliser sa chaîne de points de passage frontaliers comme première ligne efficace de protection.

À l’heure actuelle, les citoyens des États-Unis qui se présentent à un poste frontalier terrestre doivent présenter une pièce d’identité à photo et une preuve de citoyenneté, soit un certificat de naissance, un permis de conduire ou un passeport⁴⁹. La preuve d’identité n’a pas à être lisible par machine ni à inclure d’élément biométrique, comme une empreinte digitale.

Cela signifie qu’une personne née à Providence mais vivant à la Nouvelle-Orléans peut, avec son certificat de naissance du Rhode Island et son permis de conduire de la Louisiane, entrer au Canada en passant par n’importe quel poste frontalier. Ce genre de combinaison rend très difficile pour un agent la tâche d’évaluer l’authenticité de l’identification. En exigeant des documents lisibles par machine, on économiserait du temps et on permettrait aux agents de mieux concentrer leurs efforts sur les voyageurs susceptibles de menacer la sécurité du pays.

⁴⁹ Les Américains qui arrivent d’un pays tiers par air ou par mer doivent présenter un passeport valide.

Le Canada devrait hausser ses normes relatives aux documents exigés afin que le personnel frontalier puisse porter rapidement un jugement fiable sur leur authenticité. L'entrée des informations contenues dans les différentes pièces d'identité s'avère problématique, puisqu'une simple touche actionnée par mégarde peut entraîner une erreur d'identité ou obliger l'inspecteur à recommencer. Ce dernier aurait certes mieux à faire.

La lisibilité par machine représenterait une énorme économie de temps pour les agents frontaliers. De même, l'exigence d'un identificateur biométrique garantirait que les personnes qui présentent les documents sont bien ce qu'elles prétendent être.

Le recours à la biométrie n'est plus une méthode particulièrement coûteuse, compliquée ou révolutionnaire. Bon nombre d'ordinateurs sont en mesure de reconnaître un utilisateur approuvé par simple pression du pouce à un endroit précis. Par ailleurs, il existe très peu de cartes de crédit ou d'autres pièces d'identité officielles qui ne se lisent pas par glissement. Dans ce cas, pourquoi ne pas recourir à un ensemble type de pièces d'identité modernes qui soient à la fois fiables et faciles à utiliser?

RECOMMANDATION

19. D'ici 2007, que le gouvernement exige, pour tous les voyageurs qui entrent au Canada (y compris les Canadiens), des documents:

- a. infalsifiables;**
- b. lisibles par machine;**
- c. contenant un identificateur biométrique;**
- d. dont on sait qu'ils ont été délivrés sur la foi d'une identification fiable.**

CHAPITRE V

Se doter d'infrastructures de réserve : La clé pour les économies canadienne et américaine

Certains postes frontaliers sont manifestement plus importants que d'autres pour le Canada et les États-Unis. Ceux qui voient défiler de gros volumes de personnes, de marchandises et de circulation en général présentent une importance particulière, mais il y a aussi des postes dont la fermeture totale ou partielle nuirait considérablement à l'économie des deux pays.

Les ponts et les tunnels entre le Canada et les États-Unis par où passent de grandes quantités de marchandises et de personnes et pour les lesquelles on ne dispose d'aucune installation de réserve, ou presque, comme ceux de Windsor-Detroit, représentent des biens stratégiques indispensables à la sécurité nationale et la santé économique de nos deux nations.

Les gouvernements devraient s'attaquer de toute urgence aux problèmes constatés à ces postes frontaliers. Or, le Comité n'a pas remarqué d'empressement particulier à agir en ce sens.

Deux lacunes importantes à la frontière réclament une plus grande attention :

- l'infrastructure aux postes frontaliers existants est insuffisante et empêche la circulation fluide et sécuritaire des véhicules;
- l'infrastructure de réserve, qui pourrait être utilisée si un des postes frontaliers existants était endommagé ou détruit, est elle aussi insuffisante.

L'importance de disposer d'infrastructures de réserve

Jusqu'ici, tous les projets d'agrandissement des passages frontaliers terrestres ou de construction de nouveaux passages reposaient sur une analyse des conséquences lorsque les infrastructures existantes auront atteint leur capacité maximale, et non sur l'analyse des répercussions économiques engendrées par une grave déprédation ou la destruction d'une de ces infrastructures.

C'est une erreur. Personne n'envisage vraiment la neutralisation d'un point de passage terrestre comme un scénario *probable*, mais il ne faudrait pas pour autant négliger les conséquences économiques épouvantables qu'une telle éventualité pourrait avoir au Canada et aux États-Unis. C'est le genre de choses qui sont peu probables mais qui, si elles devaient se produire, seraient extrêmement coûteuses. Les sociétés intelligentes essaient de parer à de telles éventualités parce qu'elles pourraient regretter amèrement leur inaction face au risque.

On a besoin d'infrastructures de réserve pour rendre les passages frontaliers moins vulnérables et réduire la dépendance à l'égard d'installations devenues inutilisables. On pourrait s'en servir advenant la neutralisation d'un point de passage clé.

DEUX CRITÈRES ESSENTIELS À RESPECTER CONCERNANT TOUTE NOUVELLE INFRASTRUCTURE AU POINT DE PASSAGE DE WINDSOR-DETROIT

Des études sont en cours afin de déterminer quelles sont les nouvelles infrastructures nécessaires au point de passage vital de Windsor-Detroit, afin d'accroître la capacité du pont Ambassador et du tunnel de Detroit-Windsor. Il ne fait pas partie du mandat du Comité de se prononcer sur le choix d'une nouveau passage frontalier à Windsor-Detroit, mais le Comité est convaincu que toute solution sensée doit offrir ces deux éléments essentiels : a) la redondance des infrastructures; b) les installations de prédédouanements.

Le commerce à la frontière de Windsor-Detroit est tributaire non seulement de voies de transport fiabes, mais aussi de l'existence de voies de rechange. Le Comité s'oppose à tout projet d'amélioration des infrastructures frontalières à Windsor-Detroit ne comportant pas un nouveau point de passage séparé pour les voitures et les camions.

Il peut être moins coûteux d'élargir les infrastructures existantes que d'aménager un nouveau passage distinct. Mais cette solution ne diminuera pas les risques de neutralisation du passage frontalier par suite d'une catastrophe causée par la nature ou par l'homme, et elle ne satisfait donc pas aux exigences du Canada et des États-Unis en matière de sécurité nationale.

Il faut aussi disposer de suffisamment d'espace pour les installations de prédédouanement. Les autorités canadiennes et américaines devraient pouvoir

CHAPITRE V
Se doter d'infrastructures de reserve:
La clé pour les economies canadienne et américaine

contrôler les personnes et les marchandises susceptibles de présenter un danger avant qu'elles arrivent à la frontière. Les douaniers américains à huit aéroports canadiens prennent soin de fouiller les voyageurs qui partent du Canada à destination des États-Unis, et ce, non seulement pour protéger leur pays, mais aussi pour garantir la sécurité des avions volant en direction des États-Unis. Les inspecteurs canadiens et américains devraient changer de place à la frontière, afin d'empêcher les malfaiteurs d'entrer dans leur pays et de retenir tout chargement susceptible d'endommager un point de passage terrestre. En l'absence d'installations de prédédouanement, les passages frontaliers ne seront pas plus sûrs qu'ils ne le sont actuellement.

RECOMMANDATIONS

20. Que seuls les projets de nouvelles infrastructures frontalières séparées et sécuritaires offrant une redondance des moyens soient envisagés.

21. Que tout nouveau passage frontalier construit à Windsor-Detroit comporte des installations de prédédouanement.

L'ACCENT SUR WINDSOR-DETROIT

Le point de passage terrestre le plus important entre le Canada et les États-Unis est celui qui relie la ville de Windsor, en Ontario, à celle de Detroit, au Michigan. C'est l'endroit qui présente les problèmes d'infrastructure frontalière les plus criants, d'où l'intérêt particulier que porte le Comité au corridor Windsor-Detroit dans le présent rapport.

Pourquoi les installations frontalières à Windsor-Detroit sont-elles si importantes?

Près de 23 % du trafic commercial entre le Canada et les États-Unis passe par Windsor-Detroit (Annexe XIII)⁵⁰. De janvier 2004 à décembre 2005, la valeur totale du trafic commercial ayant emprunté ce point de passage s'est élevée à

⁵⁰ Detroit River International Crossing, Environmental Assessment Terms of Reference, 12.

141,67 milliards de dollars (CAN), 113,67 milliards de dollars (US) (voir le Tableau 4)⁵¹. Cela équivaut à peu près à la somme des échanges commerciaux entre le Canada et les pays de l'Europe de l'Ouest et de l'Asie-Pacifique combinés, ou entre les États-Unis et la République fédérale d'Allemagne, au cours de l'année dernière.⁵²

TABLEAU 4: Commerce transfrontalier annuel à Windsor-Detroit⁵³, janvier 2004-décembre 2004

Detroit à Windsor		Windsor à Detroit	
Camion	64,040,595,255 \$ CAN [51,347,494,592 \$ US]	Camion	53,049,823,006 \$ CAN [42,535,137,112 \$ US]
Train	8,081,260,931 \$ CAN [6,479,522,876 \$ US]	Train	15,960,117,084 \$ CAN [US\$12,796,758,406]
Gazoduc	77,335,496 \$ CAN [62,007,293 \$ US]	Gazoduc	133,208,756 \$ CAN [106,806,251 \$ US]
Mail	\$0	Mail	30,650 \$ CAN [24,575 \$ US]
Autre	383,226,421 \$ CAN [307,269,420 \$ US]	Autre	2,440,464 \$ CAN [1,956,754 \$ US]
Tous modes terrestre	72,582,418,103 \$ CAN [58,196,294,181 \$ US]	Tous modes terrestre	69,185,202,104 \$ CAN [55,472,419,904 \$ US]
Total (commerce transfrontalier à Windsor-Detroit) :		141.67 milliards \$ CAN 113.67 milliards \$ US	

Les passages frontaliers à Windsor-Detroit constituent un lien continental très important. Tels les gazoducs qui acheminent le gaz naturel de l'Ouest canadien jusqu'aux États américains de la côte du Pacifique, ou les lignes de transport d'électricité qui relient le Nord du Québec au Nord-Est des États-Unis, le corridor de Windsor-Detroit représente un lien indispensable pour la prospérité économique du Centre du Canada et du Midwest américain.

⁵¹ Detroit River International Crossing, Environmental Assessment Terms of Reference – Documentation à l'appui, (mai 2004) 179.

⁵² En 2004, le commerce des marchandises entre le Canada et les pays d'Europe de l'Ouest et de l'Asie-Pacifique combinés a atteint 159,47 milliards de dollars (CAN), tandis que celui des États-Unis avec la République fédérale d'Allemagne s'est élevé à 108,6 milliards de dollars (US). Sources : Commerce international Canada, « Données commerciales », (12 mai 2005).

http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/cimt/2004/pfact_annual_trade_2005-05-fr.asp. Dernière visite : 20 mai 2005.

US Census Bureau, "Top Trading Partners – Total Trade, Exports and Imports", (3 mai 2005). Disponible à : <http://www.census.gov/foreign-trade/statistics/highlights/top/top0412/html/>. Dernière visite : 20 mai 2005.

⁵³ Toutes les statistiques dans ce tableau sont tirées de Detroit River International Crossing, Environmental Assessment Terms of Reference, (mai 2004) 14.

CHAPITRE V

Se doter d'infrastructures de reserve: La clé pour les economies canadienne et américaine

Le Pacte de l'automobile, cet accord conclu en 1965 entre le Canada et les États-Unis qui permettait aux usines canadiennes de construire des automobiles destinées au marché américain, et plus tard l'Accord de libre-échange (ALÉ), suivi de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), ont donné naissance à un marché extrêmement intégré dans le Sud-Ouest de l'Ontario et le Sud-Est du Michigan.

Les usines de montage d'automobiles de Windsor et de Chatham reçoivent leurs pièces du Michigan, tandis que celles qui sont installées au Michigan, dans l'État de New York et en Ohio prennent leurs pièces dans la région de London-Windsor.

La production juste à temps, qui consiste à se procurer les pièces juste au moment où on en a besoin, au lieu de conserver des stocks coûteux dans une usine de montage ou un entrepôt, est un bon moyen de réduire les coûts. Par contre, un ralentissement excessif à la frontière ou la fermeture d'un poste frontalier dérèglerait le système de livraison juste à temps et risquerait d'interrompre la production.

La production juste à temps est tributaire d'horaires de livraison fiables. Faute de pouvoir compter sur des livraisons au moment adéquat, les fabricants devront soit augmenter leurs stocks, soit trouver d'autres fournisseurs de pièces et autre matériel.

L'incertitude concernant les retards à la frontière occasionne des coûts aux producteurs canadiens et américains. En raison de la congestion des infrastructures frontalières à Windsor-Detroit et des risques de perturbation prolongée du trafic à cet endroit, faute d'infrastructures de réserve adéquates, on ne peut garantir la fiabilité de l'approvisionnement.

Voici un exemple des effets que peut avoir le manque de fiabilité des passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis :

Selon Bruce Birgbauer, un avocat de Detroit, son client, Dr. Schneider Automotive Systems, a décidé de ne pas s'installer au Canada parce que :

« Les sociétés ne voulaient pas que leurs fournisseurs se trouvent au Canada. Je pense qu'il s'agit là du principal problème, du plus gros obstacle qu'ont à surmonter les entreprises désireuses de s'installer dans le Sud-Ouest de l'Ontario ». ⁵⁴

Le risque que présente la frontière a empêché cette société d'investir au Canada. Il représente un obstacle non tarifaire au commerce ⁵⁵. Comme l'a souligné l'année dernière le ministre de l'Industrie, David L. Emerson, à la Chambre de commerce du Canada à Calgary, le risque lié à la frontière est devenu un facteur important qui fait qu'une entreprise décide de s'installer au nord ou au sud de la frontière ⁵⁶.

Les répercussions possibles de la fermeture de la frontière à Windsor-Detroit

Comme il est indiqué au Chapitre I, même un court délai à la frontière à Windsor-Detroit a des répercussions importantes sur les économies canadienne et américaine (7 millions de dollars canadiens et 14,31 millions de dollars canadiens respectivement pour chaque retard de quatre heures). Et ce coût augmente considérablement à mesure que le délai se prolonge.

L'interruption du commerce pendant une période de deux jours en raison de la fermeture de la frontière ferait grimper à 90,78 millions de dollars (CAN) les pertes économiques du côté ontarien et à 90,05 millions de dollars (CAN) les pertes économiques du côté du Michigan.

Au bout de deux semaines d'interruption, malgré toutes les mesures qui seraient sans doute prises pour limiter les dommages, les pertes nettes pour l'économie de

⁵⁴ Greg Keenan, « Governments urged to fix Detroit-Windsor border troubles », The Globe and Mail, édition du mercredi 16 juin 2004: B4.

⁵⁵ Un obstacle non tarifaire est un obstacle économique, politique, juridique, ou administratif autre que la perception d'un droit ou d'une taxe. L'établissement de quotas d'importation, les pratiques d'approvisionnement discriminatoires du gouvernement et l'imposition de normes de production discriminatoires sont des exemples d'obstacles non tarifaires. Le risque lié à la frontière est un obstacle non tarifaire au commerce, puisque l'incertitude quant à la fiabilité de la frontière fait hésiter les investisseurs à séparer la production de part et d'autre de la frontière.

L'honorable David L. Emerson, « Notes d'allocation à la Chambre de commerce du Canada », Calgary (20 septembre 2004). Disponible à :

<http://www.ic.gc.ca/cmb/welcomeic.nsf/0/85256a5d006b972085256f1500748b47?OpenDocument>. Dernière visite : 22 mai 2005.

CHAPITRE V

Se doter d'infrastructures de réserve: La clé pour les économies canadienne et américaine

l'Ontario et celle du Sud-Est du Michigan s'élèveraient à 1,08 milliard de dollars (CAN) et 1,19 milliard de dollars (CAN) respectivement⁵⁷. Juste pour l'industrie de l'automobile, une interruption de deux semaines causerait une perte nette de 828,65 millions de dollars (CAN)⁵⁸.

Les villes de Windsor et de Detroit, la province de l'Ontario et l'État du Michigan risquent de connaître une grave crise pour les raisons suivantes :

- l'absence d'infrastructures frontalières de réserve rend le trafic transfrontalier vulnérable à la fermeture des postes frontières existants;
- on ne semble pas très pressé de mettre en place de nouvelles installations pour assurer la redondance nécessaire;
- comme il n'y a pas d'infrastructures de réserve et il n'y en aura probablement pas dans un proche avenir, il est impossible d'offrir la fiabilité voulue pour la production juste à temps.

LES EFFORTS QUI SONT FAITS ACTUELLEMENT POUR CORRIGER LA SITUATION À WINDSOR-DETROIT

Les discussions à propos des infrastructures frontalières à Windsor-Detroit portent principalement sur les retards à la frontière, sur l'année 2015, soit celle à laquelle le pont et le tunnel devraient avoir atteint leur pleine capacité, et sur la présence de camions dans les rues de Windsor, alors qu'elles devraient surtout porter sur le besoin immédiat d'un nouveau point de passage séparé.

La création d'un tel point de passage n'est qu'une des solutions envisagées dans le cadre de l'étude binationale s'intéressant au corridor Windsor-Detroit.

À court et à moyen terme, les autorités fédérales, provinciales et municipales ont participé à un projet conjoint intitulé « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex », lequel a pour but de corriger les manques d'efficacité et les problèmes à la frontière causant l'encombrement des voies de circulation au centre-ville.

⁵⁷ Michael H. Belzer, « The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure », 49-50, 53.

⁵⁸ Michael H. Belzer, « The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure », 49-50, 53.

Dans le cadre de ce projet, les gouvernements fédéral et provincial ont engagé des fonds pour améliorer les voies d'approche du passage frontalier de Windsor. Dans la déclaration commune qu'ils ont faite en septembre 2002, ils ont dévoilé un investissement de 300 millions de dollars (CAN), répartis à parts égales, sur une période de cinq ans, afin d'alléger les problèmes de congestion⁵⁹. Au nombre des solutions à court terme qui ont été adoptées, notons l'ouverture d'une voie réservée au programme EXPRES en novembre 2004, de même que la mise en place d'un système intelligent de gestion des transports sur Huron Church Road, la principale voie d'accès du côté canadien.

L'aménagement d'un nouveau point de passage frontalier est perçu comme une solution pour le moyen à long terme. Une initiative binationale et intergouvernementale intitulée « Partenariat binational entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan » (le « Partenariat ») est en cours à cette fin.

L'étape de l'évaluation environnementale a débuté en mars 2005⁶⁰. On ne prévoit pas décider du choix du site avant la fin de 2007 ou le début de 2008. On se contente pour l'instant de tenir des réunions dans les collectivités frontalières pour sonder la population. Le « Partenariat » travaillera aussi de concert avec les administrations et les conseils locaux. Il tiendra compte des exigences juridiques et des modalités d'application des deux nations en ce qui a trait à la documentation relative à l'environnement et aux documents connexes.

Une fois l'évaluation environnementale terminée, on procédera au choix du site, aux travaux de conception et à la construction proprement dite. On compte commencer la conception en 2008 et la construction en 2010-2011, et avoir terminé l'expansion des infrastructures existantes ou la construction de nouvelles infrastructures en 2013⁶¹.

⁵⁹ La ville de Windsor n'était pas partie à cette entente, même si le gouvernement fédéral et la province ont indiqué qu'elle jouerait « un rôle de premier plan dans ce processus ». Gouvernement de l'Ontario, « Communiqué : Investissement de 300 millions de dollars des gouvernements fédéral et ontarien au point de passage de Windsor » (25 septembre 2002). Disponible à : <http://www.mto.gov.on.ca/french/news/provincial/2002/092502.htm>. Dernière visite : 29 avril 2005. Voir aussi le « Document d'information » sur le sujet.

⁶⁰ Le Partenariat binational entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan regroupe la U.S. Federal Highway Administration, Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario et le Michigan Department of Transportation.

⁶¹ Kristine Burr, « Témoignage » devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 février 2005).

CHAPITRE V
Se doter d'infrastructures de reserve:
La clé pour les economies canadienne et americaine

Lorsque l'intelligence cède à la stupidité

La démarche prudente et graduelle adoptée actuellement est certainement la plus intelligente qui soit lorsque rien ne presse, mais ce n'est pas le cas actuellement. Le point de passage de Windsor-Detroit revêt une telle importance stratégique pour le Canada et les États-Unis qu'il faut régler de toute urgence les problèmes qui y existent.

Ce qu'on oublie, c'est que le calendrier des travaux pour le projet de Partenariat est peut-être irréaliste, qu'il pourrait changer en cours de route et que la circulation à un point de passage pourrait être perturbée d'ici l'ouverture d'un nouveau point de passage.

La date d'achèvement prévue de 2013 ne sera pas respectée pour différentes raisons :

A. Les estimations gouvernementales sont notoirement peu fiables

Avec une date cible aussi éloignée que 2013, les possibilités de retard sont trop grandes. Pour mener à bien la construction d'un nouveau poste frontalier à Windsor-Détroit d'ici à 2013, il faudra que six ordres différents de gouvernement dans deux pays concluent des ententes et prennent des décisions coordonnées; en outre, il faudra obtenir l'adhésion du secteur privé et des organisations non gouvernementales et concevoir et mener à terme un projet d'infrastructure majeur.

Il faudra terminer à temps le travail aux quatre étapes restantes du processus actuel (évaluation environnementale, choix du site, conception et construction).

Il s'agit là du genre d'échéances que, dans bien des cas, les gouvernements ne réussissent pas à satisfaire. Songeons à quelques-uns seulement des célèbres projets d'infrastructure canadiens dont la réalisation s'est terminée des années après l'échéance initiale :

- La transcanadienne devait être terminée en 1956; elle l'a été en 1962.
- Le stade olympique, qui devait être prêt pour les Jeux olympiques d'été de 1976 à Montréal, n'était que partiellement terminé à ce moment; on l'a achevé en 1988.
- Le pont de la Confédération, entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, est entré en service une décennie après le début du projet. La construction comme telle a représenté moins de 40 % du processus; le reste du temps a servi à des évaluations et à des consultations.

TABLEAU 5 : Plan d'action pour l'infrastructure frontalière

Extrait des témoignages devant le Comité, 1^{er} décembre 2004 :

Sénateur Norman Atkins :

Qui devrait tenir les rênes?

Bob Keyes, premier vice-président de la Chambre de commerce du Canada :

C'est une bonne question. Il y a six ordres de gouvernement en cause, sans compter les entreprises. Tout le monde veut prendre les choses en mains, mais tous nous souhaitons que les choses aillent de l'avant.

Compte tenu du nombre d'ordres de gouvernement en cause et de la nature complexe des relations inhérentes au projet, le Comité ne croit guère qu'un nouveau poste frontalier puisse être en service à Windsor-Détroit à l'échéance fixée – malgré la longue période prévue pour son établissement.

B. Le sale petit secret

Les dirigeants américains ont beaucoup de talent pour *dire* les bonnes choses en public :

« Le passage frontalier de Windsor-Detroit figurait avantagement dans nos plans. Pour démontrer la très grande importance que nous accordions à cet objectif, nous avons confié à deux brillants fonctionnaires, le vice-premier ministre John Manley et le gouverneur Tom Ridge, le soin de concrétiser notre engagement. Je les félicite pour le travail qu'ils ont fait. Grâce à eux, des progrès extraordinaires ont été accomplis dans la construction d'une frontière intelligente pour le 21^e siècle, une frontière ouverte au commerce, mais fermée aux terroristes⁶² » – Président George Bush (9 septembre 2002)

⁶² George Bush, "Remarks by the President and Prime Minister Chretien on U.S. - Canada Smart Borders", (9 septembre 2002) Disponible à : <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/09/20020909-4.html>. Dernière visite : 6 juin 2005.

CHAPITRE V

Se doter d'infrastructures de reserve: La clé pour les economies canadienne et américaine

« Les files de véhicules de trois milles de long aux principaux postes frontaliers, comme ceux de Niagara-Buffalo et de Windsor-Detroit, sont maintenant choses courantes. L'espace et les infrastructures limités, de même que le manque de personnel à la frontière, nous placent dans une situation fâcheuse. Le commerce en est affecté et les entreprises doivent s'ajuster en conséquence. Le tourisme est en baisse, non seulement en raison du SRAS ou de divergences politiques, mais aussi parce que les gens ont l'impression qu'il est devenu très compliqué de franchir la frontière. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement du Canada pour accroître la sécurité à la frontière et garantir la circulation efficace des personnes et des marchandises⁶³. » -- Roger F. Noriega, secrétaire d'État adjoint aux Affaires de l'hémisphère occidental, Département d'État (14 avril 2004)

« Nous appuyons le secteur privé dans ses efforts en vue de réduire de 25 % le temps de passage de la frontière à Windsor-Detroit. Mais il faudra pour cela la participation de toute la communauté. Le Département de la Sécurité intérieure fera sa part et, si tous les intéressés – exploitants de ponts, de tunnels et de traversiers, exportateurs et importateurs et différents ordres de gouvernement des deux côtés de la frontière – font de même, il sera possible d'atteindre ce but. Nous pouvons ériger des obstacles pour les terroristes et des ponts entre les deux nations. Nous pouvons colmater les brèches que nos ennemis pourraient exploiter⁶⁴. » – Tom Ridge, secrétaire, Département de la Sécurité intérieure

« Pour assurer la circulation efficace des personnes et des marchandises, on a besoin d'une infrastructure adéquate et de la technologie et des renseignements nécessaires⁶⁵. » – Tom Ridge, secrétaire, Département de la Sécurité intérieure

Plus récemment :

« Ce projet [l'évaluation environnementale entreprise par le Partenariat binational] est d'une importance cruciale, car le commerce international est essentiel à la santé économique et la sécurité d'emploi au Michigan et aux États-Unis⁶⁶. » -- Gloria J. Jeff, directrice des Transports, État du Michigan (15 février 2005)

⁶³ Roger F. Noriega, "Remarks to the Canadian-American Business Council Washington, DC," (14 avril 2004) Disponible à : <http://www.state.gov/p/wha/rls/rm/31402.htm>. Dernière visite : 6 juin 2005.

⁶⁴ Tom Ridge, "Remarks by Secretary of Homeland Security Tom Ridge at a Press Conference with Canadian Deputy Prime Minister Anne McLellan" (17 décembre 2004) Disponible à : http://www.dhs.gov/dhspublic/interapp/press_release/press_release_0569.xml. Dernière visite : 6 juin 2005.

⁶⁵ Tom Ridge, "Progress Report - Security and Opportunity at the U.S.-Canada Border," (28 juin 2002) Disponible à : <http://www.dhs.gov/dhspublic/display?theme=43&content=392&print=true>. Dernière visite : 6 juin 2005.

⁶⁶ State of Michigan, "Press Release – Windsor-Detroit Crossing Study Moves Forward" (15 février 2005) Disponible à : http://www.partnershipborderstudy.com/pdfs/MDOT_News_Release.pdf. Dernière visite : 2 juin 2005.

Mais lorsque les membres du Comité ont posé des questions à des représentants du Michigan au Congrès à Washington, D.C., ceux-ci ont admis en toute franchise que si les Canadiens les pressaient de réduire l'incertitude à la frontière, les Américains en revanche n'exerçaient aucune pression en ce sens. Et, bien entendu, ce sont les Américains et non les Canadiens qui votent pour eux.

Et, bien entendu, ce sont les Américains et non les Canadiens qui votent pour eux.

L'incertitude à la frontière pourrait bien s'avérer un cancer pour l'économie canadienne. L'économie américaine souffrirait également de la fermeture d'un des points de passage importants – les chiffres figurant à la page 50 le montrent bien. Mais il y a un sale petit secret derrière le peu d'empressement de certains politiciens américains à améliorer rapidement la sécurité aux postes frontaliers terrestres entre le Canada et les États-Unis, et ce secret est le suivant :

En faisant du Canada un endroit moins attrayant pour l'investissement de capital, l'incertitude à la frontière sert les intérêts de certaines entreprises et de certains politiciens locaux au Michigan.

Si l'industrie perçoit que les passages de Windsor-Détroit sont peu fiables, alors le Canada finira par en éprouver des effets négatifs, comme une réduction de l'investissement, voire un désinvestissement⁶⁷. Comme l'a indiqué Gerald Fedchun, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada : « Nous ne pensons pas qu'une telle perception existe dès maintenant, mais d'autres peuvent utiliser contre nous le facteur d'incertitude⁶⁸. »

Depuis le 11 septembre 2001, le mot d'ordre aux États-Unis est que la sécurité nationale passe avant le commerce. Mais, pour certaines collectivités américaines qui aimeraient voir les investissements au Canada se déplacer dans leur direction, le discours patriotique peut servir de paravent à d'autres intentions.

⁶⁷ On pourrait définir le désinvestissement comme étant le retrait de l'investissement de capitaux du Canada.

⁶⁸ Michael Vaughn, « Five Questions for... The President, Automotive Parts Manufacturers' Association », *The Globe and Mail* (jeudi 23 septembre 2004) : G2.

CHAPITRE V

Se doter d'infrastructures de réserve: La clé pour les économies canadienne et américaine

Le peuple américain a besoin de passages frontaliers Canada-É.-U. améliorés pour des raisons de sécurité, et les discours politiques ne manquent pas qui présentent la sécurité comme étant la préoccupation première de chaque patriote.

Le peuple américain a besoin de passages frontaliers Canada-É.-U. améliorés pour des raisons économiques. Cela est peut-être moins connu des Américains en général, mais le secteur américain des entreprises comprend certainement l'élément profit résultant de la production canado-américaine intégrée qui s'est fortement développée depuis la mise en oeuvre de l'ALENA.

TABLEAU 6 : Retards dans les infrastructures frontalières

Extrait des témoignages du Comité, 1^{er} décembre 2004 :

« Huit années, c'est donc une éternité pour l'investissement étranger direct. »

Mark Norman, président du conseil d'administration et PDG de DaimlerChrysler Canada

Et pourtant, du côté américain de la frontière, les politiciens continuent à se traîner les pieds et à ne pas vouloir agir rapidement pour régler la situation des postes non sûrs⁶⁹. Cela pourrait très bien servir les intérêts de certains politiciens américains dont la clientèle essaie d'attirer des investissements externes dont le Canada profiterait peut-être autrement. Mais ce n'est dans l'intérêt général ni de la sécurité ni de l'économie des États-Unis.

Il est dans l'intérêt du Canada – et de l'ensemble des États-Unis – que les électeurs qui voteront lors des élections à la mairie de la Ville de Détroit (novembre 2005) et au poste de gouverneur de l'État du Michigan (novembre 2006) ainsi qu'à l'élection présidentielle et du Congrès (novembre 2008) comprennent clairement les conséquences des lenteurs dans l'amélioration des passages frontaliers entre les deux pays.

On ne devrait pas permettre aux intérêts locaux de miner les intérêts généraux de deux grands pays.

⁶⁹ D'après le *Forbes Magazine*, le propriétaire du pont Ambassador a contribué aux campagnes électorales de la représentante américaine Carolyn Cheeks Kilpatrick et du maire de Détroit, Kwame Kilpatrick, dans le but de ralentir la construction d'infrastructures frontalières. Stephane Fitch et Joann Muller, « The Troll Under The Bridge », *Forbes Magazine* (15 novembre 2004): 135-141.

RECOMMANDATION

22. D'ici 2005, que le gouvernement fédéral finance une campagne d'information qui fera connaître aux Canadiens et aux Américains les avantages, tant du point de vue de la sécurité que de celui de l'économie, d'une action rapide des deux côtés de la frontière en vue d'améliorer les postes frontaliers et l'accès à ceux-ci.

C. Le processus actuel sera contesté

Des témoins des gouvernements fédéral et de l'Ontario ont indiqué que le processus qu'ils mettent en oeuvre est optimal pour les grands projets d'infrastructure et qu'il s'agit du moyen le plus sûr d'arriver à une bonne décision, de manière aussi économique et rapide que possible⁷⁰. Lorsqu'on lui a demandé si la construction des infrastructures à Windsor-Détroit serait accélérée, la vice-première ministre McLellan a répondu :

« Je sais que vous ne suggérez pas que nous prenions des raccourcis juridiques, car cela nous exposerait à des poursuites judiciaires, et ce que nous tentons de faire, en partie, c'est de faire en sorte que le processus soit respecté et que tout le monde ait la conviction que le processus est équitable. Ainsi, on l'espère, tout risque d'être attaqué en justice par qui que ce soit sera réduit, sinon éliminé. »

La vice-première ministre fait montre d'un optimiste exagéré lorsqu'elle déclare que l'adhésion au processus binational existant permettra d'éviter les litiges.

Le Comité est convaincu que le processus est défectueux depuis l'origine car il repose sur l'hypothèse que les litiges peuvent être évités. La vice-première ministre a reçu des mauvais conseils, qui frôlaient même la naïveté.

La solution envisagée à la situation de Windsor-Détroit sera un élément majeur d'infrastructure ayant des retombées sur deux grandes villes et des intérêts commerciaux en concurrence : *le respect le plus strict du processus ne peut*

⁷⁰ Bruce McGuaig, « Témoignage », Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (1^{er} décembre 2004); et Guy Bujold, « Témoignage », Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 février 2005).

CHAPITRE V

Se doter d'infrastructures de reserve: La clé pour les economies canadienne et américaine

aucunement désamorcer d'éventuels litiges. S'il doit y avoir contentieux, mieux vaut le régler tout de suite que plus tard.

Et si, entre-temps, les activités sont perturbées à un poste frontalier...

Le processus du Partenariat repose sur l'hypothèse que le Canada et les États-Unis peuvent se tirer d'affaire tant bien que mal tandis que le processus définit lentement des solutions. La situation est beaucoup plus urgente que cela.

Comme l'a demandé le sénateur Jim Munson à Bruce McGuaig, l'un des principaux responsables du ministère des Transports de l'Ontario qui travaillent sur la question de l'infrastructure à Windsor-Détroit, lorsqu'il a comparu devant le Comité en décembre 2004 :

« Les dates [prévues pour l'achèvement d'un nouveau poste frontalier] ne sont-elles pas légèrement trompeuses? Qu'arrive-t-il [...] si vous perdez l'un de ces passages frontaliers? Est-ce la tragédie? Il y a toutes ces attentes. Ces dates seraient toutes fausses, n'est-ce pas? »

M. McGuaig a répondu :

« Ce n'est pas une hypothèse dont nous avons tenu compte dans cette évaluation. S'il survenait un événement de ce type, il va falloir d'autres mesures pour y répondre. Ce processus n'est pas conçu en fonction de l'hypothèse que nous perdrons l'accès à l'un des passages frontaliers. »

Le Comité ne croit pas que le Canada ou les États-Unis peuvent se payer le luxe d'attendre tout le temps qu'il faudra pour l'établissement d'un poste frontalier additionnel. L'incidence d'une perturbation à long terme causée par des dommages à un poste ou par sa destruction serait trop grande.

SOLUTIONS : ACCÉLÉRER LA CONSTRUCTION À WINDSOR-DÉTROIT

Compte tenu des conséquences de l'inaction, on devrait envisager toutes les avenues pouvant mener à l'adoption d'un calendrier plus raisonnable. Le Comité croit nécessaire d'adopter des approches novatrices afin d'accélérer

l'établissement d'un nouveau poste frontalier à Windsor-Détroit. Il en propose trois.

Premier accélérateur : Amorcer dès que possible la phase de conception

Parallèlement au processus du Partenariat, diverses parties prenantes ont engagé des sociétés d'ingénierie et de consultation afin d'examiner les options dans le corridor Windsor-Détroit. L'une de ces firmes était Sam Schwartz Engineering PLC, qui a effectué pour la Ville de Windsor une étude d'éventuelles solutions de rechange pour les points de passage.

Dans son rapport, la firme examine les cinq solutions proposées dans le rapport binational de faisabilité (qui a précédé l'actuel processus d'évaluation environnementale)⁷¹. Les cinq solutions n'ont pas encore été retenues comme dernières candidates pour le passage frontalier éventuel, mais elles sont des candidates probables.

Le Comité est d'avis qu'on devrait mener de front autant d'étapes que possible du processus. Sans préjuger d'un éventuel résultat, le gouvernement fédéral devrait amorcer la conception de quatre des cinq options présentées dans le rapport Schwartz sans attendre les résultats de l'évaluation environnementale du « Partenariat binational entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan ».⁷²

De l'avis du Comité, ce projet est suffisamment urgent pour qu'on entreprenne la conception de quatre des cinq options parallèlement à l'évaluation des questions environnementales. Les coûts seront plus élevés. Mais, comparativement à ce que les retards coûtent à l'économie canadienne, et pourraient encore lui coûter s'il y a un dérapage au pont ou au tunnel, ces frais supplémentaires représentent un investissement dans la prévention des désastres.

L'approche recommandée par le Comité pourrait réduire d'au moins deux ans la période nécessaire à l'établissement d'un nouveau poste frontalier à Windsor-

⁷¹ La Ville de Windsor (Ontario) a retenu les services de l'entreprise Sam Schwartz Engineering PLLC (SSC) pour qu'elle lui recommande une manière de régler les problèmes du trafic commercial et de passagers aux passages frontaliers Détroit-Windsor.

⁷² Le Comité pense que le gouvernement a besoin de commencer le design sur quatre des cinq alternatives car la cinquième option donne pas le licenciement qui est nécessaire à Windsor-Detroit. Le Comité a recommandé que licenciement soit un élément clé pour n'importe quel passage.

CHAPITRE V
Se doter d'infrastructures de réserve:
La clé pour les économies canadienne et américaine

Détroit, tout en permettant au Partenariat d'évoluer presque en continu de l'évaluation environnementale à la phase de construction.

Deuxième accélérateur : Construire un poste frontalier à l'extérieur de Windsor-Détroit

Nous ne pouvons permettre que le processus s'embourbe dans le jeu politique local de Windsor-Détroit.

Afin d'assurer l'établissement d'un nouveau poste le long de la frontière terrestre, le gouvernement devrait envisager de mettre en oeuvre une stratégie semblable à celle adoptée pour résoudre le problème d'infrastructure au passage de St. Stephen-Calais entre le Nouveau-Brunswick et le Maine.

Le poste très fréquenté de St. Stephen-Calais occupe le centre des deux villes et bloque souvent le trafic pendant des heures. À l'heure actuelle, la stratégie appliquée pour résoudre ce problème consiste à construire un nouveau poste à l'extérieur des deux collectivités⁷³.

On pourrait aussi appliquer cette stratégie à Windsor-Détroit. Le gouvernement devrait mettre en branle un processus d'examen des passages possibles au nord du lac Sainte-Claire le long de la frontière Ontario-Michigan ou le long de la frontière Ontario-New York. Un poste à l'extérieur de la ville :

- A. Offrirait un itinéraire alternatif pour les véhicules (14 %) qui traversent Windsor-Détroit dans le cadre de déplacements sur de longues distances;
- B. Constituerait une solution de remplacement au pont et au tunnel, sans congestionner davantage les villes en question et sans aliéner les groupes susceptibles de contester toute nouvelle structure;
- C. Introduirait un élément de concurrence dans les délibérations des responsables à Windsor-Détroit, ce qui pourrait stimuler l'action.

⁷³ Bujold, « Témoignage », Délibérations du CSPSND (7 février 2005).

Troisième accélérateur : Accorder au vice-premier ministre le pouvoir d'accélérer la construction grâce à une mesure législative

L'importance des passages frontaliers vers le Canada à Windsor-Détroit est tellement grande dans l'ensemble, et les répercussions de la perturbation permanente de l'un d'entre eux seraient tellement graves, que le Comité voit dans la situation actuelle un « état d'urgence » pour la sécurité du Canada.

Cela dit, le gouvernement fédéral a à la fois le mandat et l'obligation, dans l'intérêt de la sécurité nationale, de remédier au problème en établissant un nouveau poste frontalier aussi rapidement que possible (Annexe XIV).

Il devrait y pourvoir en déposant un texte de loi qui accorde au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile le pouvoir d'accélérer la construction d'infrastructures frontalières clés.

Ce texte de loi devrait autoriser le vice-premier ministre à déroger à toutes les lois dont, à son avis, l'application doit être suspendue pour permettre la construction rapide de barrières et de routes à la frontière. Il devrait aussi limiter les recours juridiques de ceux qui voudraient contester la décision de construire une infrastructure frontalière visée par une dérogation (sans limiter leur droit à une indemnisation pour tout préjudice causé en raison de l'accélération du processus).

Un texte de loi semblable est en train de franchir les étapes du Congrès des États-Unis, afin d'accélérer la construction aux frontières⁷⁴.

⁷⁴Le projet de loi en question est le Real ID Act de 2005. On y a accès à <http://thomas.loc.gov>.

RECOMMANDATIONS

- 23. Dans l'intérêt de la sécurité nationale, le gouvernement fédéral devrait présenter un texte de loi accordant au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile le pouvoir d'accélérer la construction d'infrastructures frontalières.**
- 24. Le gouvernement fédéral devrait s'assurer que les plans des cinq passages frontaliers viables seront terminés d'ici à 2008.**
- 25. Le gouvernement fédéral devrait travailler de concert avec le gouvernement des États-Unis afin d'achever d'ici à 2011 l'établissement d'un nouveau passage frontalier à Windsor-Détroit.**
- 26. Le gouvernement fédéral devrait entreprendre immédiatement une étude de faisabilité sur l'établissement de postes frontaliers à l'extérieur de la région métropolitaine de Windsor-Détroit.**

Chapitre VI

Après

Le présent rapport ne se voulait pas une évaluation intégrale des problèmes à la frontière méridionale du Canada. Quoiqu'il en soit, la sécurité à la frontière demeurera une des grandes priorités du Comité.

Dans des rapports subséquents, ce dernier se penchera sur les sujets suivants :

A. La difficulté d'assurer la sécurité entre les postes frontaliers

Les équipes intégrées de la police des frontières (ÉIPF) du Canada et des États-Unis, auxquelles participent plusieurs organismes, effectuent du travail encourageant dans 15 régions le long de la frontière canado-américaine.

Faisant activement appel à des techniques policières axées sur le renseignement, ces équipes s'attaquent aux menaces qui lui sont signalées au lieu de se contenter de patrouiller la frontière⁷⁵. Elles semblent accomplir un précieux travail, mais le public l'ignore encore, le gouvernement n'ayant divulgué jusqu'à présent aucune mesure systématique de leur capacité à réduire les menaces à la frontière.

Le Comité n'est pas convaincu que les ÉIPF offrent un niveau de sécurité suffisant entre les postes frontaliers. Il nous apparaît logique de répartir les ressources affectées à la lutte contre la criminalité en se fondant sur les renseignements obtenus et les analyses effectuées, au lieu de tout simplement effectuer des patrouilles au hasard.

Nous nous interrogeons cependant sur les mesures supplémentaires qui pourraient être prises.

- On aura beau parler des succès des ÉIPF, à quel point celles-ci sont-elles vraiment efficaces?
- Quelle devrait être l'étendue du rôle joué par les ÉIPF dans le système de surveillance de la frontière?

⁷⁵ Les ÉIPF sont déployées entre les postes frontaliers. Elles ne s'occupent ni de douanes ni d'immigration.

- A-t-on besoin de patrouilles frontalières en sus des ÉIPF? Le cas échéant, qui devrait assurer ces patrouilles?
- Quel rôle d'autres technologies, telles que les détecteurs, les caméras et les véhicules aériens télécommandés, devraient-elles jouer à la frontière canado-américaine?

B. Garantir la sécurité tout au long de la chaîne d'approvisionnement

On peut évidemment renforcer la sécurité à la frontière canado-américaine en décelant les dangers possibles avant leur arrivée à la frontière.

Chaque année, des millions de conteneurs sont expédiés par camion ou par train entre le Canada et les États-Unis. Il est essentiel, pour les responsables de la sécurité à la frontière, de connaître leur provenance, leur contenu, leur expéditeur et leur destinataire.

Le Comité a commencé à examiner l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Il s'intéresse particulièrement aux aspects suivants :

- la sécurité portuaire et aéroportuaire;
- l'évaluation des risques appliquée au contrôle des marchandises, depuis leur point de chargement à l'étranger jusqu'à leur destination finale, y compris pendant leur voyage vers le Canada et leur transport à l'intérieur même du Canada;
- l'entreposage, la documentation d'expédition, la manutention, le contrôle en transit et la sécurité physique des conteneurs.

Voici quelques-unes des principales questions auxquelles cette nouvelle étude cherchera à répondre :

- Comment peut-on mettre sur pied un système de surveillance des conteneurs grâce auquel on pourrait suivre les conteneurs et s'assurer de leur intégrité tout au long de leur parcours dans la chaîne d'approvisionnement?
- À quel point les systèmes canadiens de ciblage et d'inspection sont-ils efficaces?

- Le Canada a-t-il déployé suffisamment d'équipements, tels des appareils d'inspection des véhicules et du fret (VACIS) et des portiques de détection de radiation, et utilise-t-il ces équipements aussi efficacement qu'il le pourrait ou qu'il le devrait?
- Le Canada devrait-il soumettre à des inspections tous les conteneurs devant sortir du pays?

C. Contrôle des participants aux programmes EXPRES et NEXUS

Le Comité se penchera également sur l'efficacité et l'intégrité des programmes s'adressant aux expéditeurs connus et dignes de confiance, des programmes tels que EXPRES (expéditions rapides et sécuritaires) et NEXUS Autoroutes.

EXPRES et NEXUS Autoroutes sont des programmes conjoints du Canada et des États-Unis destinés à simplifier le passage à la frontière des marchandises et des voyageurs sans pour autant diminuer la sécurité. Dans le cadre du programme EXPRES, on a harmonisé les procédures commerciales dans le but de faciliter le dédouanement des chargements commerciaux. Les chauffeurs inscrits au programme sont contrôlés avant leur arrivée à la frontière. Le même principe de dédouanement s'applique dans le cas du programme NEXUS, cette fois à l'égard des voyageurs.

Sont inscrits au programme EXPRES quelque 26 000 chauffeurs, de même que 15 sociétés d'importation et 367 entreprises de transport de marchandises. Le programme NEXUS Autoroutes compte actuellement près de 75 000 participants⁷⁶. Les deux programmes offrent aux personnes préautorisées, surtout des importateurs et des exportateurs, l'usage de voies spéciales leur permettant de franchir la frontière dans les meilleurs délais. Les deux visent (a) à rendre la circulation plus fluide à la frontière pour les transporteurs préautorisés et (b) à libérer des ressources afin que les services frontaliers canadiens et américains puissent se concentrer sur les risques plus importants⁷⁷.

⁷⁶ McLellan, « Témoignage » (11 avril 2005) et Alain Jolicoeur, « Amélioration de la frontière du Canada au 21^e siècle », présentation lors d'une discussion informelle à l'École de la fonction publique du Canada (10 février 2005). Disponible à : http://www.myschool-monecole.gc.ca/events/archives/Armchair/docs/ecb10-02-05_f.ppt. Dernière visite: 6 avril 2005.

⁷⁷ Agence des services frontaliers du Canada, « Document d'information : Expéditions rapides et sécuritaires » (janvier 2005) et « Document d'information : Le programme NEXUS Autoroutes » (janvier 2005). Disponibles à : www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/factsheets/2005/0125fast-f.html et www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/factsheets/2005/0125nexus_highway-f.html. Dernière visite : 10 avril 2005.

On a certainement besoin de ces programmes, qui ont raccourci les délais à la frontière en réduisant la quantité de temps que le personnel frontalier doit consacrer au contrôle des participants.

Il est important d'éviter que les programmes EXPRES et NEXUS n'ouvrent toute grande la porte à la contrebande. Cependant, comme tout programme faisant intervenir l'aspect sécurité, ils doivent être aussi efficaces dans les faits qu'en apparence, et le Comité se pose des questions sur leurs rouages internes :

- Dans quelle mesure les procédures de contrôle des candidats à ce genre de programmes sont-elles efficaces? Quels sont les taux d'acceptation, de rejet et de renouvellement? Arrive-t-il souvent que des participants à ces programmes soient surpris à tricher?
- Procède-t-on à des vérifications au hasard pour s'assurer que des participants sans scrupules ne profitent pas de l'autorisation préalable qui leur est accordée pour introduire illégalement des marchandises ou articles indésirables?⁷⁸
- A-t-on pris des mesures pour empêcher des véhicules non autorisés à emprunter les voies spéciales réservées aux participants des programmes EXPRES et NEXUS?
- Comment l'ASFC prévoit-elle améliorer les infrastructures à proximité des postes frontaliers, où les camions pourraient être contrôlés avant de s'engager dans des voies réservées menant à la frontière, ce qui accélérerait leur passage et réduirait la congestion aux postes frontaliers?

⁷⁸ Dans son investigation à date, le Comité a entendu une anecdote d'un participant au programme EXPRES à Windsor que les vérifications au hasard son extrêmement unique.

D. L'obligation d'informer le public de l'efficacité des mesures de sécurité

Comme il était écrit dans un article du *Washington Post* datant du mois d'août 2004 :

En recourant inutilement au secret, le gouvernement finit par perdre la confiance du public. Il devient impossible pour ce dernier de croire le gouvernement quand il affirme que certaines informations sont confidentielles, même quand elles le sont réellement. Depuis le 11 septembre 2001, il est encore plus dangereux d'abuser du secret puisqu'on risque ainsi de taire des informations qui mériteraient d'être examinées et analysées par différents intéressés⁷⁹.

Mais assez parlé. C'est un sujet sur lequel le Comité reviendra.

⁷⁹ « Too Much Secrecy », *Washington Post* (28 août 2004) : A24.

ANNEXE I

Ordre de renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 20 octobre 2004 :

L'honorable sénateur Kenny propose,

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 législature soient renvoyés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 2006 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mai 2006.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

ANNEXE II

Index des recommandations

1. Qu'on révise les montants de l'exemption personnelle de façon à permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada de se concentrer davantage sur la sécurité. Cette révision devrait comprendre une harmonisation avec les États-Unis et des augmentations bilatérales graduelles jusqu'à concurrence de 2 000 \$.
2. Le gouvernement devrait mettre sur pied un système d'évaluation périodique de l'efficacité de chacune des composantes des programmes de sécurité nationale du Canada à nos frontières terrestres;
3. Le gouvernement devrait communiquer les résultats des évaluations périodiques de l'efficacité des programmes de sécurité à la frontière, après un délai suffisant (d'au plus six mois) pour remédier aux problèmes mis au jour.
4. Que l'Agence des services frontaliers du Canada ne déploie que des inspecteurs ayant reçu une formation complète pour s'acquitter des tâches primaires aux lignes d'inspection.
5. Que le nombre d'employés de l'Agence des services frontaliers du Canada permette de fournir des services de sécurité compatibles avec l'accroissement de la menace lié à l'augmentation de la circulation et des facteurs de menace aux postes frontaliers terrestres entre le Canada et les États-Unis ces dernières années.
6. Que l'Agence des services frontaliers du Canada veille à ce qu'il y ait au moins deux personnes dans les postes frontaliers terrestres pour au moins la moitié de tous les quarts de travail d'ici au 31 décembre 2006; et qu'il y ait au moins deux personnes dans tous les postes frontaliers terrestres pour tous les quarts de travail d'ici au 31 décembre 2007.
7. Que l'Agence des services frontaliers du Canada augmente considérablement sa capacité d'envoyer du personnel supplémentaire dans les postes frontaliers lorsque surviennent des situations d'afflux ou d'urgence, et qu'elle apporte des preuves à l'appui de cette augmentation de capacité d'ici au 31 décembre 2006.

8. Que l'Agence des services frontaliers du Canada examine la possibilité de jumeler des étudiants avec des inspecteurs à plein temps aux postes frontaliers terrestres, de sorte que les étudiants puissent acquérir à la fois un revenu d'été et des crédits en vue de l'obtention d'un diplôme d'études collégiales dans les domaines du maintien de l'ordre et de la sécurité.
9. Que l'Agence des services frontaliers du Canada élargisse ses programmes de formation conformément à sa nouvelle mission axée sur la sécurité plutôt que sur la perception de taxes.
10. Que l'Agence des services frontaliers du Canada améliore les programmes de formation destinés au personnel frontalier, en mettant en particulier l'accent sur les éléments visant à améliorer leurs techniques interrogatoires et à rehausser leur sensibilité culturelle.
11. Que l'Agence des services frontaliers du Canada rende obligatoires le signalement et le catalogage rapides des incidents critiques auxquels est confronté le personnel
12. Que l'Agence des services frontaliers du Canada présente, dans son rapport annuel au Parlement, une liste des incidents critiques survenus durant l'année.
13. Que le gouvernement fédéral arme les agents frontaliers s'il n'est pas disposé à maintenir une présence de la GRC à tous les postes frontaliers terrestres.
14. Que le gouvernement, s'il décide d'armer ses agents frontaliers, crée un programme de formation au maniement des armes à feu et de renouvellement du certificat qui répond aux exigences de la formation au maniement des armes à feu de la Gendarmerie royale du Canada, ou les dépasse.
15. L'Agence des services frontaliers du Canada devrait raccorder *l'ensemble* des 62 postes frontaliers non raccordés au cours du présent exercice financier.
16. L'Agence des services frontaliers du Canada devrait rationaliser les données qu'utilisent les agents des lignes d'inspection primaire et secondaire et en améliorer la qualité.
17. Que le gouvernement fédéral élabore et publicise un plan de mise en oeuvre du prédédouanement, comportant des échéanciers clairs.

18. Que le gouvernement fasse le nécessaire, avec la coopération des États-Unis, pour élargir le prédédouanement à l'interchangeabilité des inspections à l'échelle du continent, à tous les points de passage aux ponts et aux tunnels.
19. D'ici 2007, que le gouvernement exige, pour tous les voyageurs qui entrent au Canada (y compris les Canadiens), des documents:
 - a) infalsifiables;
 - b) lisibles par machine;
 - c) contenant un identificateur biométrique;
 - d) dont on sait qu'ils ont été délivrés sur la foi d'une identification fiable.
20. Que seuls les projets de nouvelles infrastructures frontalières séparées et sécuritaires offrant une redondance des moyens soient envisagés.
21. Que tout nouveau passage frontalier construit à Windsor-Detroit comporte des installations de prédédouanement.
22. Que le gouvernement fédéral finance sans tarder une campagne d'information qui fera connaître aux Canadiens et aux Américains les avantages, tant du point de vue de la sécurité que de celui de l'économie, d'une action rapide des deux côtés de la frontière en vue d'améliorer les postes frontaliers et l'accès à ceux-ci.
23. Dans l'intérêt de la sécurité nationale, le gouvernement fédéral devrait présenter un texte de loi accordant au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile le pouvoir d'accélérer la construction d'infrastructures frontalières.
24. Le gouvernement fédéral devrait travailler de concert avec le gouvernement des États-Unis afin d'achever d'ici à 2011 l'établissement d'un nouveau passage frontalier à Windsor-Détroit.
25. Le gouvernement fédéral devrait s'assurer que les plans des cinq passages frontaliers viables seront terminés d'ici à 2008.

26. Le gouvernement fédéral devrait entreprendre immédiatement une étude de faisabilité sur l'établissement de postes frontaliers à l'extérieur de la région métropolitaine de Windsor-Détroit.

ANNEXE III

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

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

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

Andrash, Sergent, P. (Duke)
Division des opérations, Équipe du secteur
riverain, Police de Vancouver
18-22 novembre 2001

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

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, 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

Arcand, Adjudant-chef Gilles
5^e Régiment du génie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Atkinson, Mme Joan
Sous-ministre adjointe, Développement des
politiques et programmes
Ministère de la Citoyenneté et de
l'Immigration
28 janvier 2002

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

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

Bariteau, Lieutenant-colonel François
Commandant, Recrutement Forces
canadienne, École de leadership et
recrues, Défense nationale
1 juin 2005

Barrette, M. Jean
Directeur Opérations de sécurité,
Groupe de la sécurité et sûreté,
Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

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

Beattie, Capitaine Davie
Adjudant, Centre de parachutisme du
Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

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
essentielle 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

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

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
Le 1 décembre 2004

Bildfell, M. Brian
Directeur, Services d'ambulance
27 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

Bissonnette, capitaine J.R.A.
Commandant, 5^e Peloton de police
militaire, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Black, Lieutenant colonel, Dean C.
Commandant, 403e Escadron
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Blair, Colonel Alan
Commandant, 12e 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

Bishop, Jr., L'honorable, Sanford D.
(démocrate - Géorgie)
Comité spécial de la Chambre sur le
renseignement (États-Unis)
5 février 2002

Black, M. Bob
Directeur, Bureau des préparatifs d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

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

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

Bourgeois, M. Terry
Chef, District rural n^o3
Communications, Service d'incendie et
d'urgence, Municipalité régionale de
Halifax
23 septembre 2003

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 royale du
Canada
29 novembre 2004

Boutilier, Dr. James A.
Conseiller spécial (Politique), Forces
maritimes, Quartier général du
Pacifique, Ministre de la défense
nationale
9 juin 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

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

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

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

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

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

Burr, Ms Kristine
Sous-ministre adjointe, Politique
Transport Canada
7 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

Burke, Capitaine (M), Greg
Commandant par intérim
Forces maritimes de l'Atlantique
Défense nationale
22-24 janvier 2002

Burrell, M. Bruce
Sous-chef, Service régional des
incendies de Halifax
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Butler, Mr. John
Directeur régional, Terre-Neuve et Labrador,
Garde côtière canadienne
2 février 2005

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

ANNEXE III
Ont discuté avec le Comité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Daniels, Soldat Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

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

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

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

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

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

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

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

Dewitt, Dr. David
Directeur, Centre des études
internationales et de sécurité

Université York
2 décembre 2004

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

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

Dufresne, Caporal
Unité du service postal des Forces
canadiennes, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Duncan, M. Mark
Vice-président, Opérations Administration
canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002

Durocher, Capitaine Pascal
Commandant adjoint
2e Escadron, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Edmonds, Capitaine (N) David
Chef d'état-major, Personnel et
formation
Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

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

Duguay, M. Yves
Directeur principal, Gestion des risques
- sécurité organisationnelle
Air Canada
18-22 November 2001

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

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

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

Erkebaev, député, L'honorable
Abdygany
Président de l'Assemblée législative
République de Kyrgyz
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 fév 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

Fergusson, M. James
Centre pour des études de la défense et de la
sécurité, Département des études politiques
Université de Manitoba
10 mars 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

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

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

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, Contre-amiral J.Y.
Commandant, MARPAC
Défense nationale
28 février 2005

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

Fox, Mr. John
Regional Representative, Nova Scotia
Union of Canadian Transportation
Employees
September 22, 2003, February 2, 2005

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

Forgie, M. John
Superviseur de l'exécution de la loi,
Vancouver
Citoyenneté et Immigration Canada
18-22 novembre 2001

Foster, Lieutenant-colonel Rob
Commandant intérimaire, 8e Escadron de
Maintenance (Air), BFC Trenton
25-27 juin 2002

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

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, Major-général Michael J.C.M.
MSC, CD, J2/Directeur général du
renseignement
Défense nationale
13 décembre 2004

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de
la Force maritime
Défense nationale
3 décembre 2001

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

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de
la Force maritime
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Giasson, M., Daniel
Directeur des opérations, Sécurité et
renseignement
Bureau du Conseil privé
8 et 29 janvier 2002

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

Gilkes, Lieutenant-colonel B.R.
Kings Own Calgary Regiment
Défense nationale
8 mars 2005

Girouard, Commodore Roger
Commandant, CANFLTPAC
Défense nationale
28 février 2005

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

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

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

Gotell, Adjudant-chef Peter
Opérations
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Graham, Corporal-chef
8e Escadron de maintenance (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

Goupil, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire,
Unité d'urgence, région ouest, Sûreté
du Québec
5-6 novembre 2001

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 canadienne
International Joint Commission
29 mars 2004

Grégoire, M. Marc
Sous-ministre adjoint, Groupe de la
sécurité et sûreté
Transports Canada
25 février 2004

Grue, M. Tom
Surintendant, Services de police
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

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

Hapgood, Adjudant John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

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

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

ANNEXE III
Ont discuté avec le Comité

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

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

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

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

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

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

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 nov. 2001

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

Hincke, Colonel, Joe
Commandant
12e Escadre Shearwater
22-24 janv. 2002

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

Huebert, Dr. Rob
Professeur, Département des sciences
politiques, Université de Calgary
8 mars 2005

Hunter, L'honorable Duncan
Membre supérieur (républicain -
Californie), Sous-comité sur les
approvisionnement militaires, Comité
de la Chambre sur le service armé,
(Etats-Unis)
06 fév. 2002

Hynes, Major A.G.
Coordonateur de la réserve aérienne (Est)
Quartier général de la 1^{re} Division aérienne
du Canada
1 février 2005

Hines, Colonel, Glynne
Directeur, Gestion de l'information
(Air), chef d'état-major de la Force
aérienne, Défense nationale
18 juillet 2001

Hornbarger, M. Chris
Directeur
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 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

Hupe, Caporal-chef Bryan
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Iatonna, M. Mario
Ingénieur municipal
Ville de Windsor
1 décembre 2004

Idzenga, Major Ray

Commandant, Escadron du golfe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

Jestin, Colonel Ryan

Commandant base des Forces
canadiennes, 3 GSS
Défense nationale
31 janvier 2005

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

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

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

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

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

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, 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

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

Kloster, M. Deryl
Directeur general, Service d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

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

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-admiral (à la retraite)
James
Vice-président, Atlantique
CFN Consultants
12 mai 2003, 5 mai 2005

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

Koch, Major Pat
J5, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Koop, M. Rudy
Conseiller à la recherche, Section
canadienne, Commission mixte
internationale
29 mars 2004

Knapp, Caporal Raymond
Services techniques de la Base des Forces de
Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Kneale, M. John
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Krause, Lieutenant-colonel, Wayne
Commandant, 423e Escadron
d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater`
22-24 janvier 2002

Krueger, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Kubeck, Commandant Kimberley
Gestionnaire de projet contrôle naval
de la navigation commerciale –
Renseignements, Défense nationale
25 septembre 2003

Kummel, Colonel Steff J.
Défense nationale
10 mars 2005

Kurzynski, Major Perry
Officier responsable, Centre
d'opérations de recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Kwasnicki, Caporal Anita
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Lachance, M. Sylvain
Directeur général intérimaire de la flotte,
Garde côtière canadienne
17 février 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commandant, 5e Groupe-brigade mécanisé
du Canada, BFC Valcartier
24 septembre 2003

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, 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

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, 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
GRC
24 juin 2002

Laprade, Adjudant chef Daniel
Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.
Défence nationale
2 mai 2005

Last, Colonel David
Régistraire
Collège militaire royale du Canada
29 novembre 2004

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

Larrabee, M. Bryan
Coordonnateur des Services sociaux
d'urgence, Commission des parcs et
loisirs, Ville de Vancouver
30 janvier 2003

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

LePine, M. Peter
Inspecteur, Détachement de Halifax
GRC
23 septembre 2003

Leslie, Major-général Andrew
Forces canadiennes
29 novembre 2004

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

Loeppky, Sous-commissaire, Garry
Opérations
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001 / 2 décembre 2002

Loschiuk, Ms Wendy
Directrice principale
Bureau de la Vérificatrice générale du
Canada
6 décembre 2004

Luciak, M. Ken
Directeur des Services médicaux
d'urgence
Ville de Regina
27 janvier 2003

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

Logan, Major Mike
Agent administratif adjoint, Groupe de
l'instruction de soutien des Forces
canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Lucas, Major-général, Steve
Commandant, 1ère Division aérienne
du Canada
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001

Luloff, Mme Janet
Directrice par intérim, Affaires
réglementaires, Groupe de la sécurité et
sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Lupien, Premier maître de première classe, R.M.
Adjudant chef des Forces canadiennes
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001

Macaleese, Lieutenant-colonel Jim
Commandant
9^e Escadre (Gander)
2 février 2005

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

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

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

MacQuarrie, Capitaine Don
J6
BFC Kingstson
7-9 mai 2002

Magée, 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

Manuel, M. Barry
Coordonnateur, Organisation des
mesures d'urgence
Ville de Halifax
23 septembre 2003 / 6 mai 2005

Maddison, Vice-amiral Greg
Sous-chef d'état-major de la Défense,
Ministère de la Défense nationale
6 mai 2002, 14 février 2005

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

Marcewicz, Lieutenant-colonel
Commandant de Base, BFC Edmonton
Défense nationale
7 mars 2005

ANNEXE III
Ont discuté avec le Comité

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

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

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

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

McDonald, Caporal Marcus
École du Service de santé des Forces
canadiennes
BCF Borden
25-27 juin 2002

McInenly, M. Peter
Vice-président, Harmonisation de
l'entreprise, Postes Canada
15 août 2002

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

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

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

McIlhenny, M., Bill
Directeur pour le Canada et le Mexique
Conseil national de sécurité (États-
Unis)
7 février 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

McLean, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

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

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

Minto, M., Shahid
Vérificateur général adjoint
Bureau du Vérificateur général du
Canada
10 décembre 2001

Mitchell, Brigadier-général Greg
Commandant, Secteur de l'Atlantique
de la Force terrestre
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

Mitchell, M., Barry
Directeur, Région de la Nouvelle-
Écosse, Agence des douanes et du
revenu du Canada
22-24 janvier 2002

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

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

ANNEXE III
Ont discuté avec le Comité

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

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

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

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

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'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

Orr, Major Ken
Officier supérieur d'état-major, Groupe de
recrutement des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 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'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

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

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

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

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

Pentney, Bill
Sous-procureur général adjoint
Ministère de la justice Canada
15 février 2005

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

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North
Saskatchewan Regiment (Saskatoon)
27 janvier 2003

Pentland, Charles
Centre des études politiques des relations
internationales
Université Queen's
29 novembre 2004

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

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,
Soliciteur 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

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

Preece, Capitaine (M), Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 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

Read, M. John A.
Directeur général, Transport des
marchandises dangereuses
Transports Canada
25 février 2004

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

Reed, L'honorable, Jack
Président (démocrate - Rhode Island)
Comité du Sénat sur les services armés
(États-Unis)
5 février 2002

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

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 aérospacial
des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 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

Richmond, M., Craig
Vice-président, Opérations
aéroportuaires
Aéroport international de Vancouver
18-22 nov. 2001

Riffou, Lieutenant-colonel François
Commandant, 1er Batallion, 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

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

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

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 (Etats-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

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

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
Défence nationale
9 mars 2005

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

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

Sheridan, Norman
Directeur, Opérations passagers de
l'Agence des douanes et du revenu du
Canada
24 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

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 (Etats-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

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

Smith, Bill
Surintendant principal
Gendarmerie royale du Canada
3 février 2005

Smith, M. Doug
Services techniques
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Snow, Caporal-chef Joanne
École d'administration et de logistique des
Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

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

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

Sokolsky, Joel
Doyen des arts et Professeur des sciences
politiques
Collège militaire royale du Canada
22 novembre 2004

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, Cornemuseur major Cameron
The Black Watch
5-6 novembre 2002

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

Sullivan, Colonel C.S.
Commandant, 4e escadre Cold Lake
Défense nationale
7 mars 2005

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

Sully, Ron
Sous-ministre adjoint, Programmes et
Cessions
Transports Canada
7 février 2005

Summers, Contre-amiral à la retraite Ken
Naval Officers Association of Vancouver
Island
28 février 2005

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

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

Tatersall, 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

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 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

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

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

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

Watts, Adjudant-chef, Ernest
3e Groupe de soutien de secteur
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

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

Watt, Major John
Commandant, Escadron Bravo
BFC Kingstson
7-9 mai 2002

Weighill, M. Clive
Chef adjoint, Services de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

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

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

Wells, Corporal Corwin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

Williams, Colonel Richard
Directeur politique de l'hémisphère
occidentale, Défense nationale
6 mai 2002 / 17 mars 2003

Wilson, M. Larry
Directeur régional, Maritimes
Garde côtière canadienne
22 septembre 2003

Wing, M. Michael
Président national, Union canadienne
des employés des transports
22 septembre 2003

Wolsey, M. Randy
Chef des pompiers, Services de
sauvetage, Division des interventions
d'urgence, Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Woods, Caporal Connor
École du Service de santé des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

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

Winn, Dr. Conrad
Président et PDG
COMPAS
2 décembre 2004

Woodburn, Commandant, William
Commandant, Division des sous-
marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 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 IV
66 questions – Sécurité à la frontière

**Réponse au Comité sénatorial permanent de la sécurité
nationale et de la défense**

Agence des services frontaliers du Canada
Le 1^{er} février 2005

Personnel

Q1. Combien de postes frontière terrestres au Canada emploient des agents des douanes?

R1. Il y a 119 postes frontière terrestres. Nous considérons que ces emplacements sont des bureaux de déclaration/d'arrivée à la frontière terrestre où se présentent directement les véhicules et les personnes en provenance des États-Unis.

Q2. Combien d'aéroports internationaux au Canada emploient des agents des douanes?

R2. Des agents de l'ASFC sont en poste dans 13 aéroports internationaux importants :

- Aéroport international de Victoria, C.-B.
- Aéroport international de Vancouver, C.-B.
- Aéroport international d'Edmonton, Alb.
- Aéroport international de Calgary, Alb.
- Aéroport international de Winnipeg, Man.
- Aéroport international Lester B. Pearson, Toronto, ON
- Aéroport international MacDonalld Cartier, Ottawa, ON
- Aéroport international Pierre Elliot Trudeau, Dorval, QC
- Aéroport international Jean Lesage, Québec, QC
- Aéroport international de Halifax, N.-É.
- Aéroport international du Grand Moncton, N.-B.
- Aéroport international de Gander, T.-N.
- Aéroport international de St. John's, T.-N.

Tous les vols de passagers de Mirabel ont été transférés à l'aéroport international Pierre Elliot Trudeau le 1^{er} novembre 2004. À l'heure actuelle, seuls les vols transportant des marchandises commerciales internationales sont traités à l'aéroport de Mirabel.

De plus, 193 aéroports au Canada ne sont pas considérés comme des aéroports internationaux mais reçoivent des vols nolisés et transfrontaliers et le service est assuré par des agents de l'ASFC.

Q3. Combien de ports maritimes au Canada emploient des agents des douanes?

R3. Le service est assuré dans plus de 220 emplacements accueillant des navires commerciaux, 15 emplacements accueillant des navires de croisière et 11 emplacements de dédouanement de traversiers. De plus, le service est offert à plus de 470 marinas privées sur demande. L'ASFC possède trois centres d'examen de conteneurs maritimes importants qui sont dotés d'agents de façon permanente. Ce sont les Opérations maritimes de Vancouver (C.-B.), de Montréal (Qc) et de Halifax (N.-É.).

Q4. Combien d'employés nommés pour une durée indéterminée à temps plein travaillent à chaque poste frontière terrestre, aéroport international et port maritime?

R4. Les chiffres suivants correspondent aux employés nommés pour une durée indéterminée à temps plein (ETP – équivalent temps plein), faisant partie des effectifs durant l'exercice 2003-1004 :

Postes frontière terrestres :	2 006
Aéroports internationaux :	1 133
Ports maritimes :	192

Pour 2004, on peut également ajouter environ 700 agents aux points d'entrée (CIC) et 105 inspecteurs de l'ACIA.

Q5. Combien d'étudiants engagés à titre d'agents des douanes travaillent à chaque poste frontière terrestre, aéroport international et port maritime?

R5. Les chiffres suivants correspondent aux étudiants engagés à titre d'agents des douanes qui travaillaient en juillet 2004, dans différents bureaux au Canada. La période de pointe pour l'emploi des étudiants est le mois de juillet.

Postes frontière terrestres :	589
Aéroports internationaux :	306
Ports maritimes :	79
Autres :	155
Total :	1 129 étudiants engagés à titre d'agents des douanes pour 2004

Q6. Quelles sont, le cas échéant, les différentes catégories de postes frontières? Veuillez toutes les définir.

R6. Les différentes catégories des postes frontières sont les suivantes :

Aéroport d'entrée : aéroport d'entrée autorisé pour le dédouanement de tous les types de vols réguliers et non réguliers (passagers et fret).

Aéroport d'entrée/CANPASS : aéroport d'entrée désigné pour les titulaires de permis CANPASS.

Aéroport d'entrée/secteur commercial : aéroport d'entrée réservé uniquement au dédouanement des marchandises commerciales arrivant par transport aérien.

Aéroport d'entrée/militaire : aéroport d'entrée réservé au dédouanement des aéronefs militaires (sauf indication contraire).

Navire commercial : emplacement maritime autorisé où les navires commerciaux, autres que les traversiers ou les navires de croisière, se présentent à la douane.

CANPASS - Bateaux privés : port d'entrée maritime autorisé réservé aux titulaires de permis du programme CANPASS - Bateaux privés.

Centre de courrier des douanes : bureau prévu pour le traitement et l'examen douaniers du courrier international.

Opérations des navires de croisière : emplacement de débarquement autorisé pour les passagers et l'équipage de tous les types de navires de croisière.

Bureau désigné du secteur commercial : bureau qui offre des services 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pour la déclaration et le dédouanement des marchandises commerciales.

Gare maritime : point d'entrée autorisé pour le débarquement des passagers et(ou) des véhicules arrivant à bord de traversiers.

Service de remplacement dans les bureaux intérieurs : emplacement sans agent de douane de l'ASFC où les services de dédouanement des marchandises commerciales sont fournis par un bureau plaque tournante identifié.

Plaque tournante - bureau central : bureau responsable de la prestation de services dans les emplacements de services de remplacement dans les bureaux intérieurs et dans d'autres emplacements offrant des services sous l'autorité du bureau plaque tournante.

Autoroute (bureau frontalier terrestre) : bureau d'entrée autorisé pour le dédouanement des passagers et(ou) des véhicules utilitaires arrivant des États-Unis par la route.

Bureau de douane intérieur : bureau de douane de l'ASFC considéré comme un point d'entrée indirect, qui offre un éventail complet de services douaniers au grand public et à d'autres emplacements de services (p. ex. transport en douane routier, maritime, ferroviaire, etc.).

Gare ferroviaire : point d'entrée autorisé pour la déclaration des passagers et(ou) du fret arrivant par rail.

Centre de déclaration par téléphone (maritime) : emplacement où les navires non commerciaux, privés et à passagers peuvent faire leur déclaration en douane par téléphone.

Q7. Combien de points d'entrée au Canada sont ouverts et disposent de personnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7?

R7. Sept aéroports ont du personnel sur place 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'aéroport international de Victoria, l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international d'Edmonton, l'aéroport international de Calgary, l'aéroport international de Winnipeg, l'aéroport international Lester B. Pearson (Toronto) et l'aéroport international Pierre Elliot Trudeau (Dorval, QC)

En outre, 61 postes frontière terrestres sont dotés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Combien sont ouverts moins longtemps?

L'ASFC assure la prestation de services dans 200 emplacements de services aéroportuaires qui ne sont pas dotés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Il y a aussi 58 postes frontière terrestres qui ne sont pas dotés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Quelles sont ces heures d'ouverture?

Chaque emplacement offre les heures d'ouverture nécessaires pour satisfaire à la demande de la collectivité qu'il dessert. Les heures d'ouverture peuvent varier selon le moment de la journée, le jour de la semaine et la saison.

Où sont ces bureaux d'entrée?

Vous trouverez une liste des 58 bureaux d'entrée à l'annexe A.

Q8. Combien de points d'entrée disposent de seulement une personne par quart? Quels sont les emplacements de ces points d'entrée? Ou quelle est la ventilation par province?

R8. Il existe 139 emplacements au Canada où les agents des douanes de l'ASFC travaillent seuls, en assurant les inspections au primaire ou au secondaire, durant une partie du quart ou durant le quart complet.

Région du Québec :	44
Région des Prairies :	40
Région du Pacifique :	22
Région de l'Atlantique :	12
Région du Nord de l'Ontario :	8
Région de Windsor/St.-Clair :	6
Région de Niagara Falls/Fort Erie :	4
Région du Grand Toronto :	3

Q9. Quel nombre et type d'incidents violents ou menaçants ont visé des agents des douanes ou des étudiants engagés à titre d'agents des douanes, par emplacement, au cours des cinq dernières années?

R9. L'ASFC a les rapports d'incidents critiques suivants en dossier, suite aux recherches effectuées pour l'analyse du risque professionnel :

Données sur les agressions :

Menaces	Voies de fait graves	Agressions physiques à l'aide d'une arme	Police appelée	Arrestation	Armes saisies	Agents des douanes blessés
39	24	0	42	34	2	19

Incidents par région :

Atlantique	Québec	Nord de l'Ontario	Sud de l'Ontario	Prairies	Pacifique
8 %	2 %	3 %	56 %	9 %	20 %

- Il y a eu 63 rapports d'incidents critiques sur une période continue d'environ 24 mois (23 août 2000 au 1^{er} octobre 2002).

Les rapports d'incidents critiques sont rédigés conformément au *Code criminel*. Ils expliquent en détail les incidents criminels et peuvent décrire un ou plusieurs des événements suivants :

- Menaces proférées à l'encontre d'agents de l'ASFC;
- Agressions à l'encontre d'agents de l'ASFC;
- Arrestations;
- Intervention de la police.

Observations tirées de l'examen des rapports d'incidents critiques.

- Aucune agression à l'aide d'une arme n'a été signalée (même des armes ont été saisies).
- Il est à noter qu'aucune des blessures des agents n'était sérieuse.
- Il n'y a eu aucun décès ou aucune invalidité permanente.

Q10. Quelle est l'échelle de salaire d'un agent des douanes à la ligne d'inspection primaire?

R10. Tous les agents des douanes de l'ASFC sont actuellement classés au niveau PM-03. Ce niveau correspond à une échelle de salaire de trois échelons qui vont de 48 802 \$ à 53 091 \$.

Q11. Quelles augmentations y aura-t-il au cours des prochaines années de leur contrat?

R11. Le contrat comprend des augmentations annuelles de :

- 2,4 % (à compter du 21 juin 2005);
- 2,5 % (à compter du 21 juin 2006).

Q12. Le bilinguisme est-il une exigence pour tous les postes? Sinon, où est-il requis et à quel niveau? Quel pourcentage des employés suivent actuellement un cours de langue et quelle est l'incidence de ces vacances?

R12. Le bilinguisme n'est pas une exigence pour tous les postes. Selon la politique du Conseil du Trésor *Directives sur l'identification linguistique des postes ou des fonctions et sur la dotation des postes ou fonctions bilingues*, l'identification des postes bilingues dépend de la nature des tâches et de l'emplacement du poste. À l'heure actuelle, environ 35 employés suivent un cours de langue, ce qui représente 0,3 % des employés de l'ASFC. En raison de ce petit pourcentage, l'incidence est minimale.

Q13. Combien de semaines de formation les agents des douanes nommés pour une durée indéterminée qui travaillent à la LIP reçoivent-ils, en cours d'emploi ou au Collège Rigaud, au Québec?

R13. La formation à la ligne d'inspection primaire fait partie du programme global de recrutement et de formation des inspecteurs des douanes. Ce programme dure 8,5 semaines et est offert à Rigaud, QC. Le traitement au

primaire est principalement enseigné durant la première moitié du programme de formation.

Q14. Combien d'autres semaines de formation reçoivent-ils chaque année, pour chaque spécialité?

R14. Il y a plus de 70 cours de formation qui sont offerts aux agents des douanes de l'ASFC. Chaque année, dans le cadre du programme de gestion du rendement, les agents des douanes de l'ASFC établissent un plan d'apprentissage correspondant à leurs besoins d'apprentissage en fonction de leur emplacement de travail, du type de clientèle, du service (p. ex. aéroports, autoroutes) et de leurs aspirations professionnelles. Les agents ne sont pas tenus de participer à un nombre donné de semaines de formation chaque année.

Q15. Les mêmes deux questions précédentes pour les employés nommés pour une durée indéterminée, pour les employés à temps partiel et pour les étudiants engagés à titre d'agents des douanes.

R15. Les employés nommés pour une durée déterminée et les employés permanents à temps partiel reçoivent la même formation que les agents des douanes permanents de l'AFSC. Les étudiants engagés à titre d'agents des douanes reçoivent une formation de trois semaines qui est axée principalement sur le traitement au primaire.

Q16. Combien les agents des douanes de l'ASFC et de son prédécesseur ont fait des griefs au cours des cinq dernières années? Veuillez donner les totaux par type de grief et par poste, ainsi que les totaux à l'échelle de l'Agence.

R16. Griefs relatifs au contenu de la description de travail/à la date d'entrée en vigueur

- Au cours des cinq dernières années, il y a eu 1 690 griefs relatifs au contenu de la description de travail/à la date d'entrée en vigueur.

Griefs relatifs à la classification :

- Au cours des cinq dernières années, il y a eu un total de 800 griefs relatifs à la classification.

Remarque : Conformément au PE signé entre l'ancienne ADRC et CEUDA en 2001, tous ces griefs ont été récemment traités comme s'il s'agissait d'un seul plaignant.

Griefs relatifs à la rémunération d'intérim :

- Au cours des cinq dernières années, il y a eu 3 218 griefs relatifs à la rémunération d'intérim.

Q17. Combien d'employés de l'ADRC ou de l'ASFC ont été blessés durant cette période par des personnes franchissant la frontière, par poste et type de blessures?

R17. L'ASFC a les rapports d'incidents critiques suivants en dossier, suite à une recherche effectuée pour l'analyse du risque professionnel.

Au total, il y a eu 793 rapports d'accidents/de danger présentés entre le 8 juillet 2000 et le 1^{er} octobre 2002.

Vous trouverez ci-après les pourcentages établis à partir des 793 rapports :

Catégories d'événements

Accident	Incident	Danger	Non défini
91 %	7 %	2 %	<1 %

Accidents par région

Atlantique	Québec	Nord de l'Ont.	Sud de l'Ont.	Prairies	Pacifique
5 %	5 %	6 %	6 %	11 %	6 %

Accidents par fonction

Frontière terrestre	Air	Maritime	Poste
72 %	19 %	9 %	<1 %

Types de blessures

Foules et entorses	Coupures	Contusions	Contact avec des substances dangereuses éventuelles	Irritation	Fractures	Autres	Non identifiées
51 %	11 %	7 %	5 %	3 %	<1 %	10 %	12 %

Catégories de traitement des blessures

Premiers soins	Médical	Incapacité temporaire	Incapacité permanente	Autre
89 %	2 %	<1 %	<1 %	8 %

Remarque : Les taux de fréquence et de gravité des accidents, basés sur les déploiements des effectifs et sur les heures travaillées n'ont pas été calculés.

Q18. Combien d'étudiants engagés à titre d'agents des douanes sont employés durant toute l'année?

R18. Au cours des cinq dernières années, nous avons employé annuellement entre 1 100 et 1 200 étudiants engagés à titre d'agents des douanes.

Q19. Combien d'étudiants engagés à titre d'agents des douanes durant les cinq dernières années, chaque année, sont employés par les douanes et dont l'un ou plusieurs membres de leur famille travaillent déjà pour les douanes?

R19. Les renseignements suivants représentent le nombre d'étudiants engagés à titre d'agents des douanes, par exercice.

2000-2001 : 1 235

2001-2002: 1 228

2002-2003 : 1 256

2003-2004 : 1 152

2004-2005 : 1 129

Remarque : Il n'y a aucune donnée concernant les étudiants employés par l'ASFC qui ont un ou plusieurs membres de leur famille déjà à l'emploi de l'ASFC.

Inspections

Q20. Y a-t-il des quotas ou des cibles, fixés de façon formelle ou informelle, quant au nombre d'inspections à effectuer à l'heure? Est-ce que cette question est abordée lors de la formation officielle des employés?

R20. L'ASFC ne fixe pas de quotas d'inspection ou de taux de ciblage.

Q21. Au cours des cinq dernières années, combien a-t-on saisi d'armes illégales, de quel type et par bureau d'entrée?

R21. Entre le 1^{er} janvier 2000 et le 31 janvier 2004, l'ASFC a saisi 5 446 armes à feu (dont 2 010 étaient prohibées) et 20 129 autres armes prohibées diverses.

Armes à feu saisies par région

Type	Atlantique	Québec	Nord de l'Ont.	Sud de l'Ont.	Prairies	Pacifique
Sans restriction	32	73	121	178	263	415
À autorisation restreinte	96	85	194	719	490	770
Prohibées	18	589	130	416	135	722

Armes prohibées saisies

Atlantique	Québec	Nord de l'Ont.	Sud de l'Ont.	Prairies	Pacifique
362	885	1 103	9 932	1 488	6 359

Q22. Y a-t-il des quotas ou des cibles, fixés de façon formelle ou informelle, quant au nombre de véhicules de passagers ou de véhicules commerciaux qui doivent passer à la LIP aux postes frontaliers? Si c'est le cas, quels sont-ils par poste frontalier?

R22. L'ASFC ne fixe pas de quotas d'inspection ou de taux de ciblage. À leur arrivée à un poste frontalier, tous les véhicules de passagers et les véhicules commerciaux doivent passer à la ligne d'inspection primaire.

Q23. Quelles sont les fonctions dont ne s’acquittent pas les étudiants embauchés à titre d’agents des douanes, et quel pourcentage de la charge de travail d’un agent des douanes nommé pour une période indéterminée cela représente-t-il?

R23. Les étudiants ne remplissent pas l’ensemble des fonctions des agents des douanes de l’ASFC.

Les étudiants ne remplissent pas les fonctions suivantes :

- procéder à des arrestations en vertu d’infractions au *Code criminel*;
- faire passer les alcotests;
- participer à des opérations policières conjointes;
- effectuer des examens poussés des aéronefs;
- effectuer des fouilles approfondies des navires;
- remplir des fonctions liées aux exportations stratégiques;
- effectuer des examens secondaires pour l’immigration;
- faire du ciblage;
- faire des analyses;
- travailler dans le secteur de l’exécution dans les centres de courrier des douanes.

Tout comme les agents des douanes de l’ASFC, les fonctions des étudiants varient de façon importante selon le lieu de travail. L’ASFC voit à ce que les étudiants embauchés à titre d’agents des douanes reçoivent la formation appropriée pour s’acquitter des tâches qui leur sont confiées.

Q24. Est-ce que les étudiants embauchés à titre d’agents des douanes travaillent seuls?

R24. Les étudiants font partie d’une équipe et la direction voit à ce qu’ils aient accès aux cadres supérieurs, en tout temps, afin d’obtenir des conseils, de l’orientation, de la formation, du soutien et de l’aide, tout comme le font nos autres employés.

Q25. De quelle façon les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes sont-ils supervisés?

R25. Les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes reçoivent la supervision appropriée pour effectuer leur travail. Ils ont accès en tout temps aux cadres supérieurs pour obtenir des conseils, de l'orientation et de l'aide afin d'effectuer leur travail.

Q26. Y a-t-il un ratio maximum entre les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes et les agents des douanes à temps plein nommés pour une période indéterminée qui est prévu pour un lieu de travail? Quel est ce ratio?

R26. Non, il n'y a pas de ratio établi. Cela varie d'un poste de travail à un autre, d'un bureau à un autre, et d'une saison à une autre. Par exemple, le ratio est plus élevé à l'été dans de nombreux bureaux. L'une des raisons est que les étudiants sont embauchés l'été pour des raisons opérationnelles. Pendant que des agents des douanes de l'ASFC prennent des vacances, les étudiants accomplissent certaines tâches pour lesquelles ils ont reçu la formation nécessaire, ce qui permet aux agents des douanes de l'ASFC de porter leur attention sur des tâches présentant des risques plus élevés.

Q27. Si les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes ne peuvent pas appliquer le *Code criminel*, qu'arrive-t-il lorsqu'un contrevenant, comme un conducteur avec facultés affaiblies, se présente à la LIP où travaille un étudiant? En vertu de quelles circonstances, un étudiant est-il réputé pouvoir détenir un suspect en vertu du *Code criminel*?

R27. L'étudiant doit interrompre son interrogatoire pendant le temps nécessaire pour aller chercher un agent désigné de son poste de travail. Si un agent désigné n'est pas immédiatement disponible, l'étudiant doit laisser partir la personne une fois que l'examen est terminé, et il doit immédiatement téléphoner au service de police local. En aucun temps, l'étudiant n'a le pouvoir de détenir le suspect en vertu du *Code criminel* pour une infraction reliée à ce code. Avant de laisser partir la personne, l'étudiant peut demander au voyageur de stationner son véhicule et de chercher à utiliser un autre moyen de transport et il doit lui expliquer les conséquences de ne pas obtempérer à sa demande.

Terrestre / ferroviaire

Q28. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs ont été complètement « dépotés » dans des postes frontaliers terrestres? Quelle est cette période de 12 mois, et quel pourcentage cela représente-t-il par rapport au nombre total de conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R28. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q29. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs ont fait l'objet d'une vérification depuis la porte arrière dans des postes frontaliers terrestres? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total de conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R29. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q30. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs ont fait l'objet d'une vérification à l'aide d'un appareil VACIS dans les postes frontaliers terrestres? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total des conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R30. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q31. Quels sont les outils actuellement en place aux postes frontaliers terrestres qui permettent d'identifier de façon et rapide les personnes qui veulent entrer au Canada?

R31. Les agents utilisent les informations contenues dans le passeport et d'autres documents d'identité, et les renseignements obtenus au cours des entrevues pour établir l'identité des voyageurs. Ils ont également accès à de nombreuses bases de données variées qui leur fournissent des informations sur les avis de surveillance concernant des criminels ou des présumés terroristes, les antécédents en matière d'infractions relatives aux

douanes et à l'immigration, ainsi que les casiers judiciaires et les données de renseignement

Q32. Combien de bureaux de douane situés à la frontière terrestre, dans le secteur maritime ou dans les aéroports internationaux n'ont pas un accès immédiat, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, à l'ordinateur central des douanes afin que les agents des douanes puissent vérifier les noms des personnes et/ou leurs références à l'aide de la base de données?

R32. Actuellement, 62 bureaux n'ont pas un accès immédiat à l'ordinateur central des douanes, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. L'ASFC élabore actuellement une analyse de rentabilisation en vue de brancher tous les bureaux qui ne sont pas encore branchés. En ce moment, les bureaux de douane locaux ont la possibilité d'accéder aux bases de données nécessaires au moyen d'un accès à distance sécuritaire. Les agents peuvent appeler d'autres emplacements qui disposent d'un accès en temps réel de 24 heures sur 24 afin de veiller à ce que des recherches sur certaines personnes soient effectuées dans les bases de données applicables, au besoin. Les réponses à ces demandes sont reçues sur-le-champ.

Q33. Au cours des cinq dernières années, combien de fois des personnes ont-elles tenté de franchir la frontière sans s'arrêter, simplement en continuant tout droit ou en contournant le bureau, en ne se rendant pas à l'examen secondaire conformément aux instructions ou en ne faisant pas demi-tour lorsque le bureau était fermé?

R33. On estime qu'en 2004, il y a eu environ 1 600 fuyards à la frontière ou personnes qui ont omis de se présenter.

Combien de personnes ont par la suite été arrêtées?

Cette information n'est pas disponible à l'échelle nationale pour le moment. Dans un bon nombre de cas, les voyageurs n'ont pas omis de se présenter aux douanes intentionnellement. S'ils l'ont fait, c'est en grande partie parce qu'ils comprenaient mal leurs obligations à l'égard de la loi. Dans de tels cas, aucune pénalité n'est imposée et les voyageurs sont informés de leurs obligations. Ceci se produit souvent lorsqu'un touriste

canadien se trompe de route et arrive à la frontière américaine par erreur ou alors se fait refuser l'entrée aux É.-U. par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (SDPF). À leur retour au Canada, les touristes ne se rendent pas compte qu'ils avaient quitté le pays et qu'ils doivent donc se présenter aux douanes canadiennes. Lorsque le SDPF procède à des vérifications d'exportations auprès des voyageurs à la frontière, ceci peut semer la confusion chez les voyageurs et les amener à ne pas se présenter aux douanes. Dans de tels cas, bien souvent les voyageurs croient qu'il s'agissait de leur passage aux douanes canadiennes et alors ils ne s'arrêtent pas lorsqu'ils rentrent au Canada.

Q34 Combien de bureaux de douane sont fermés la nuit?

R34. Parmi les 119 postes frontaliers terrestres de l'ASFC, il y a 58 bureaux qui sont fermés la nuit. Les heures de fermeture varient grandement selon le site, depuis la cessation de la prestation des services à 17 h jusqu'à la fermeture à minuit.

Combien de ces bureaux possèdent les outils nécessaires pour aider les douanes à déceler les fuyards à la frontière - ceux qui omettent de s'arrêter?

La majorité de ces bureaux ne possèdent pas des outils de détection particuliers. Des caméras vidéo et du matériel de surveillance sont disponibles dans environ sept bureaux, principalement dans la région de l'Atlantique. L'ASFC envoie également ses équipes d'intervention mobile sur une base ponctuelle.

Q35. Quelles sont les contraintes visant le renvoi des personnes à l'examen secondaire pendant les périodes de pointe? Quelle est la capacité maximale de traitement dans les 30 bureaux les plus achalandés?

R35. Il n'y a pas de contraintes pour ce qui est du renvoi des personnes à l'examen secondaire durant les périodes de pointe. Les renvois à l'examen secondaire sont fondés sur des indicateurs de risque et non pas sur le nombre de personnes qui attendent. Les périodes de pointe sont gérées en ajustant les horaires de travail par poste et en ayant recours au temps supplémentaire.

Q36. Combien de sites ferroviaires y a-t-il à la frontière?

R36. Au total, il y a 24 sites ferroviaires (voyageurs et fret).

Combien de ces sites sont dotés d'agents des douanes, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7?

Aucun des sites ferroviaires n'est doté d'agents des douanes, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, car le service est offert en fonction d'un rappel au travail au moment de l'arrivée d'un train.

Q37. Où les trains de fret qui traversent la frontière sont-ils inspectés?

R37. Dans la plupart des cas, les trains de fret sont inspectés à un site intérieur. Toutefois, en fonction du niveau de risque que présente un train, on peut également l'inspecter au moment de la traversée de la frontière.

Si les trains sont inspectés, arrêtent-ils (pour toute raison) avant de traverser la frontière?

L'ASFC n'est pas en mesure d'indiquer s'il y a des arrêts avant l'arrivée.

Maritime

Q38. Combien y a-t-il de bateaux à la disposition des agents des douanes?

R38. L'ASFC possède actuellement trois bateaux : un dans la région du Québec et deux dans la région du Pacifique. Il est à noter que l'ASFC est responsable de la vérification de l'exécution dans les ports d'entrée. La GRC, en collaboration avec les forces policières provinciales et certaines forces policières municipales, navigue dans les eaux afin d'exercer des activités d'exécution de la loi.

Q39. Quel est le nombre minimum d'agents des douanes qui peuvent monter à bord d'un navire pour procéder à une inspection?

R39. Il n'y a pas de nombre minimum d'agents de l'ASFC qui peuvent monter à bord d'un navire pour l'inspection. Que ce soit pour procéder à un examen et/ou à une fouille des navires et de leur cargaison, pour effectuer une fouille approfondie du navire, vérifier des documents ou interroger des personnes à bord, l'ASFC s'assurera que le nombre des agents est suffisant pour remplir les tâches de façon efficace et sécuritaire.

Q40. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs dans les ports maritimes ont été complètement « dépotés »? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total des conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R40. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q41. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs dans les ports maritimes ont fait l'objet d'une vérification complète depuis la porte arrière? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total de conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R41. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q42. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs dans les ports maritimes ont fait l'objet d'une vérification à l'aide d'un appareil VACIS? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total de conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R42. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de

camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q43. Au Canada, combien y a-t-il d'endroits où un bateau ou un navire peut accoster en provenance d'un autre pays et où le service douanier n'est pas offert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7?

R43. Les bureaux du secteur maritime n'ont pas d'employés sur une base de 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Toutefois, le service peut être offert dans le cadre de la prestation des services des programmes CANPASS. L'ASFC ne tient pas un relevé des heures de service dans le cas des quais privés, des marinas ou des restaurants qui servent de sites de déclaration, et elle envoie des agents au besoin.

Combien de ces endroits sont visés par un poste de travail?

Comme ce sont des bureaux sans personnel, aucun site n'est considéré comme ayant un poste de travail.

Combien de ces endroits permettent aux gens de simplement téléphoner?

Il y a environ 470 sites maritimes de déclaration par téléphone pour les plaisanciers. Ces voyageurs sont des membres approuvés au préalable du programme CANPASS Bateaux privés, et ils sont tenus de déclarer, par téléphone, l'heure approximative de leur arrivée au Canada, en tout temps jusqu'à concurrence de quatre heures avant leur arrivée. L'appel est reçu à l'un des quatre centres nationaux de déclaration par téléphone. Des fonctionnaires de l'ASFC sont alors envoyés pour rencontrer les voyageurs au besoin, et les marinas sont contrôlées aux fins de l'observation également. Si aucun agent n'est sur place pour effectuer une inspection, le maître à bord peut alors se rendre à sa destination finale.

Les voyageurs, qui ne sont pas des membres du CANPASS Bateaux privés, doivent téléphoner au centre de déclaration par téléphone immédiatement à leur arrivée au Canada. L'agent de l'ASFC leur fournira alors un numéro de dédouanement et permettra au bateau de poursuivre sa route ou il indiquera aux voyageurs de rester à bord du bateau jusqu'à ce

qu'un agent arrive pour terminer l'examen. Des fonctionnaires de l'ASFC sont envoyés pour rencontrer les voyageurs au besoin, et les marinas sont contrôlées aux fins de l'observation également.

Voir les annexes B et C qui expliquent le programme ainsi que les procédures générales de déclaration.

<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/privateboat-f.html>

<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/canpassprivateboat-f.html>

Q44. Combien y a-t-il de postes de déclaration par téléphone du secteur maritime auxquels les agents des douanes n'ont pas accès?

R44. Il y a un accès à tous les sites désignés de l'ASFC, ce qui permet aux agents des douanes d'effectuer un examen secondaire et de s'acquitter de toutes les fonctions de vérification. Si un site devient inaccessible, l'ASFC retirera ce site de la liste approuvée des sites de déclaration désignés.

Aérien

Q45. Au Canada, combien y a-t-il d'aéroports qui accueillent des vols provenant d'autres pays mais dans lesquels il n'y a pas d'agents des douanes présents 24 heures sur 24, sept jours sur sept?

R45. Au total, il y a 200 sites aériens qui ne disposent pas d'agents présents, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Q46. Combien y a-t-il d'aéroports où les agents des douanes sont présents pour un seul poste de travail?

R46. Sept des treize aéroports internationaux sont dotés d'agents, 24 heures sur 24, sept jours sur sept; les six autres sont dotés d'agents 16 heures par jour. La grande majorité des aéroports où l'ASFC offre un service ne sont pas dotés d'agents de façon permanente. Les agents proviennent d'un autre bureau pour fournir le service et, dans certains cas, ce sont des opérations pour un seul poste de travail. Les agents sont envoyés sur place, selon les

besoins, pour fournir le service en dehors des heures normales de travail et peuvent faire l'objet d'un rappel au travail (temps supplémentaire).

Combien de sites permettent aux gens de simplement téléphoner?

Tous les sites qui bénéficient d'un service aérien peuvent éventuellement recevoir les voyageurs de l'aviation générale qui doivent faire une déclaration, par téléphone, via les centres de déclaration par téléphone. Pour les clients qui sont des membres approuvés au préalable du programme CANPASS Aéronefs privés ou du programme CANPASS Aéronefs d'entreprise, le pilote doit déclarer l'heure d'arrivée prévue en téléphonant au moins deux heures, et pas plus de 48 heures, avant d'effectuer son vol au Canada. Un fonctionnaire de l'ASFC ira à la rencontre de l'avion si cela est nécessaire. Dans le cas des vols d'aviation générale où l'on retrouve des personnes qui ne possèdent pas de permis, qui ne sont pas membres d'un programme CANPASS, un téléphone supplémentaire est fait au centre de déclaration par téléphone au moment de l'arrivée. Le pilote et les passagers n'ont pas le droit de quitter l'aéronef tant qu'ils ne sont pas autorisés à le faire. Tous les appels sont acheminés à l'un des quatre centres nationaux de déclaration par téléphone.

Voir les annexes D, E et F pour de plus amples renseignements concernant les exigences de déclaration par téléphone de ces programmes.

<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/generalavi-f.html>

<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/privateair-f.html>

<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/corporateair-f.html>

Quel est le pourcentage des déclarations effectuées par téléphone qui sont vérifiées par la suite par un agent des douanes?

Tous les vols qui présentent des risques élevés sont assujettis à un taux de 100 % de vérification.

Renseignement

Q47. L'ASFC a-t-elle une division du renseignement?

R47. Oui, l'ASFC a une telle division. Celle-ci est responsable des programmes des douanes et de l'immigration.

Q48. De quelle façon les employés sont-ils sélectionnés et formés pour occuper ces postes?

R48. Les employés sont choisis en fonction de critères fondés sur l'expérience et des connaissances particulières. Après avoir été sélectionnés, les agents suivent des cours de formation structurés. D'autre part, des plans de formation personnalisés sont conçus afin de répondre à des besoins spécifiques, en fonction des exigences liées à l'expérience et au poste.

Q49. Quelle est la nature et l'ampleur de la formation dispensée aux agents du renseignement?

R49. L'ensemble pédagogique comprend des cours théoriques, des ateliers et de la formation en cours d'emploi.

Q50. Les employés de l'ASFC ont-ils la possibilité de participer à la formation qui est dispensée aux membres des autorités frontalières du renseignement des États-Unis?

R50. Oui.

Q51. Compte tenu de l'aggravation permanente de la menace terroriste, les employés de l'ASFC sont-ils correctement sensibilisés aux réalités culturelles, en vue d'être convenablement préparés à faire face aux incidents auxquels ils pourraient être confrontés?

R51. Les employés de première ligne de l'ASFC sont sensibilisés à la diversité culturelle dans le cadre des différents programmes de formation suivants :

le Programme de formation des nouveaux inspecteurs des douanes, le programme éducatif destiné aux agents de l'immigration aux points d'entrée ainsi que le programme de formation des étudiants engagés à titre d'agent des douanes. D'autre part, l'ASFC a élaboré à l'intention de tous les employés de l'ASFC un cours d'apprentissage électronique portant sur la diversité qui sera mis en ligne sous peu.

Q52. Étant donné la dimension multiculturelle du monde dans lequel nous vivons, l'ASFC dispose-t-elle d'un nombre suffisant d'employés pouvant parler d'autres langues que le français ou l'anglais?

R52. Compte tenu de la mosaïque culturelle de certaines communautés dans l'ensemble du Canada, l'ASFC s'efforce de pourvoir aux besoins linguistiques des voyageurs.

Q53. À cet égard, dans quelle mesure l'ASFC peut-elle faire appel à des employés parlant d'autres langues?

R53. Compte tenu de la mosaïque culturelle de certaines communautés dans l'ensemble du Canada, l'ASFC s'efforce de pourvoir aux besoins linguistiques des voyageurs. À différents endroits, on dispose d'un répertoire de traducteurs et d'interprètes qui peuvent aider nos employés à communiquer avec les voyageurs lorsque cela est nécessaire.

Q54. Les emplacements terrestres, maritimes et aériens sont-ils tous pourvus d'unités du renseignement?

R54. Les unités du renseignement desservent tous les emplacements terrestres, maritimes et aériens. Lorsque le volume de clientèle et d'activités à risque le justifie, des agents du renseignement peuvent être présents sur place.

Q55. Comment l'ASFC définit-elle le renseignement? Le renseignement de sécurité? Le renseignement criminel?

R55. Le renseignement est le résultat d'informations qui ont été soumises à un processus d'évaluation et d'analyse. Ce processus transforme les informations en des tendances déductives menant à des conclusions significatives, qui deviennent le « renseignement ». Le renseignement permet de prédire les activités qui vont probablement se produire, et sert à dégager des indicateurs et des tendances. Pour l'ASFC, le renseignement sert de fonction proactive qui appuie la prise de décision et l'exécution. Les renseignements de sécurité et criminels sont traités de la même façon.

Q56. D'où l'ASFC tire-t-elle le renseignement? Le recueille-t-elle elle-même, ou profite-t-elle du travail d'autres organismes?

R56. L'ASFC reçoit le renseignement d'un vaste réseau de partenaires nationaux et étrangers. Elle élabore également son renseignement de façon autonome, d'après certaines informations sur ses clients et en fonction de sources internes et externes.

Q57. À qui l'ASFC communique-t-elle le renseignement? De qui le reçoit-elle?

R57. L'ASFC du renseignement avec des organismes partenaires nationaux et internationaux – comme les administrations douanières et d'immigration étrangères, la GRC, le SCRS et les services de police locaux – et des gouvernements étrangers avec lesquels ont été conclus des accords de communication du renseignement.

Q58. Tous les employés de l'ASFC ont-ils une cote de sécurité? De quel niveau?

R58. Oui. Tous les employés de l'ASFC doivent subir une vérification de sécurité avant d'être embauchés. Les niveaux de contrôle de sécurité varient en fonction du poste (ou des tâches) de l'employé.

Les employés doivent au minimum subir une vérification de la fiabilité. D'autres vérifications sont effectuées si l'employé est nommé à un poste nécessitant une cote de sécurité de niveau confidentiel, secret ou très

secret. Personne ne peut être nommé à un poste sans avoir au préalable obtenu la cote de sécurité appropriée. En outre, comme le prescrivent les conditions d'emploi, l'employé est tenu de conserver la cote de sécurité requise, à défaut de quoi il pourrait perdre son poste. L'ASFC applique rigoureusement ces conditions d'emploi.

Q59. En ce qui a trait à la communication de renseignements à d'autres employés de l'Agence et/ou d'autres ministères et organismes des gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et étrangers, les pouvoirs des agents du renseignement de l'ASFC sont-ils restreints?

R59. Les agents du renseignement de l'ASFC ont le pouvoir de partager le renseignement avec d'autres employés, selon le principe d'accès sélectif et conformément aux dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, de la *Loi sur les douanes* et de certains accords et protocoles d'entente qui définissent les types de renseignement pouvant être partagés, et dans quelles circonstances, avec nos partenaires externes et étrangers.

Q60. L'ASFC obtient-elle toutes les informations dont elle a besoin de la part des autres organismes gouvernementaux? Comment l'ASFC gère-t-elle ces accès? De quelle façon ces informations sont-elle reçues, stockées et consultées dans les postes frontaliers?

R60. L'ASFC a accès aux informations de nombreux organismes gouvernementaux. Cet accès est régi par certaines conditions et dépend souvent de l'utilisation ultime des informations en cause. Certains renseignements ne sont pas accessibles en raison de restrictions de confidentialité ou de dispositions législatives.

Les renseignements sont stockés, pendant la période prescrite, dans un environnement approprié au niveau de sécurité exigé. Les informations reçues sont communiquées au besoin aux bureaux locaux, grâce à différentes méthodes manuelles et électroniques de communication, comme les avis de surveillance enregistrés dans nos systèmes d'exécution, les bulletins et les alertes.

Q61. Les agents de l'ASFC ont-ils le statut d'agent de la paix? S'agit-il d'une exigence pour pouvoir accéder aux renseignements détenus par les services de police fédéral, provinciaux et municipaux?

R61. Les agents des douanes de l'ASFC tirent leur statut d'agent de la paix de l'article 2 du *Code criminel*. Les agents d'immigration de l'ASFC, quant à eux, peuvent se voir déléguer les pouvoirs d'un agent de la paix en vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR),.

Il n'est pas obligatoire d'être agent de la paix pour accéder aux renseignements détenus par les services de police fédéral, provinciaux et municipaux.

Q62. Quelles sont les responsabilités ou les restrictions d'un employé lorsqu'un incident se poursuit à l'extérieur des limites frontalières? Existe-t-il des restrictions géographiques limitant la participation ou la prise de décision d'un employé?

R62. Il n'existe aucune restriction législative ou réglementaire. Les enquêteurs de l'ASFC travaillent sur des dossiers intérieurs des douanes et de l'immigration afin de résoudre des problèmes d'ordre intérieur. Toutefois, la responsabilité de l'application de la *Loi sur les douanes* et de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* est partagée avec la GRC.

Q63. Veuillez décrire en détail le processus que suit un agent de l'ASFC lorsque celui-ci arrête un voyageur à la frontière et qu'il soupçonne une activité suspecte (à savoir, le type de vérifications effectuées ainsi que les organismes et les bases de données consultés).

R63. Les voyageurs soupçonnés sont renvoyés au poste secondaire pour un interrogatoire et un examen plus approfondis. Les agents ont un accès direct à une grande variété de bases de données qui fournissent des informations sur les avis de surveillance concernant des criminels et des présumés terroristes, les antécédents en matière d'infractions relatives aux douanes et à l'immigration, ainsi que les casiers judiciaires et les données de renseignement. Selon les circonstances, on peut communiquer avec le

SCRS, la GRC ou tout autre organisme d'application de la loi pour obtenir des informations supplémentaires.

Q64. Existe-t-il un lien direct qui relie en tout temps la GRC, le SCRS, Transports Canada, etc.? Ce lien se situe-t-il au niveau local ou central? Le temps de réponse est-il suffisant? Des difficultés à obtenir une réponse ont-elles déjà entravé le règlement d'un incident en particulier?

R64. Tous les organismes locaux et fédéraux sont en communication nuit et jour, de la façon requise pour chaque niveau.

Aucun problème précis indiquant des difficultés permanentes ou endémiques n'est survenu avec les autres organismes à cet égard.

Q65. L'ASFC fait-elle partie de l'EIPF (Équipe intégrée de la police des frontières)? A-t-elle accès aux mêmes renseignements que les autres membres de l'équipe?

R65. L'ASFC fait partie intégrante de l'EIPF et a accès aux mêmes renseignements que les autres membres de l'équipe.

Q66. L'ASFC fait-elle partie de l'EISN (Équipe intégrée de la sécurité nationale)? A-t-elle accès aux mêmes renseignements que les autres membres de l'équipe?

R66. Oui, des agents de l'ASFC participent au programme EISN. Ils ont accès aux mêmes renseignements que les autres membres de l'équipe.

ANNEXE VI

L'histoire de l'évolution de l'Agence des services frontaliers du Canada

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la demande du Comité

L'ASFC fait partie intégrante du portefeuille de la Sécurité publique et de la Protection civile (SPPC). La création de l'ASFC, voici un peu plus d'un an, a regroupé la Direction générale des douanes de l'ancienne Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) ainsi que des portions des Directions générales des appels et de l'observation qui appuyaient les douanes, le Programme du renseignement, de l'interception et de l'exécution de la loi de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) et le Programme d'inspection des importations aux bureaux d'entrée de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). En octobre 2004, les fonctions d'immigration aux bureaux d'entrée ont aussi été transférées à l'ASFC.

Le regroupement de ces fonctions des services frontaliers a donné à l'ASFC la souplesse nécessaire pour adopter une approche plus globale et rationalisée afin de renforcer la capacité du Canada de protéger la sécurité des Canadiens. Cette intégration nous permet de mieux gérer les risques en obtenant les bons renseignements au bon moment, souvent avant l'arrivée des personnes et des marchandises à la frontière. Lorsque les lois le permettent, des renseignements sont échangés avec nos partenaires nationaux et internationaux afin d'améliorer notre capacité générale de réagir rapidement et efficacement aux menaces. En élaborant des approches stratégiques pour assurer la sécurité de la frontière, nous nous adaptons aux nouvelles menaces qui apparaissent dans le monde tout en faisant en sorte que les frontières du Canada restent ouvertes afin de faciliter les mouvements transfrontaliers légitimes (p. ex. les initiatives de la Frontière intelligente entre le Canada et les États-Unis). Notre tâche visant à favoriser la compétitivité économique et les intérêts sociaux et humanitaires du Canada continue d'être prioritaire. L'ASFC est un chef de file mondial dans la recherche et le développement de solutions innovatrices, scientifiques et technologiques permettant de relever les défis de la gestion des frontières.

À la limite de l'insécurité

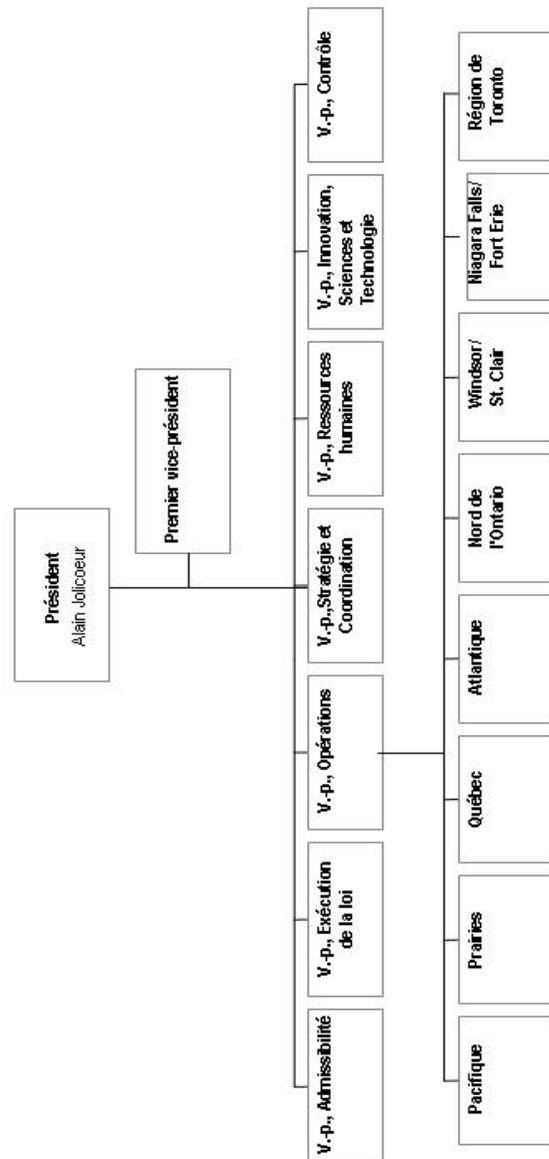
Alors que l'ASFC se prépare à entrer dans sa deuxième année de fonctionnement, nous concentrerons nos efforts sur les activités clés qui permettront de renforcer encore plus la sécurité du public tout en continuant de façonner une frontière plus invulnérable et plus intelligente. Nos principales priorités pour 2005-2006 sont les suivantes : gestion intégrée de la frontière, base organisationnelle solide, intégrité des programmes, régime de gestion moderne et approche basée sur les connaissances.

ANNEXE VII

Organigramme de l'ASFC

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada à la demande du Comité

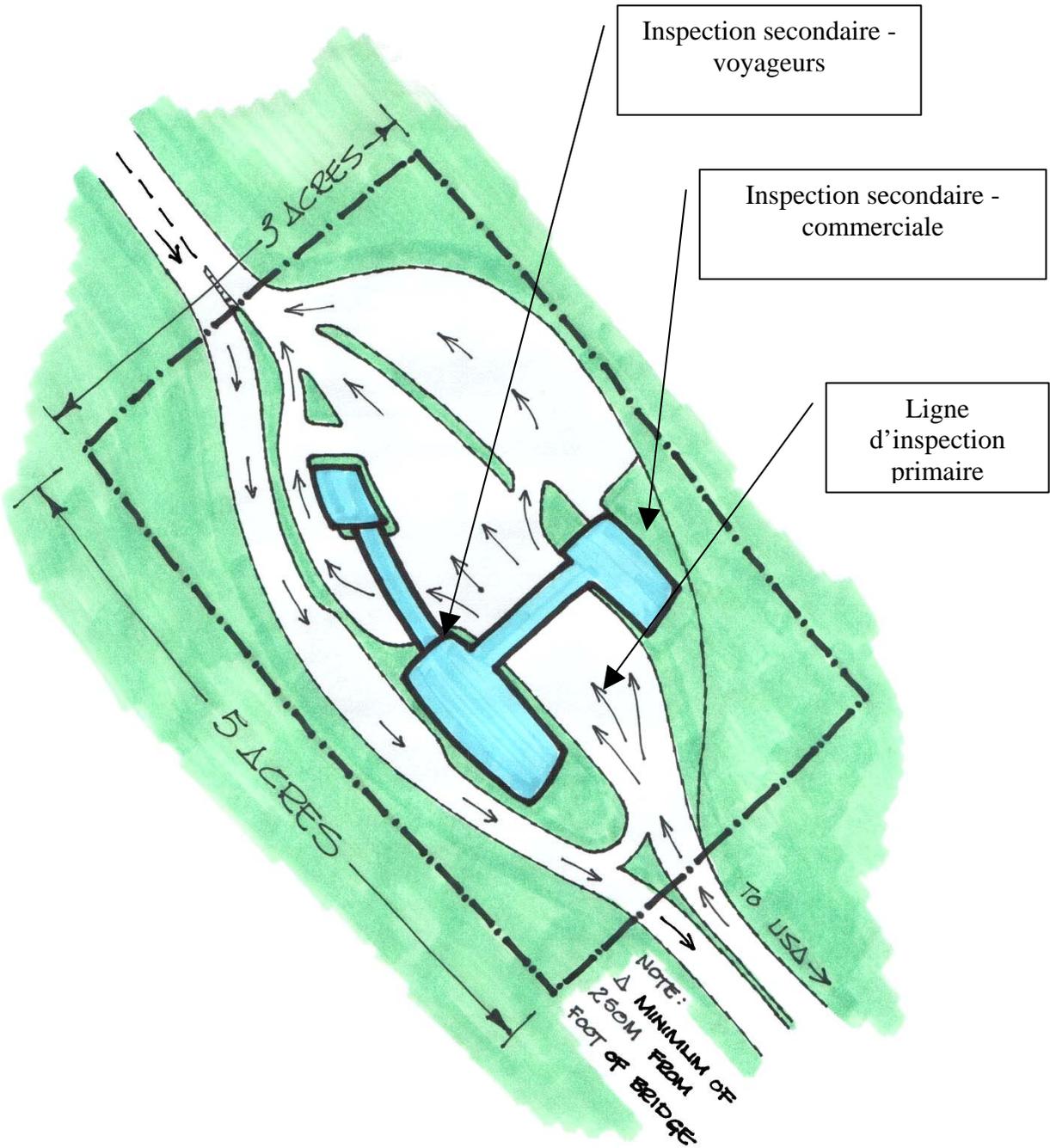
Agence des services frontaliers du Canada



ANNEXE VIII

Schéma d'un poste frontière typique

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la demande du Comité



A) Ligne d'inspection primaire (LIP)

L'expression « ligne d'inspection primaire » (LIP) s'entend du point où la personne entrant au Canada se présente et déclare ses marchandises. Il s'agit du premier mécanisme de contrôle au bureau d'entrée au pays. Dans les modes routier et aérien, l'ASFC dispose de guérites à la LIP à partir desquelles les agents effectuent les entrevues au primaire. Pour les voyageurs qui arrivent par le mode maritime, le processus de dédouanement dépend de l'emplacement et des installations.

Les voyageurs arrivant au Canada par le mode aérien sont tenus de remplir la Carte de déclaration du voyageur avant leur arrivée à la guérite à la LIP dans la zone d'inspection. La carte leur permet d'avoir leur déclaration de citoyenneté et des marchandises prêtes pour le passage à la LIP où un inspecteur de l'ASFC examine leur déclaration et procède à un bref interrogatoire.

Dans les bureaux d'entrée frontaliers terrestres, les voyageurs qui arrivent à la ligne d'inspection primaire de l'ASFC s'arrêtent à la guérite à la LIP. Ils restent dans leur véhicule pendant qu'un inspecteur procède à l'interrogatoire au primaire. Contrairement à la procédure de déclaration dans les aéroports, le voyageur n'est pas tenu de remplir une carte de déclaration lors de l'interrogatoire dans le mode routier.

Pour les voyageurs arrivant dans le mode maritime, un inspecteur de l'ASFC peut monter à bord du navire à son arrivée. Il examine le manifeste des passagers et la liste des membres d'équipage. Le capitaine du navire est tenu de s'assurer que les passagers qui doivent faire l'objet d'un examen aux fins de l'immigration se présentent à l'ASFC. Le capitaine doit aussi veiller à ce que tous les passagers terminant leur voyage dans un port d'arrivée du Canada se présentent à l'ASFC avec leurs bagages et une carte de déclaration du voyageur dûment rempli.

B) Deuxième ligne d'inspection

L'inspection en deuxième ligne est effectuée afin de vérifier des renseignements ou d'effectuer un examen physique, suite à un renvoi de la LIP. Durant l'inspection, l'agent peut utiliser des outils comme des bases de données du renseignement, du matériel de détection de contrebande, du matériel radioscopique ou des chiens détecteurs.

Les agents de l'ASFC qui travaillent à la LIP peuvent renvoyer une personne qui, selon eux, doit faire l'objet d'un examen plus approfondi afin de déterminer si elle a le droit d'entrer au Canada ou si elle est ou peut être autorisée à entrer et à demeurer au Canada. L'examen des bagages personnels, des marchandises et des moyens de transport est effectué s'il est nécessaire de :

- vérifier ou déterminer si une personne, ainsi que ses bagages, ses marchandises et son moyen de transport, respectent les lois et règlements administrés par l'ASFC et d'autres ministères (c.-à-d. vérification de la déclaration, classification tarifaire, établissement de la valeur);
- de procéder à des examens de personnes, bagages, marchandises et moyens de transport signalés, comme ceux sélectionnés à partir de systèmes d'exécution ou jugés comme pouvant être suspects par une alerte ou un avis de surveillance;
- confirmer ou réfuter les soupçons d'un agent fondés sur des motifs raisonnables et des indicateurs de non observation.

ANNEXE IX

Comparaison entre l'interchangeabilité des services d'inspection et le précontrôle à la frontière terrestre

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada à la demande du Comité

- Le précontrôle exige le transfert des opérations frontalières d'un pays à l'autre.
- Il est appliqué avec succès dans le mode aérien depuis plusieurs décennies, avec des agents des services frontaliers des États-Unis qui assurent le précontrôle des passagers (mais pas du fret aérien) à destination des États-Unis dans certains aéroports canadiens.
- L'application du précontrôle à la frontière terrestre est la prochaine étape naturelle.
- Même si le concept de précontrôle est valable, il n'a pas encore été appliqué et mis à l'épreuve à la frontière terrestre.
- C'est pourquoi les gouvernements ont convenu de procéder à un projet pilote de précontrôle à la frontière terrestre au pont Peace où les fonctions d'inspection à la frontière des États-Unis seront transférées de Buffalo (New York) à Fort Erie (Ontario) et à un autre emplacement, qui n'est pas encore déterminé, où les installations d'inspection canadiennes seront transférées du côté américain de la frontière.
- Le précontrôle à la frontière terrestre permettra de mettre en place des inspections à la frontière où il est le plus logique de le faire et où des espaces seront disponibles pour régler les questions d'embouteillage et de sécurité.
- L'interchangeabilité des services d'inspection est une forme de précontrôle; les fonctionnaires des services frontaliers de chaque pays se rendent dans l'autre pays où ils procèdent aux inspections frontalières.

- Dans le contexte du Canada et des États-Unis l'Agence des services frontaliers du Canada devra transférer ses installations d'inspection du côté américain de la frontière, et le Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis devra transférer ses fonctions d'inspection du côté canadien du même passage frontalier.
- L'interchangeabilité des services d'inspection peut offrir une plus grande sécurité de l'infrastructure que le précontrôle à la frontière terrestre; cependant, il faut aussi que la configuration topographique des deux côtés du même passage frontalier s'y prête.
- Sur ce dernier point, il est important de noter que le précontrôle à la frontière terrestre est envisagé du côté canadien du pont Peace, en grande partie en raison des contraintes topographiques du côté de Buffalo qui nuisent à des opérations frontalières efficaces. La configuration topographique au pont Peace ne se prête pas à une interchangeabilité efficace des services d'inspection.

ANNEXE X

Sommaire des principales questions à régler au sujet du précontrôle à la frontière terrestre

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la demande du Comité

- Le Canada et les États-Unis collaborent présentement afin de conclure aussitôt que possible un accord de précontrôle à la frontière terrestre. Même si certaines questions sont complexes, des progrès importants ont été réalisés.
- Des modifications législatives à la *Loi sur le précontrôle* du Canada seront nécessaires afin d'appuyer l'accord de précontrôle à la frontière terrestre avant qu'il ne puisse entrer en vigueur. Ces modifications législatives seront présentées à l'examen du Parlement au cours des prochains mois.
- Le précontrôle à la frontière terrestre sera réciproque, étant donné qu'il répondra aux besoins des fonctionnaires des États-Unis opérant en territoire canadien ainsi que des fonctionnaires du Canada opérant sur le territoire américain.
- Les États-Unis mèneront un projet pilote à Fort Erie (pont Peace). Les fonctionnaires canadiens sont en train de déterminer l'emplacement des opérations du projet pilote de précontrôle à la frontière terrestre sur le territoire américain. L'emplacement choisi sera annoncé en temps voulu.
- La mise en œuvre des projets pilotes de précontrôle à la frontière terrestre nécessitera aussi des modifications importantes à l'infrastructure de la part des exploitants des passages frontaliers. Dès que l'emplacement canadien aura été annoncé, le travail commencera avec le exploitant du passage frontalier en ce qui a trait à la conception et au développement de l'emplacement et aux études d'impact sur l'environnement.

ANNEXE XI

Comparaison des données d'analyse des risques de ModuSpec

Rapport des Services de gestion des risques de ModuSpec

La présente annexe renferme deux versions de la partie traitant des armes à feu de l'Analyse des risques professionnels effectuée par ModuSpec (janvier 2003), soit le brouillon de cette analyse et la version définitive.

Le lecteur pourra comparer les deux versions, voir quelles sont les différences et en déterminer lui même l'importance.

Ce document a été donné au Comité par CEUDA et est disponible en anglais seulement.

Canada Customs JHA

**FOR DISTRIBUTION TO NATIONAL HEALTH
AND SAFETY POLICY COMMITTEE
MEMBERS ONLY**

WORKING COPY #1

Canada Customs and Revenue Agency

Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis

Final Report

DRAFT



January 2003

ModuSpec Risk Management Services Canada Ltd.
London, Ontario

OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS	CATEGORY: All Functions	IDENTIFIER: AF - 9
Mode: All Field Locations		
Issue: Firearms		

Observations:

Background Information

Up until the introduction of Bill C-18, customs officer's responsibilities under the *Customs Act* and the *Criminal Code Act*, was applicable to all officers. Under the provisions of these acts, CI's have the authority to arrest and detain individuals. To assist in these requirements, CI's are provided with a set of handcuffs, which they can legally use to restraint and control the person under arrest. The handcuffs are carried on the CI's utility belt.

In 1998, Bill C-18, *An Act to amend the Customs Act and the Criminal Code*, authorized 'Designated Customs Officers' to arrest without warrant, persons seeking entry into Canada, whom they believed on reasonable grounds, had committed or were in the process of committing a Criminal Code or other federal offence.

The offences that are the primary focus of Officer Powers enforcement are:

- impaired driving offences
- kidnapped/abducted children
- persons who are the subject of an outstanding warrant
- stolen property

To become a *Designated Officer*, the CI must successfully complete the CCRA approved training course which is comprised of two components – Use of Force training and Officers Powers training. Once they have been properly trained they receive the certification from the regional director. Successful completion of refresher training is also a requirement to maintain certification.

Designated Officers are provided with two additional tools – a Baton and OC Spray. These tools are also to be worn on the officer's utility belt.

There is provision in CCRA's *Criminal Code Enforcement Policy* that states:

"If for reasons of health and safety a designated officer chooses to withdraw from a situation (i.e. suspected impaired driver; persons(s) in possession of stolen property; person(s) wanted on an outstanding warrant(s); suspected abduction or kidnapping) he/she will report the incident immediately to the responding police agency and request assistance to intercept the suspect(s) in question "

Are Enforcement Tools Adequate?

At site visits, we aggressively inquired through interviews if CI's and Superintendents thought that the tools (Baton and OC Spray) were adequate enough to safely exercise their duties as a designated officer.

There were CI's who thought that the present enforcement tools are inadequate and that they should be granted the right to carry a firearm, the same rights that police officers have.

ANNEXE XI

Comparaison des données d'analyse des risques du ModuSpec

Canada Customs Job Hazard Analysis

At all locations visited, this question was brought forward at interviews of CI's, Superintendents and local Safety and Health Committee members. Individuals were asked, "Should Designated Officers be issued firearms?" In some cases the interviewee without any prompting brought up the issue.

Without using any scientific survey methodology, the majority of those interviewed said "no" to wearing guns.

During our site visits there were no physical threat incidents witnessed by the consultants. There were however incidents of verbal abuse.

Discussion:

We conclude, based on observations, interview feedback and analysis, that the present tools provided to customs officers are adequate to enforce their responsibilities. Carrying a firearm would not reduce the risks to CI's. The following points are made to support this conclusion:

- Although the frequency of arrests have increased since the introduction of Officer Powers, it appears that the probability of a serious injury occurring has not been increased
- No fatalities, permanent disabilities or extended lost time serious injuries have occurred to a CI as a result of a confrontation with a client in the nearly 3 years since the introduction of Officer's Powers
- Customs Officers are considered peace officers, not a police agency
- CI's are given the authority by the CCRA to terminate an arrest or confrontation if they feel their health and safety will be affected
- CI's have the right and are encouraged to call the local police authority at any time to assist in an arrest or confrontation
- Based on the incident reports and the location where they occurred, police authorities are in the immediate vicinity
- Based on the incident reports, CI's demonstrated their skills and training to diffuse the situations and a firearm in all of these cases would not have been required
- By equipping approximately 4000 customs officers with firearms, there would be an additional 4000 hazards on the job. This dramatically increases the risk of a firearm being discharged and an injury being sustained by a CI or another customs employees or an immigration officer or a member of the travelling public.
- The majority of customs officers do not want to carry a gun.

We are suggesting however to increase police presence at specific locations during certain times. For instance, in Ontario border cities, traffic volume from the USA on weekends and the influx of "undesirables" is ramped up substantially because of border casinos, bingo halls and the lower drinking age. CI's are faced with an increase of detainees and drunk drivers during this time. With police on location, the support and processing of these individuals would add significantly to CI confidence and peace of mind.

At airports, we noticed little presence of policing during international flight arrivals. Their presence could minimize a potential problem, especially on targeted flights.

Recommendations:

1. Customs Services should make a concerted effort to organize a police presence at specific land border locations during certain times (based on regional analysis) and certain events. Some of these locations are:
 - Windsor Tunnel
 - Windsor Bridge
 - Peace Bridge
 - Bluewater Bridge
 - Pacific Highway
 - Lacolle
2. Customs Services should develop a Memorandum of Understanding with all police authorities at international airports that their presence is required in the Baggage Claim and Secondary Inspection areas during the processing of passengers from a targeted flight and for late flight arrivals after midnight.



2010
Canada Customs JHA

Canada Customs and Revenue Agency

Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis

Final Report

DRAFT

January 2003

ModuSpec Risk Management Services Canada Ltd.
London, Ontario

OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS	CATEGORY:	IDENTIFIER:
	All Functions	AF - 9
Mode: All Field Locations		
Issue: Firearms		

Observations:

Background Information

Up until the introduction of Bill C-18, customs officer's responsibilities under the *Customs Act* and the *Criminal Code Act*, was applicable to all officers. Under the provisions of these acts, CI's have the authority to arrest and detain individuals. To assist in these requirements, CI's are provided with a set of handcuffs, which they can legally use to restraint and control the person under arrest. The handcuffs are carried on the CI's utility belt.

In 1998, Bill C-18, *An Act to amend the Customs Act and the Criminal Code*, authorized 'Designated Customs Officers' to arrest without warrant, persons seeking entry into Canada, whom they believed on reasonable grounds, had committed or were in the process of committing a Criminal Code or other federal offence.

The offences that are the primary focus of Officer Powers enforcement are:

- impaired driving offences
- kidnapped/abducted children
- persons who are the subject of an outstanding warrant
- stolen property

To become a *Designated Officer*, the CI must successfully complete the approved training course which is comprised of two components – Use of Force training and Officers Powers training. Once they have been properly trained they receive the certification from the regional director. Successfully completion of refresher training is also a requirement to maintain certification.

Designated Officers are provided with two additional tools – a Baton and OC Spray. These tools are also to be worn on the officer's utility belt.

There is provision in CCRA's *Criminal Code Enforcement Policy* that states:

"If for reasons of health and safety a designated officer chooses to withdraw from a situation (i.e. suspected impaired driver; persons(s) in possession of stolen property; person(s) wanted on an outstanding warrant(s); suspected abduction or kidnapping) he/she will report the incident immediately to the responding police agency and request assistance to intercept the suspect(s) in question"

Are Enforcement Tools Adequate?

At site visits, we aggressively inquired through interviews if CI's and Superintendents thought that the tools (Baton and OC Spray) were adequate enough to safely exercise their duties as a designated officer.

There were CI's who thought that the present enforcement tools are inadequate and that they should be granted the right to carry a firearm, the same rights that police officers have.

ANNEXE XI

Comparaison des données d'analyse des risques du ModuSpec

Canada Customs Job Hazard Analysis

At all locations visited, this question was brought forward at interviews of CI's, Superintendents and local Safety and Health Committee members. Individuals were asked, "Should Designated Officers be issued firearms?" In some cases the interviewee without any prompting brought up the issue.

During our site visits there were no physical threat incidents witnessed by the consultants. There were however incidents of verbal abuse.

Discussion:

We conclude, based on observations, interview feedback and analysis, that the present tools provided to customs officers are adequate to enforce their responsibilities. Carrying a firearm would not reduce the risks to CI's. The following points are made to support this conclusion:

- Although the frequency of arrests have increased since the introduction of Officer Powers, it appears that the probability of a serious injury occurring has not been increased
- No fatalities, permanent disabilities or extended lost time serious injuries have occurred to a CI as a result of a confrontation with a client in the nearly 3 years since the introduction of Officer's Powers
- Customs Officers are considered peace officers, not police officers
- CI's are given the authority by Canada Customs to terminate an arrest or confrontation if they feel their health and safety will be affected
- CI's have the right and are encouraged to call the local police authority at any time to assist in an arrest or confrontation
- Based on the incident reports and the location where they occurred, police authorities are in the immediate vicinity
- Based on the incident reports, CI's demonstrated their skills and training through the Use of Force Continuum to diffuse situations and a firearm in all of these cases would not have been required
- By equipping customs officers with firearms, there is the introduction of additional hazards on the job. This dramatically increases the risk of a firearm being discharged and an injury being sustained by a CI or another customs employees or an immigration officer or a member of the travelling public.
- Based on approximately 200 interviews the majority of customs officers (about 75%) do not believe carrying a gun is necessary.

Our conclusion to not issue firearms to uniformed customs officers is upheld by the RCMP Commissioner. In a March 2001 letter from the RCMP Commissioner to the CCRA Commissioner (Appendix II), he states that he does not support the idea of supplying customs officers with firearms. Some of his rationale is based in part on the following excerpts from the letter:

"I believe that the issue of arming customs officers is based primarily on the perception that carrying a firearm is the only option for handling difficult situations. However, in reality, this can be more of a liability than a solution, and can significantly increase the danger with which the officers must contend".

"Despite the best training practices, there is always the potential that during a confrontation, armed officers may have their own firearm taken from them and turned against them or the general public."

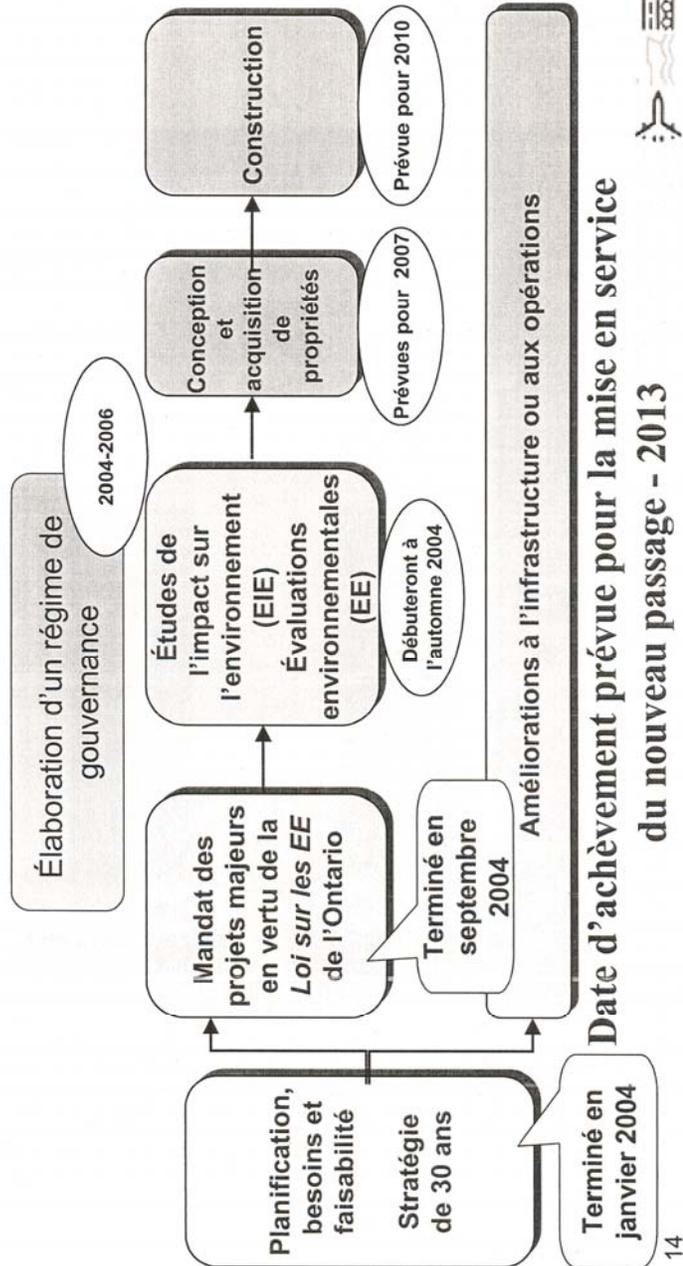
Recommendation:

1. Customs Services should not issue firearms to Customs Superintendents and Inspectors.

APPENDIX XII

Calendrier de construction jusqu'à 2013

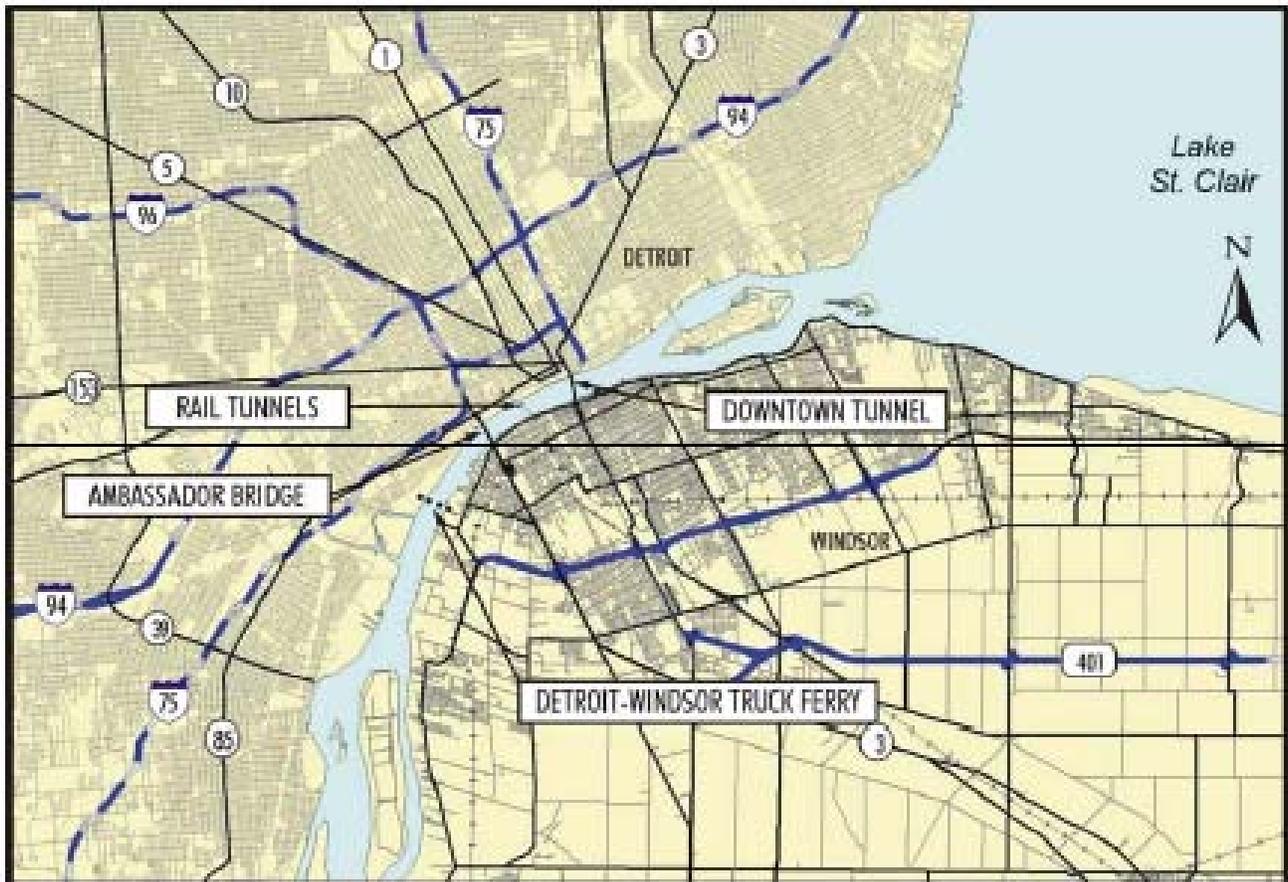
Initiatives à plus long terme (suite) Processus binational Windsor-Détroit



ANNEXE XIII

Sommaire des options de passage à Windsor-Detroit du rapport Schwartz

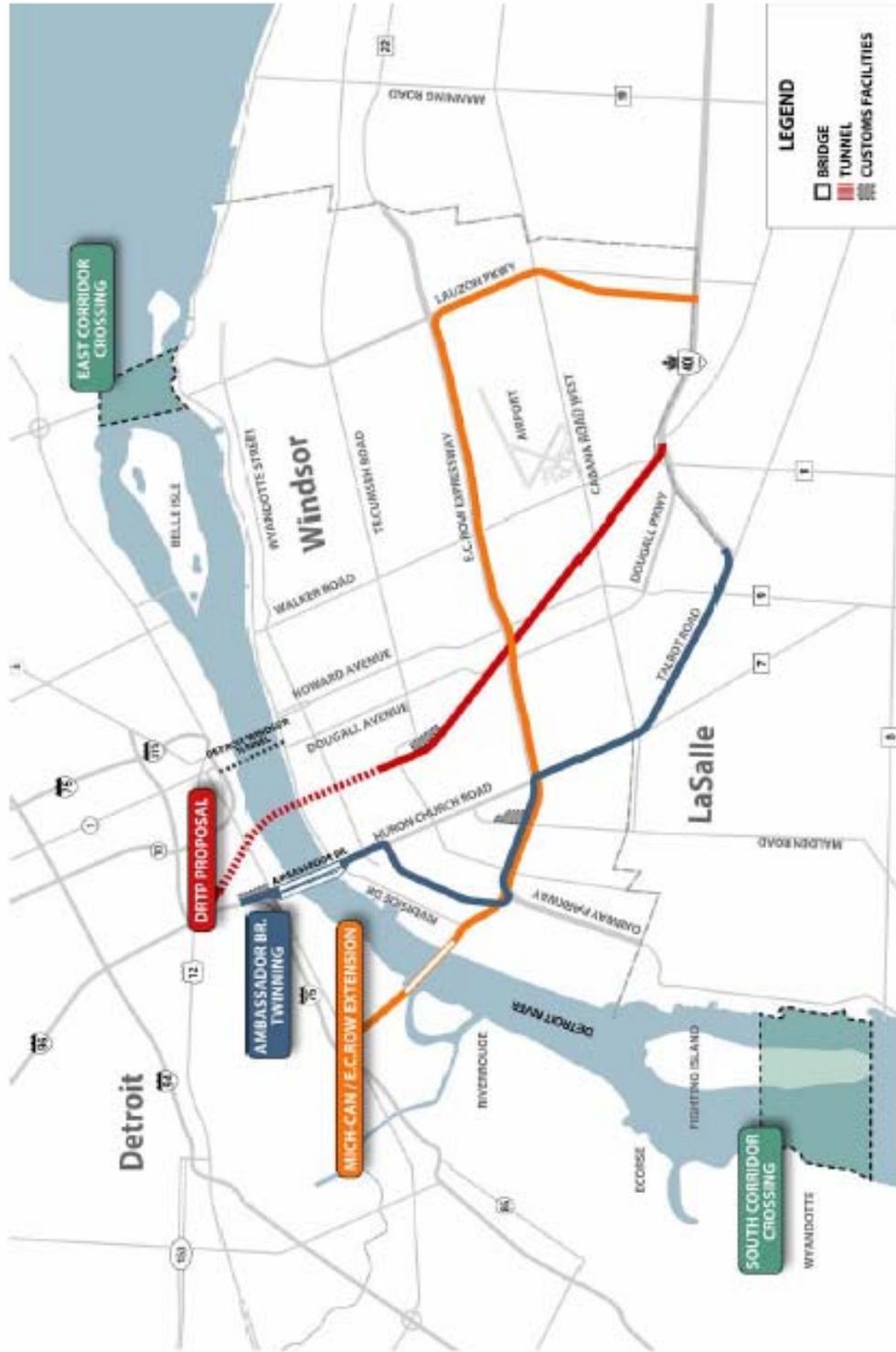
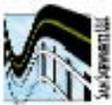
Ci-dessous est un schéma des passages à Windsor-Detroit.



Ce diagramme est disponible en anglais seulement.

Source : Michigan Department of Transportation and U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, "Draft Purpose and Need Statement," 1. Disponible à : http://www.partnershipborderstudy.com/pdf/DraftPurpose&Need_WEB.pdf. Dernière visite : 6 juin 2005.

Bi-National Alternatives



Ce diagramme est disponible en anglais seulement.

Source : Courtoisie de Sam Schwartz Engineering, LLC.

ANNEXE XIV

Opinion du Légiste sur la constitutionnalité des dispositions de dérogation semblable à ceux aux États-Unis

Par porteur

L'honorable Colin Kenny, président
Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense
Le Sénat

Le 2 juin 2005

Monsieur le Sénateur,

Au nom du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, vous avez demandé si le Parlement du Canada pourrait légalement être habilité à adopter une disposition de dérogation semblable à celle à l'étude par le Congrès aux États-Unis dans le cadre du projet de loi H.R. 418, la *Real ID Act of 2005*. La disposition américaine en question modifierait l'alinéa 102(c) de la *Illegal Immigration Reform and Immigrant Responsibility Act of 1996* (8 U.S.C. 1103 note). En fait, vous voulez savoir si le Parlement du Canada a le pouvoir nécessaire pour adopter une disposition analogue.

À mon avis, le Parlement du Canada peut adopter une disposition analogue en l'adaptant au contexte canadien. Par contre, vu le caractère distinct de nos constitutions, structures administratives et valeurs nationales ainsi que la différence des problèmes sociaux ciblés, la loi comporterait des variations.

Contexte

La disposition, dans le contexte américain, est issue d'une exigence législative existante aux termes de laquelle le Procureur général, en consultation avec le Commissaire de l'immigration et de la naturalisation, doit prendre les

À la limite de l'insécurité

mesures nécessaires afin d'assurer la construction rapide de routes et d'obstacles aux États-Unis en vue d'empêcher l'immigration illégale dans des régions connaissant un taux élevé d'immigrants illégaux, plus particulièrement la région de San Diego. L'amendement proposé remplacerait le pouvoir actuel du Procureur général de déroger à deux lois fédérales sur l'environnement en élargissant celui du Secrétaire du département de la sécurité intérieure de déroger à toutes les lois nécessaires en vue d'assurer la construction rapide des obstacles et des routes. Le pouvoir actuel est insuffisant pour empêcher les retards causés par les adversaires du projet de construction qui ont invoqué la loi californienne pour faire valoir leurs arguments. C'est ce problème qu'on cherche à contourner par cette disposition. L'amendement empêcherait les parties touchées par l'exécution de cette clause dérogatoire de réclamer une révision judiciaire ou des dommages-intérêts.

Votre préoccupation vient du fait que votre Comité estime que le gouvernement fédéral doit accélérer la construction d'infrastructures frontalières clés dans la région de Windsor-Détroit. Selon le Comité, la situation actuelle s'assimile à un état d'urgence parce qu'une perturbation importante de la circulation à un poste frontalier existant menacerait la sécurité du Canada. Le Comité croit que le gouvernement fédéral, en collaboration avec les autorités américaines, devrait créer un autre poste frontalier le plus tôt possible.

Par conséquent, alors que la mesure américaine est une mesure d'immigration ayant une incidence sur la sécurité et l'environnement, la mesure canadienne que recommande votre Comité viserait essentiellement la sécurité nationale et aurait des répercussions sur les ponts et tunnels internationaux, le commerce, l'immigration et peut-être l'environnement et d'autres éléments.

Questions constitutionnelles

En vertu de quelle autorité le Parlement pourrait-il adopter une clause de dérogation?

Du point de vue des lois fédérales, le pouvoir d'adopter des lois est assorti du pouvoir de les modifier et de les révoquer, et, par voie de conséquence, d'y déroger également. Le Parlement peut prévoir une dérogation aux lois fédérales et l'a fait par le passé.

En ce qui concerne les lois provinciales, la Constitution du Canada autorise le Parlement fédéral à adopter des lois qui interviennent dans un domaine de

ANNEXE XIV

**Opinion du Légiste sur la constitutionnalité des dispositions
de dérogation semblable à ceux aux États-Unis**

compétence provinciale. Si une loi fédérale est adoptée relativement à un champ de compétence fédérale et qu'elle « [...] *est en conflit avec une loi provinciale, aux termes de la doctrine de la suprématie, la loi fédérale l'emporte sur la loi provinciale* » [traduction libre] (Peter Hogg, *Constitutional Law of Canada* (3rd), p. 16-17). Le recueil des lois fédérales renferme de nombreuses dispositions qui lient expressément Sa Majesté en droit d'une province.

Quel champ de compétence constitutionnelle le fédéral peut-il invoquer relativement aux postes frontaliers internationaux et à leur sécurité? L'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867* confère au Parlement le pouvoir de légiférer pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada relativement à toutes les questions ne figurant pas dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés aux législatures des provinces. Au sujet du pouvoir de légiférer pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement, le professeur Hogg parle des lacunes, des préoccupations nationales et des situations d'urgence.

Un autre champ de compétence fédérale est l'effet combiné du paragraphe 91(29) et de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. L'alinéa 92(10a) soustrait à la compétence provinciale les travaux et entreprises s'étendant au-delà des limites de la province. Le paragraphe 91(29) est la disposition corollaire qui confère au Parlement la compétence de légiférer relativement aux catégories de sujets exclusivement assignés aux législatures des provinces.

De plus, l'alinéa 92(10)c) accorde expressément au Parlement le pouvoir de déclarer les travaux, bien qu'entièrement situés dans la province, être pour l'avantage général du Canada.

Par conséquent, même si les frontières en tant que telles ne sont pas des champs de compétence expressément assignés en vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, soit le Parlement a actuellement compétence à l'égard des postes frontaliers aux termes de l'effet combiné de l'alinéa 92(10)a) et du paragraphe 91(29), soit il peut s'attribuer cette compétence au moyen d'une ou plusieurs déclarations faites en vertu de l'alinéa 92(10)c).

Plusieurs autres champs de compétence fédérale qui sont énumérés sont également pertinents, notamment : la dette et la propriété privée (par. 91(1.12)); la réglementation du trafic et du commerce (par. 91(2)); la milice, le service

À la limite de l'insécurité

militaire et le service naval, et la défense du pays (par. 91(7)); les passages d'eau (*ferries*) entre une province et tout pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces (par. 91(13)); la naturalisation et les aubains (par. 91(25)); la loi criminelle (par. 91(27)); l'agriculture et l'immigration (par. 95).

Ces champs de compétence fédérale donnent lieu à l'exercice de pouvoirs que l'on peut noter en particulier : les mesures touchant la Le gouvernement fédéral peut se prévaloir du pouvoir que lui confèrent ces champs de compétence pour légiférer en matière de sécurité nationale, celles touchant ddes travaux à caractère local et d'es entreprises s'étendant au-delà des limites des provinces et ainsi que dess travaux déclarés être à l'avantage général du Canada, et celles faisant appel au ainsi qu'en matière de pouvoir de dépenser.

Quant à la question de la sécurité nationale, la sanction royale a été donnée le 23 mars 2005 à la *Loi sur le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile*, qui crée le nouveau ministère et abroge la *Loi sur le ministère du Solliciteur général*. D'autres lois tombent sous la rubrique générale de la sécurité nationale, notamment la *Loi sur la défense nationale*, la *Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité*, la *Loi sur les mesures d'urgence* et la *Loi sur la protection civile*.

Le projet de loi C-44, intitulé *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence*, est actuellement à l'étude par le Parlement. L'un des objectifs de ce projet de loi est de centraliser certaines décisions concernant les ponts et tunnels internationaux. L'article 63 de ce projet de loi modifierait plusieurs dispositions de la *Loi sur les transports du Canada*, en ajoutant notamment les articles 172.14 à 172.19 et l'article 172.2, qui figureraient sous le titre « Sûreté ». Ces dispositions autorisent le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à prendre des règlements concernant la sûreté des ponts et tunnels internationaux. Elles autorisent également le ministre à donner des directives d'urgence s'il est d'avis qu'il existe une menace immédiate. Il s'agit là de l'exercice d'un pouvoir plus particulier et plus restreint.

Quant à l'infrastructure elle-même, de par sa simplicité et sa certitude, une déclaration selon laquelle des travaux sont à l'avantage général du Canada présente un intérêt particulier, et cette option n'a pas été oubliée par le passé. Par exemple, l'article 2 de la *Loi concernant l'acquisition, l'exploitation et l'aliénation du Tunnel Windsor-Détroit par la cité de Windsor*, L.C. 1987, ch. 55, déclare le tunnel être un travail et une entreprise à l'avantage général du Canada.

ANNEXE XIV

**Opinion du Légiste sur la constitutionnalité des dispositions
de dérogation semblable à ceux aux États-Unis**

Voir également le nouvel article 172.03 proposé pour la *Loi sur les transports du Canada* que l'on trouve à l'article 63 du projet de loi C-44.

Le pouvoir de dépenser est davantage relié à la construction d'une nouvelle infrastructure qu'à la clause dérogatoire proposée. Le Parlement exerce son pouvoir de dépenser d'une foule de façons. Même si l'exercice de ce pouvoir n'est pas toujours apprécié et qu'il suscite parfois la controverse, selon le professeur Hogg : « [...] l'aspect le plus intéressant de la loi est que le Parlement fédéral peut dépenser ou prêter de l'argent au gouvernement, à l'institution ou à l'individu de son choix aux fins qu'il détermine et qu'il peut assortir sa décision d'accorder une subvention ou un prêt de conditions de son choix, y compris de conditions qu'il ne peut imposer directement par voie législative » [traduction libre] (p. 6-17).

Tout exercice du pouvoir fédéral doit naturellement faire l'objet d'un examen en vue de déterminer s'il respecte la *Charte canadienne des droits et libertés*.

En outre, alors que la *Charte* ne protège pas expressément le droit de propriété, la *Déclaration canadienne des droits* le fait. L'article 1 de cette loi quasi-constitutionnelle reconnaît le droit de l'individu à la jouissance de ses biens et de ne s'en voir privé que par l'application régulière de la loi. Il précise que toute loi du Canada, à moins qu'une loi du Parlement ne déclare expressément qu'elle s'appliquera nonobstant la *Déclaration*, doit s'interpréter et s'appliquer de manière à ne pas supprimer ou enfreindre la *Déclaration*.

Questions d'adaptation

Le fait qu'il est possible de faire une chose ne signifie pas qu'elle peut être faite de n'importe quelle façon. Elle doit être faite correctement dans le cadre de l'exercice légitime du pouvoir en respectant les paramètres applicables. En adaptant la notion de la clause de dérogation au contexte canadien, il faut prendre en considération les points suivants.

En conférant ou en exerçant le pouvoir de dérogation, le Canada voudra tenir compte de ses obligations internationales, particulièrement celles concernant les États-Unis. Il voudra par exemple prendre en compte ses obligations aux termes du *Traité des eaux limitrophes internationales* adopté en vertu de la *Loi*

À la limite de l'insécurité

du traité des eaux limitrophes internationales, et le rôle du Conseil international mixte créé pour l'administrer. Ses obligations en matière de libre-échange sont un autre exemple. Il voudra également tenir compte de ses obligations internes, contractuelles ou autres.

Alors que le Parlement pourrait vouloir limiter la capacité d'entraver ou de retarder la construction d'infrastructures frontalières en conférant au gouvernement exécutant un pouvoir de dérogation et en exerçant ce pouvoir, il pourrait naturellement anticiper les objections soulevées relativement à l'abolition de la révision judiciaire et il se pourrait que les Canadiens ne soient pas intéressés à priver les individus touchés de leur droit de recourir aux tribunaux en vue de réclamer des dédommagements.

Enfin, le Parlement voudra faire preuve de prudence en conférant le pouvoir de dérogation en mettant en place un mécanisme prévoyant son exercice. Alors que le ministre responsable de l'application d'une mesure de sécurité nationale pourrait être le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, la nature inhabituelle d'un tel pouvoir de dérogation laisse croire qu'il serait préférable de conférer l'exercice de cette responsabilité politique au gouverneur en conseil.

En espérant que ces renseignements vous seront utiles, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Mark Audcent

ANNEXES XV

Biographies des membres du Comité



L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Le sénateur Atkins a fait une carrière longue et émérite dans le domaine des communications, en l'occurrence comme cadre dans le secteur de la publicité. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaire santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti

progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du très hon. Brian Mulroney et du très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick).



L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il est le lauréat d'un prix Juno, d'un prix Gémeaux et du Grand Prix du Disque.

De 1968 à 1983, il a animé The Tommy Banks Show à la télévision. Le sénateur Banks a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 1986, des XV^{es} Jeux olympiques d'hiver et de divers autres événements marquants et il a été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques au Canada, aux États-Unis et en Europe.

Le sénateur Banks a été président fondateur de l'Alberta Foundation for the Performing Arts. Il est titulaire d'un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan et d'un doctorat honorifique en droit de l'Université de l'Alberta et lauréat du prix Sir Frederick Haultain. Il a également été reçu Officier de l'Ordre du Canada et décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta.

Tommy Banks a été convoqué au Sénat le 7 avril 2000. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.

Ce natif de Calgary qui a toujours vécu en Alberta est déménagé à Edmonton en 1949 où il vit avec Ida, leurs enfants devenus adultes et leurs familles.



L'honorable JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Le sénateur Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région de Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Le sénateur Cordy a en outre oeuvré auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, et au jury des prix littéraires de Dartmouth. Elle a aussi fait du bénévolat pour son église à Dartmouth.

Le sénateur Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Elle est actuellement membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Comité des affaires sociales, des sciences et de la technologie. Elle est vice-présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et vice-présidente de la section canadienne de l'Association parlementaire du Commonwealth.



L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie du Comité sénatorial de l'agriculture et des forêts, de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.



L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL, sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984.

Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, membre du Comité intérim sur la sécurité nationale et membre du Comité permanent de la régie interne. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régiment aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du

À la limite de l'insécurité

Sous-comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Association parlementaire Canada-Europe, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne et directeur du Conseil de l'Atlantique Nord du Canada.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1969 à 1979, il a exercé au bureau de premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense et vice-président du Comité spécial sur les drogues illicites. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca

Site web : <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>



L'hon. MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et est président du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siège au conseil d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et Sentry Select Capital Corp. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut (ancien président), du Festival de Stratford (ancien président), de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate (directeur), de la Fédération du saumon Atlantique - Canada (président), du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo (président, conseil d'administration) et de l'Université McGill (gouverneur).

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval et a été décerné des doctorats honorifiques en loi civile de Mount Allison University en 2001 et du University of New Brunswick en 2002. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.



L'honorable JIM MUNSON, sénateur

Jim Munson est mieux connu des Canadiens comme éminent journaliste et spécialiste des affaires publiques. Il a été mis en nomination deux fois pour un Prix Gémeaux en reconnaissance de son excellence en journalisme.

À titre de journaliste, il a été reporter pendant près de trente ans, plus récemment comme correspondant pour le réseau de télévision CTV. Durant toutes ces années, il a su mettre à profit ses connaissances, son savoir-faire et son talent d'observateur perspicace des gens et de la politique pour présenter aux auditeurs canadiens d'excellents reportages télévisés de toutes les régions du Canada et des quatre coins du monde. Il a assuré la couverture d'événements nationaux comme la campagne électorale des gouvernements de Pierre Trudeau, de Joe Clark et de Brian Mulroney, ainsi que d'événements internationaux comme la guerre entre l'Iran et l'Iraq, la guerre du Golfe et le massacre de la place Tiananmen à Beijing le 4 juin 1989.

Après une brève période de consultation auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, il s'est joint au cabinet du premier ministre, tout d'abord comme conseiller spécial en communications avant d'être promu directeur des Communications.

Jim Munson a été convoqué au Sénat le 10 décembre, où il représente la province de l'Ontario.

Il est actuellement membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense, du Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration et du Comité des langues officielles.

Jim Munson est né à Woodstock (Nouveau-Brunswick). Sa femme Ginette et lui vivent à Ottawa avec leurs deux fils.



L'honorable PIERRE CLAUDE NOLIN, sénateur

Le sénateur Pierre Claude Nolin a été nommé au Sénat par le premier ministre Mulroney le 18 juin 1993, à titre de représentant du district de Salaberry, au Québec.

Depuis ce temps, il s'est toujours montré très actif sur la scène parlementaire canadienne et internationale. Il occupe actuellement les fonctions de vice-président du Comité sénatorial de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il est aussi membre du Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles et du Comité mixte d'examen de la réglementation. De 1999 à 2002, il a présidé le Comité spécial du Sénat sur les drogues illégales.

Au niveau international, il est vice-président de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et rapporteur général de la Commission des sciences et de la technologie.

Le sénateur Nolin est avocat de profession et est membre du Barreau du Québec depuis 1977. Il a travaillé au sein de plusieurs cabinets d'avocats.

Avant sa nomination au Sénat, il a fait de la politique active, occupant des postes clés à l'intérieur comme à l'extérieur du gouvernement fédéral. Il a été chef de cabinet du ministre des Travaux publics de 1984 à 1986, et ensuite adjoint spécial du premier ministre Brian Mulroney. Il a quitté le gouvernement fédéral pour assumer les fonctions de directeur général du Parti progressiste-conservateur du Canada. Il a aussi été coprésident de la campagne électorale de 1997.

Natif de Montréal, le sénateur Nolin est le fils de l'honorable Jean-Claude Nolin, juge de la Cour supérieure du Québec, et de Jacqueline Quevillon. Il est marié à Camille Desjardins et le couple a trois enfants, Simon, Louis et Virginie.

ANNEXE XVI

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

À la limite de l'insécurité

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 a travaillé comme agent de la paix en Saskatchewan, en Alberta et au Québec. En 1972, il a été muté au Service de sécurité de la GRC, où il a participé à diverses enquêtes sur la sécurité nationale. Après la création du SCRS, en 1984, il s'est intéressé aux dossiers et a participé aux enquêtes du nouveau service concernant la sécurité nationale.

M. Denofsky a occupé divers postes fonctionnels et de gestion de niveau supérieur au sein du SCRS, notamment ceux de Chef, Contre-espionnage, Région du Québec; de directeur général adjoint, Opérations, Région d'Ottawa; de directeur général adjoint, Contre-terrorisme, Direction générale de la GRC, Ottawa; et de directeur général, Contre-espionnage, Direction générale de la GRC, Ottawa. Lorsqu'il a pris sa retraite du SCRS, M. Denofsky était directeur général, Recherche, analyse et production, Direction générale de la GRC, Ottawa. À ce titre, il était chargé de produire et de fournir au gouvernement des produits analytiques de toutes sources relatifs aux menaces à la sécurité du Canada.

M. Denofsky a aussi représenté le SCRS pendant de nombreuses années aux réunions du Comité spécial OTAN, à Bruxelles, en Belgique. Le Comité spécial est une organisation de services de sécurité et de renseignement représentant toutes les nations membres de l'OTAN. En 2002, M. Denofsky était président du Groupe de travail du Comité spécial OTAN.

M. Denofsky est diplômé de la University of Toronto et détient un diplôme d'études supérieures en administration publique de la Carleton University, d'Ottawa. Il est membre du Conseil consultatif du Canadian Centre of Intelligence and Security Studies (CCISS) de la Carleton University. Il est marié et père de deux enfants.



Dr. Grant Dawson, Analyste

Grant Dawson s'est joint à la Direction de la recherche parlementaire en mars. Il est l'attaché de recherche du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Le D^r Dawson a obtenu son double baccalauréat avec spécialisation (histoire et anglais) et sa maîtrise (histoire) de l'Université du Manitoba et son doctorat en histoire de l'Université Carleton à Ottawa. Sa dissertation constitue le premier examen critique du processus décisionnel du gouvernement canadien concernant sa contribution au déploiement de troupes dans le cadre des opérations de paix en 1992. Parmi les sujets de recherche d'intérêt particulier pour le D^r Dawson, mentionnons l'histoire diplomatique et militaire du Canada, l'histoire de la paix (notamment les écrits de Jean de Bloch), le maintien de la paix et la consolidation de la paix. Le D^r Dawson a publié dans le «Journal of Contemporary History» (article de tête en janvier 2002), «International Journal» (printemps 2000) et dans les éditions 2001 et 2003 du recueil d'essais de politique étrangère «Canada Among Nations».

D^r Dawson a donné des cours au Collège militaire royal de Kingston et a bénéficié d'une bourse de recherches doctorales du ministère de la Défense nationale et du Forum sur la sécurité et la défense en 2001-2002 et 2002-2003.



Liam Price, Analyste

Liam Price s'est joint à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement en janvier 2004. Il est attaché de recherche pour le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Price a obtenu un baccalauréat *cum laude* en sciences, Programme du service extérieur (études en sécurité internationale) de l'Université Georgetown de Washington, DC, et une maîtrise en littérature (études en sécurité internationale) de l'Université St. Andrews d'Écosse. M. Price a également obtenu de l'Université Georgetown un certificat en diplomatie des affaires internationales et il a participé à l'élaboration d'un cours sur le Canada et la mondialisation. Il a également remporté la médaille Krogh et la médaille pour l'apprentissage, la paix et la liberté, et a été choisi comme conférencier à la collation des grades.

Les plus récentes études de M. Price portent sur la théorie des relations internationales post-positivistes, les interventions militaires face au terrorisme et l'émergence de compagnies militaires privées au Sierra Leone.



Daniel Charbonneau, Greffier

Dan est arrivé à la Direction des comités du Sénat comme greffier de comité en 2001 et a travaillé pour plusieurs comités, soit les comités permanents de la sécurité nationale et de la défense; des affaires sociales, des sciences et de la technologie; et de l'agriculture et des forêts, et le Comité spécial des drogues illicites.

Dan détient un B.A. en science politique avec spécialisation en gouvernement canadien de l'Université Laurentienne. Étudiant, il était actif dans le campus et a occupé plusieurs postes clés à l'*Association des étudiantes et étudiants francophones* (AEF), notamment celui de président-directeur général. Il a été membre du sénat académique de l'université et de plusieurs de ses comités. Une fois diplômé, il a continué de s'occuper des affaires de l'université à titre de membre du conseil d'administration de l'Association des anciens de l'Université Laurentienne.

De 1995 à 2000, Dan a été adjoint spécial et agent de relations publiques d'un député de la Chambre des communes.

Actuellement, il étudie à temps partiel au Collège Algonquin pour devenir sommelier.



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.



Kevin Pittman, Greffier législatif

Il a étudié en histoire à l'Université Memorial à Terre-Neuve, puis il a obtenu un diplôme de l'Université Laval en sciences politiques.

Ayant passé son diplôme, Kevin est allé en Corée du Sud où il a enseigné dans une école secondaire de la ville de Taegu pendant trois ans.

À son retour d'Asie, il a entrepris des études supérieures en analyse de politiques à l'Université Laval.

Kevin vient de commencer à travailler au Sénat comme greffier législatif dans le mois de septembre 2004. Auparavant, il était agent d'interprétation à la Direction des Programmes parlementaires destinés au public de la Bibliothèque du Parlement.

Sa passion de longue date pour l'histoire et la politique a beaucoup influencé son choix de carrière.