

Manuel de sécurité du Canada

ÉDITION 2007

*Le point sur les problèmes de sécurité dans
la quête de solutions*

CÔTES

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

March 2007

MEMBRES DU COMITÉ

39^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable Norman A. Atkins, *vice-président*

et

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Rod A.A. Zimmer

* L'honorable Marjory Lebreton, C.P. (ou l'honorable Gerald Comeau)

* L'honorable Céline Hervieux-Payette (ou l'honorable Claudette Tardif)

* *Membres d'office*

Autres sénateurs ayant participé aux travaux du Comité pendant la 1^{ère} session de la 39^e législature :

L'honorable George Baker

L'honorable Janis G. Johnson

L'honorable Michael Meighen

L'honorable Grant Mitchell

L'honorable Pierre Claude Nolin

L'honorable Hugh Segal

L'honorable Gerry St. Germain, C.P.

L'honorable Terry Stratton

L'honorable David Tkachuk

MEMBRES DU COMITÉ

38^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable Jim Munson

L'honorable Pierre Claude Nolin

* L'honorable Jack Austin, C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)

* L'honorable Noël A. Kinsella (ou l'honorable Terry Stratton)

* *Membres d'office*

Autres sénateurs ayant participé aux travaux du Comité pendant la 1^{re} session de la 38^e législature :

L'honorable Ione Christensen

L'honorable Anne C. Cools

L'honorable Percy Downs

L'honorable Rose-Marie Losier-Cool

L'honorable John Lynch-Staunton

L'honorable Terry M. Mercer

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Donald H. Oliver

L'honorable Gerard A. Phalen

L'honorable William Rompkey

L'honorable Peter A. Stollery

L'honorable David Tkachuk

L'honorable Marilyn Trenholme Counsell

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 3^e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA
DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable Jim Munson

L'honorable David P. Smith, C.P.

* L'honorable Jack Austin, C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)

* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

* *Membres d'office*

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 2^e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA
DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable David P. Smith, C.P.

L'honorable John (Jack) Wiebe

* L'honorable Sharon Carstairs, C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)

* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

* *Membres d'office*

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Laurier L. LaPierre

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable John (Jack) Wiebe

* L'honorable Sharon Carstairs, C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)

* L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

* *Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

Problème 1 : Une Garde côtière sans mordant	1
Problème 2 : Trop de brèches à colmater sans un plan.....	13
Problème 3 : Surveillance radar insuffisante le long des côtes	20
Problème 4 : Insuffisance des patrouilles côtières de courte portée.....	23
Problème 5 : Insuffisance des patrouilles de longue portée sur les trois côtes.....	26
Problème 6 : Absence d'un réseau de communication de préavis de circulation maritime	29
Problème 7 : Manque de surveillance dans les Grands Lacs.....	36
Problème 8 : Manque de ressources policières affectées à la surveillance des eaux côtières intérieures du Canada	45
ANNEXE I.....	51
Ordre de renvoi	51
ANNEXE II.....	53
Index des recommandations - Manuel de sécurité du Canada 2005.....	53
ANNEXE III	57
Nouvelles recommandations	57
ANNEXE IV	61
Description des gardes-côtes et grand brise-glace arctique recommandé par le Comité.....	61
ANNEXE V	65
Glossaire.....	65
ANNEXE VI	73
Ont discuté avec le Comité	73
ANNEXE VII.....	111
Biographies des membres du Comité	111
ANNEXE VIII	115
Biographies du Secrétariat du Comité	115

Côtes

Problème 1 : **Une Garde côtière sans mordant**

Faute des attributions, de l'expérience, de l'équipement et de l'orientation générale nécessaires, la Garde côtière du Canada n'a pas pu contribuer de façon significative à la défense des côtes du Canada.

La Garde côtière accomplit certaines tâches de façon extrêmement efficace, mais elle ne garde pas nos côtes. Elle installe des bouées, brise la glace, applique les règlements sur les pêches et fournit une desserte pour les patrouilles de la GRC. Il ne faut pas la blâmer si la sûreté est à peu près exclue de son mandat, celui-ci étant axé principalement sur la protection de l'environnement, le soutien à la recherche scientifique, la facilitation du commerce, la sécurité de la navigation et l'intervention en cas d'urgence.

La Garde côtière n'exerce aucune fonction de nature policière, elle n'est pas armée et elle relève du ministère des Pêches et des Océans. Pour toutes ces raisons, elle se voit mal assurer la protection de nos côtes.

Depuis plusieurs années, le Comité s'imagine mal qu'aucun gouvernement à Ottawa ne semble comprendre que le littoral canadien est pratiquement laissé sans défense et que la Garde côtière canadienne est la mieux placée pour le défendre.

Certains témoins pensent que, parce que la Garde côtière est syndiquée, sa transformation en organisme à caractère policier nécessiterait un important changement de culture. Ils seraient étonnés de voir le syndicat consentir à un tel changement et croient que la syndicalisation de ses membres priverait la Garde côtière de la souplesse nécessaire pour réagir comme il se doit en cas de difficultés. Mais la syndicalisation n'est pas un obstacle.

Le Comité a entendu des représentants des deux syndicats de la Garde côtière à deux occasions différentes, et les deux syndicats étaient favorables à l'idée d'une Garde côtière jouant un rôle policier, pourvu que ses membres soient formés et équipés adéquatement à cette fin et qu'ils reçoivent un salaire raisonnable pour

s'acquitter de leurs nouvelles responsabilités. Ils ont donné leur aval même si le commissaire responsable de la Garde côtière a affirmé dans son témoignage que les employés ne seraient pas d'accord avec cette idée.

Pourquoi la Garde côtière du Canada ne pourrait-elle pas exercer un rôle policier, comme ses homologues des États-Unis, d'Israël, de Norvège, des Émirats arabes unis et de nombreux autres pays? Et pourquoi, pour combler les énormes brèches dans notre défense côtière, ne ferions-nous pas appel à un organisme qui patrouille régulièrement le long des côtes canadiennes? La Garde côtière est mal équipée et sous-financée, c'est un fait, mais il ne devrait pas en être ainsi s'il existe une volonté politique de faire en sorte qu'elle porte bien son nom.

La Marine canadienne ne veut pas de ce rôle. Comme la plupart des marines dans le monde, elle se voit comme une force de combat intervenant en haute mer ou loin du Canada. En outre, elle a déjà assez de mal à obtenir du financement pour assumer ses responsabilités actuelles, qu'elle n'a pas besoin qu'on lui demande aussi de patrouiller le littoral. De toute manière, les frégates de la Marine sont une ressource trop coûteuse pour assurer le genre de défense côtière dont le Canada a besoin. On pourrait à la place équiper la Garde côtière de navires mieux adaptés à l'emploi et laisser la Marine s'acquitter de ses tâches ailleurs.

L'élément primordial de la nouvelle politique de défense du gouvernement est « Le Canada d'abord ». Dans ce cas, pourquoi ne tient-on aucun compte dans les plans du besoin fondamental de défendre les côtes canadiennes? La politique de défense ne rimera à rien si nos côtes, qui s'étendent sur des milliers de kilomètres, sont laissées sans surveillance. « Le Canada d'abord » est une formule merveilleusement patriotique qui semble toucher une corde sensible chez les Canadiens, mais faute de mesures concrètes pour garantir la protection du littoral, ce ne sera jamais que des belles paroles employées par le gouvernement pour convaincre les Canadiens qu'il fait tout pour les défendre, alors que ce n'est pas vrai.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que le gouvernement fédéral prenne sans délai des mesures pour retirer la Garde côtière canadienne du portefeuille du ministère des Pêches et des Océans, afin d'en faire un organisme**

indépendant relevant du Parlement. À ce titre, elle assumerait les mêmes fonctions – recherche et sauvetage, déglacage, aides à la navigation, installation de bouées, sécurité nautique, pêches et protection de l’environnement – ainsi que de nouvelles responsabilités liées à la sécurité nationale. Elle exercerait ses fonctions relatives à la sécurité nationale sous la direction des centres d’opérations côtières du ministère de la Défense nationale (Trinity et Athena)¹. (Recommandation faite en octobre 2003)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse au Comité, le 29 août 2006, le ministère des Pêches et des Océans indiquait ce qui suit :

« La Garde côtière canadienne (GCC) est devenue, en décembre 2003, un organisme de service spécial (OSS) relevant du ministre des Pêches et des Océans. Ce changement a permis à l’organisation de renouer avec les questions opérationnelles et d’assumer ses responsabilités à titre d’exploitant de la flotte civile du gouvernement fédéral et d’autres services maritimes essentiels de premier plan, notamment des services de communications maritimes et de soutien à la navigation. Du coup, afin de permettre qu’on se concentre davantage sur l’amélioration des forces de la GCC dans la prestation des services opérationnels aux Canadiens, toutes les questions de réglementation en matière de sécurité maritime qui incombaient à la GCC ont été confiées à Transports Canada. La Garde côtière est officiellement devenue un OSS le 1^{er} avril 2005.

Au cours des quatre dernières années, un vaste effort concerté, sous l’égide du *Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM)*, a été entrepris pour clarifier et renforcer les obligations des divers portefeuilles fédéraux liés à la sûreté maritime au pays. Le GTISM

¹ Octobre 2003 - *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 113).
Recommandation n° 4.1.

Réponse du gouvernement ...

privilégie une formule de collaboration multi-organisme pour la sûreté maritime, où chaque ministère ou organisme peut se concentrer sur ses rôles et responsabilités actuels et tirer parti des forces qu'il a déjà. Cette façon de faire permet d'éviter les redondances potentielles, car elle assure la clarté des rôles ministériels en matière de sûreté maritime, et encourage l'utilisation à bon escient des fonds pour atteindre les objectifs fédéraux de sûreté maritime, en évitant que les efforts se chevauchent. La Garde côtière participe de façon proactive à cette approche multi-organisme, au moyen d'un appui direct à l'atteinte des objectifs de sécurité nationale de ses partenaires du GTISM.

Les fonds pour le projet ont été fournis à la communauté chargée de la sécurité (l'Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada, la GCC, la GRC) afin qu'elle loge à la même enseigne que le personnel du MDN chargé des opérations et des renseignements maritimes dans les Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) en vue de rassembler toutes les ressources civiles et militaires nécessaires pour détecter et évaluer les menaces à la sûreté maritime et intervenir en conséquence. Les COSM côtiers seront réseautés avec les systèmes de communications et de trafic maritime de la Garde côtière (une autre source d'information intégrale pour l'établissement d'une base de renseignements en matière maritime et du Tableau de la situation maritime). Des fonds ont également été affectés pour établir un COSM provisoire des Grands-Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (COSM-GL) dirigé par la GRC avec une participation multi-organisme, notamment de la Garde côtière, à l'élaboration d'une proposition pour un COSM-GL permanent. Un Centre provisoire a été organisé dans la région du Niagara (en août 2005) et les responsables de la planification continuent de chercher des options pour qu'il devienne permanent.

Réponse du gouvernement ...

Il existe une valeur inhérente à l'accroissement des patrouilles sur l'eau où la GRC, la Garde côtière et le Commandement maritime des Forces canadiennes seront mieux placés pour intervenir lorsqu'un navire posera une menace pour le Canada, voire l'interdire ou embarquer à son bord. Le MDN et la GCC ont produit un descriptif d'un projet de présence accrue qui a résulté en un versement de fonds pour accroître les patrouilles sur l'eau par la Marine et la Garde côtière, et pour améliorer le programme de surveillance aérienne du ministère des Pêches et des Océans. Ces initiatives sont en place depuis octobre 2004.

L'approche multi-organisme prévoit déjà que la Garde côtière canadienne gère et exploite les patrouilleurs au moyen d'équipages conjoints de la GRC et de la GCC dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. La GCC fournit son expertise dans l'exploitation des bâtiments en mer et la gestion de la flotte, tandis que la GRC se sert de ses pouvoirs constabulaires et de son mandat d'application du Code criminel et de lutte contre le terrorisme pour faire appliquer le droit canadien. Par ailleurs, l'approche multi-organisme va élargir la coopération actuelle entre la Garde côtière et les Forces canadiennes pour ce qui est de la connaissance du domaine maritime et de la collecte de données sur le trafic maritime dans les eaux canadiennes et au-delà. La Garde côtière établit présentement des contrats pour quatre nouveaux patrouilleurs de 30 à 35 mètres, dont la mise en service devrait se faire au début de l'exercice 2009-2010, afin d'augmenter les activités d'application de la loi en mer que mènent la GRC / GCC dans la région des Grands Lacs – fleuve Saint-Laurent². »

² Ministère des Pêches et des Océans, « Mise à jour sur la recommandation n° 4.1 du rapport du CSPSND intitulé *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde*, août 2006, p. 1-2.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Voilà beaucoup de mots pour dire que la Garde côtière fait partie de cette belle et grande famille au sein de l'administration fédérale qui veille à la sécurité nationale, alors qu'on ne fait rien de plus que diviser le territoire et gérer plutôt mal les différentes pièces du casse-tête.

Prenons cette phrase : « Il existe une valeur inhérente à l'accroissement des patrouilles sur l'eau où la GRC, la Garde côtière et le Commandement maritime des Forces canadiennes seront mieux placés pour intervenir lorsqu'un navire posera une menace pour le Canada. » C'est exact, sauf qu'il y a moins d'un an, la force maritime sur la côte est ayant épuisé tous ses fonds pour le premier trimestre de 2007, la Marine avait annoncé qu'elle interromprait ses patrouilles jusqu'à la fin de l'année financière. Il avait fallu une levée de boucliers au sein de la population pour que les patrouilles reprennent.

La réponse ci-dessus donne à penser que le ministère des Pêches et des Océans contribue déjà à la défense des côtes du Canada, et c'est vrai. Il a recours aux services de la société Provincial Airways pour prendre des photos aériennes et recueillir des données à l'aide de systèmes de radar et d'identification automatique, dans le but de suivre les déplacements des navires sur les côtes est et ouest du Canada. Provincial Airways affecte à cette tâche trois appareils de surveillance King Air 200 entièrement équipés, à raison de 5 000 heures en moyenne par année³. Au moment d'aller sous presse, Provincial Airways avait déjà accumulé 6 400 heures de vol de surveillance pour le compte du ministère en 2006-2007. Une mission dure en moyenne 5,5 heures et on en effectue entre trois et cinq par jour. Les données obtenues pendant une mission sont versées presque instantanément (il y a des mises à jour toutes les 15 minutes) dans une base de données où les autorités compétentes peuvent vérifier s'il y a des navires d'intérêt au large de nos côtes. Une fois que, sa mission terminée, l'aéronef s'est posé, il ne faut pas plus de 30 minutes pour communiquer les données recueillies aux partenaires du MPO, dont la Défense nationale⁴.

³ Provincial Airways, Aérospatial et défense, Relations avec le gouvernement canadien.
<http://www.provincialairlines.com/AMSDGovRel.htm>

⁴ Correspondance entre l'attaché de recherche et un cadre fonctionnel de Pêches et Océans Canada.

Le problème se situe au niveau de l'intervention, quand il s'agit d'inspecter physiquement un navire d'intérêt. Qui s'occupe de ce travail? La Garde côtière? Non, elle n'a aucun pouvoir policier, quoiqu'on puisse avoir besoin de ses services pour transporter sur les lieux les membres de la GRC. La GRC, donc? Oui, sauf qu'elle manque de personnel, à tel point que, en Nouvelle-Écosse, par exemple, elle n'a que 13 agents pour assurer la sécurité d'un littoral de 7 400 kilomètres⁵.

Les côtes et les Grands Lacs laissés sans défense

Certaines ressources *pouvant* servir à la défense du pays demeurent sous-utilisées alors que celles qui *sont* déjà employées à cette fin restent encore mal utilisées. La Garde côtière pourrait vraiment contribuer utilement à la défense de nos côtes si elle était équipée convenablement et si on lui confiait des tâches policières, mais elle occupe 99 p. 100 de son temps autrement.

Elle devrait passer du portefeuille du ministre des Pêches et des Océans à celui du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. Elle demeurerait un organisme distinct, son mandat serait davantage axé sur la sécurité et ses employés seraient armés et formés au maniement d'une arme à feu, et équipés du type de navires et de tout le matériel nécessaires pour effectuer du travail d'interdiction le long des côtes canadiennes, sans négliger leurs tâches actuelles, à savoir la recherche et le sauvetage, le déglacage, l'aide à la navigation, etc.

Besoin de nouveaux navires

De quel type de navires la Garde côtière aura-t-elle besoin pour accomplir ce genre de travail?

Le 2 juin 2003, M. John Dewar, ancien capitaine (maintenant à la retraite) de la Marine canadienne, a déclaré devant le Comité⁶ que le Canada devrait doter la Marine de « garde-côte », des navires dont la taille correspond à celle d'une corvette, pour assurer l'application de nos lois maritimes.

⁵ Ian Atkins, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, transcription d'audience, 22 septembre 2003, Fascicule 22, 37^e législature, 2^e session.

http://www.parl.gc.ca/37/2/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/22evb-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=2&comm_id=76 (consulté le 8 mai 2004).

⁶ Le capitaine (M) (retraité) John Dewar a comparu à titre personnel devant le Comité le 2 juin 2003 et le 13 juin 2005.

Il a recommandé l'achat d'un navire mesurant 75 mètres et capable de naviguer sur une mer agitée, de se déplacer rapidement (25 nœuds minimum en utilisant la propulsion diesel) et de rester en mer pendant 30 jours. Il a souligné qu'un pont ou un support d'atterrissage pour un gros hélicoptère maritime comme le Sea King est essentiel. Un hélicoptère aiderait à l'identification de navires et augmenterait la portée visuelle à partir du navire. Habituellement, les marins peuvent voir entre 6 et 10 milles nautiques depuis leur navire, mais la plupart des hélicoptères maritimes ont un rayon d'action de 150 milles nautiques.

Comparaison avec les garde-côte de la Garde côtière canadienne

Les garde-côte de la Garde côtière du Canada ne répondent pas aux critères établis par M. Dewar. Le *Gordon Reid* et le *Tanu* ne sont pas assez rapides ou assez gros. Le premier, âgé de 17 ans, mesure 50 m de long et a une vitesse maximale de 16,5 nœuds, tandis que le second, âgé de 39 ans, fait 50,1 mètres de long et a une vitesse maximale de 13,5 nœuds.

Le *Sir Wilfred Grenfell* (20 ans), le *Leonard J. Cowley* (23 ans) et le *Cape Roger* (30 ans) sont assez gros, mais trop lents. Le premier mesure 68,5 mètres de long et a une vitesse maximale de 16 nœuds, le deuxième mesure 72 mètres de long et a une vitesse maximale de 15 nœuds et le troisième mesure 62,5 mètres de long et a une vitesse maximale de 17 nœuds.

De plus, parmi les cinq garde-côte polyvalents de la Garde côtière dépassant 50 mètres de long, deux (le *Cape Roger* et le *Tanu*) ont au moins 25 ans. Les deux ont été modernisés, le *Tanu* il y a 20 ans et le *Cape Roger* il y a 11 ans, mais ils ne sont toujours pas équipés pour accomplir des tâches policières et ils devront un jour être remplacés. Les autres garde-côte devraient être remplacés peu de temps après ou, à tout le moins, être équipés de certains armements au cours de leur modernisation à mi-vie.

Coût du navire recommandé

On estime que le navire recommandé coûterait entre 55 et 100 millions de dollars canadiens l'unité. Puisqu'on l'utiliserait pour l'application de la loi, on pourrait adopter des pratiques d'acquisition et de construction commerciales pour abaisser le prix unitaire. On pourrait faire appel à des ressources civiles pour l'entretien pendant toute la vie du navire, ce qui réduirait le coût encore plus.

Les facteurs principaux influençant le coût du navire sont la sophistication et le nombre de radars, de capteurs, d'équipements de communication et de systèmes d'armes qu'il contient. Il existe une grande variété de capteurs et de radars et ceux qui équiperaient le garde-côte seraient beaucoup moins coûteux que ceux que l'on trouve sur une frégate ou un destroyer.

Il est important que la taille du garde-côte corresponde à peu près à celle qui a été spécifiée, car le navire doit avoir une bonne tenue de mer⁷. La taille d'un navire n'est pas directement proportionnelle à son coût. Les dimensions physiques d'un navire ne représentent qu'une petite partie de son coût total, mais elles ont un impact significatif sur sa performance. M. Dewar a souligné au Comité que le garde-côte devrait avoir environ 75 mètres de long pour pouvoir effectuer des abordages et avoir la tenue de mer désirée.

Voici, selon nous, quelques-unes des caractéristiques que devrait présenter le garde-côte pour appliquer la loi dans nos eaux littorales :

1. la capacité d'opération sur une mer agitée ;
2. une vitesse maximale élevée pour se mettre en position et pourchasser des navires;
3. une grande autonomie pour maximiser le temps de sortie;
4. la capacité d'embarquer un gros hélicoptère (un CH124, par exemple);
5. la capacité de transporter et de déployer des équipes d'arraisonnement;
6. la tolérance aux glaces (glace de l'année);
7. des capteurs (radar, ESM, électro-optique, sonar, etc.) perfectionnés;
8. la capacité à participer à des régimes de commandement et de contrôle réseautiques;
9. des moyens de communication à la fine pointe du progrès;
10. un armement compatible avec les fonctions d'exécution de la loi, à savoir des armes légères, des mitrailleuses (p. ex., calibre 50), des armes de moyen calibre (p. ex., 57 ou 76 mm) et des systèmes d'armes de combat rapproché (p. ex., Phalanx).

Le Comité est d'avis qu'on devrait déployer huit de ces navires, pourvus d'une centaine de membres d'équipage et dont le coût équivaut à peu près au tiers de celui d'une frégate de la Marine, sur chacune des côtes est et ouest du Canada⁸.

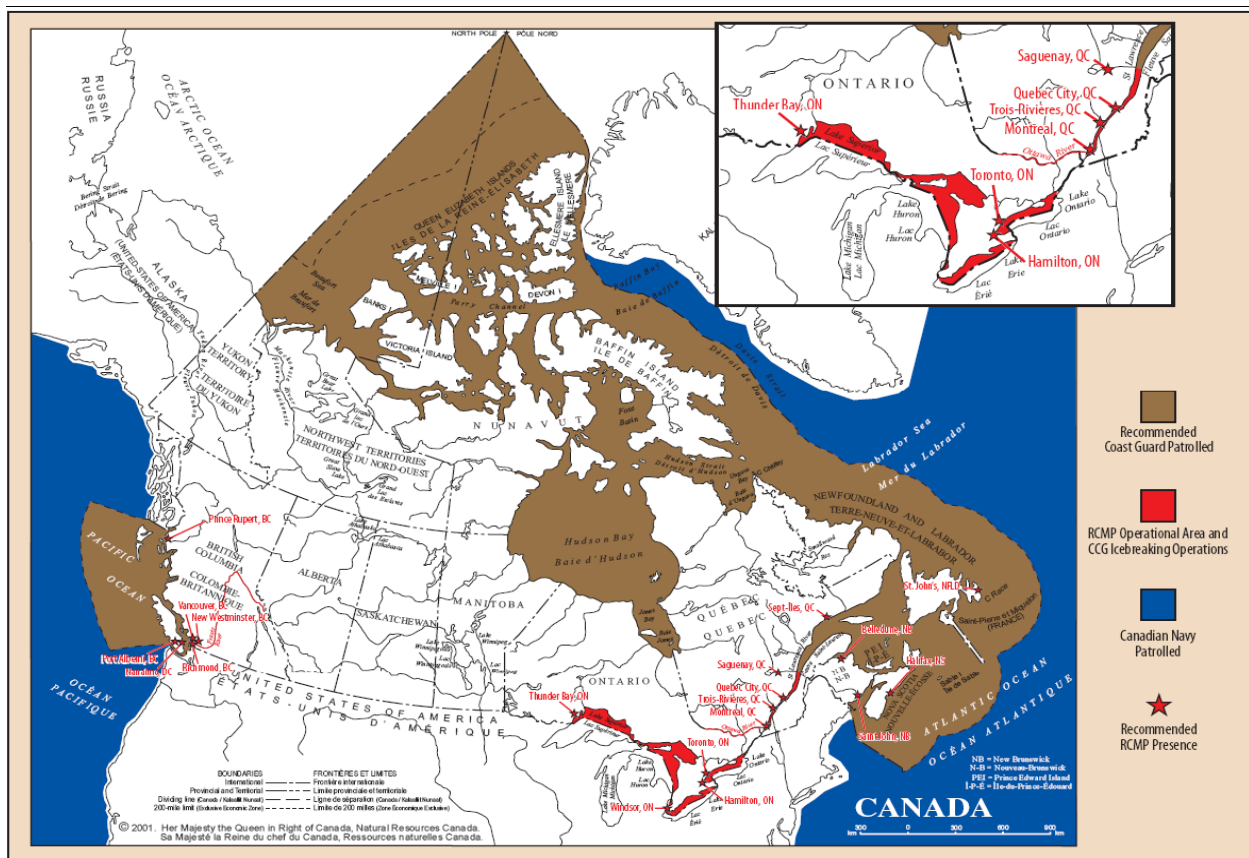
⁷ On entend par là la capacité du navire à naviguer aisément sur une mer agitée.

⁸ Le gouvernement devrait aussi s'intéresser au navire conçu par la U.S. Coast Guard, dont on trouvera une description à l'Annexe V.

Pourquoi la Marine ne peut-elle pas accomplir ces fonctions?

La Marine n'a pas les navires qui conviennent à ce genre de travail. Les frégates sont trop grosses, et leur coût d'exploitation trop élevé, pour qu'on leur fasse patrouiller le littoral. Ce serait du gaspillage. Les bâtiments de patrouille côtière (NDC) ont une piètre tenue de mer et ils sont trop lents (vitesse maximale de 15,5 noeuds). Leurs équipages souffrent du mal de mer lorsqu'ils passent plus de quelques heures au large des Grands Bancs. Il s'agit essentiellement de navires d'entraînement qui se prêtent mal à la protection des côtes canadiennes.

La Marine *pourrait* assurer la surveillance des côtes canadiennes si elle était pourvue de nouveaux navires, mais l'acquisition de tels navires se ferait sans doute aux dépens des frégates et des destroyers dont elle a besoin pour ses opérations outre-mer.



Carte illustrant les zones de responsabilité de la GRC (en rouge), de la Garde côtière (en brun) et de la Marine canadienne (en bleu).

Le déglacement dans l'Arctique

Le gouvernement actuel semble avoir la ferme intention d'employer la Marine canadienne au déglacement dans l'Arctique. Le Comité trouve que ce serait une bien curieuse utilisation de cette ressource étant donné que la souveraineté du Canada dans cette partie de son territoire n'est pas menacée par des envahisseurs venus de la mer. D'ailleurs, le Canada ne va pas recourir à la force pour affirmer sa souveraineté dans le Nord. Peut-on s'imaginer en effet que l'on ouvre le feu sur les navires américains ou britanniques qui franchissent le Passage du Nord-Ouest?

Ce serait en effet une bien curieuse manière d'utiliser nos ressources. La Marine n'a pas fait de déglacement depuis une cinquantaine d'années et personne dans la Marine n'a d'expérience en la matière. Puisque ce travail fait partie du mandat de la Garde côtière canadienne, pourquoi ne pas laisser celle-ci continuer de l'accomplir dans l'Arctique. Pour donner aux autres pays l'impression de défendre plus vigoureusement notre souveraineté dans les eaux arctiques, il serait de beaucoup préférable d'armer notre Garde côtière au lieu de déformer notre Marine.

Par conséquent :

On devrait armer, au cours des trois prochaines années, les brise-glaces et les navires baliseurs qui sont en service actuellement. Bon nombre de ceux-ci ont déjà un hélicoptère embarqué ou, à tout le moins, la capacité d'embarquement d'un hélicoptère. Les plus récents devraient être modifiés pour accomplir des tâches policières au cours de leur modernisation de mi-vie et tous les nouveaux navires de la Garde côtière devraient être construits en vue d'assumer ces tâches.

La Garde côtière canadienne est sous-utilisée. En l'employant à meilleur escient, non seulement améliorerait-on infiniment la défense des côtes du Canada, mais on donnerait une valeur ajoutée à une ressource que les Canadiens paient de leur propre poche. La vérificatrice générale du Canada a sévèrement critiqué la Garde côtière canadienne dernièrement, affirmant qu'il est grand temps de la ranimer. Lui confier un nouveau rôle serait un moyen de ressusciter une institution qui, à force d'être négligée, est devenue pratiquement inutile.

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

- C1. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada dote la Garde côtière canadienne de trois brise-glace de classe 10 pouvant servir à l'année longue et pourvus des équipements nécessaires pour accomplir des tâches policières dans nos eaux arctiques.**
- C2. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada dote la Garde côtière canadienne de huit garde-côte pour patrouiller les côtes est et ouest du Canada, chacun présentant les caractéristiques suivantes :**
- 1. la capacité d'opération sur une mer agitée ;**
 - 2. une vitesse maximale élevée pour se mettre en position et pourchasser des navires;**
 - 3. une grande autonomie pour maximiser le temps de sortie;**
 - 4. la capacité d'embarquer un gros hélicoptère (un CH124, par exemple);**
 - 5. la capacité de transporter et de déployer des équipes d'arraisonnement;**
 - 6. la tolérance aux glaces (glace de l'année);**
 - 7. des capteurs (radar, ESM, électro-optique, sonar, etc.) perfectionnés;**
 - 8. la capacité à participer à des régimes de commandement et de contrôle réseaucentriques;**
 - 9. des moyens de communication à la fine pointe du progrès;**
 - 10. un armement compatible avec les fonctions d'exécution de la loi, à savoir des armes légères, des mitrailleuses (p. ex., calibre 50), des armes de moyen calibre (p. ex., 57 ou 76 mm) et des systèmes d'armes de combat rapproché (p. ex., Phalanx).**

Problème 2 : **Trop de brèches à colmater sans un plan**

Le périmètre de sécurité du Canada est constitué de milliers de kilomètres de littoral et de centaines de ports laissés en grande partie sans surveillance. Des aéronefs Aurora effectuent parfois des patrouilles au-dessus de certaines zones, quoiqu'assez rarement et seulement dans des circonstances spéciales. Ces appareils en sont au stade intermédiaire du Projet de modernisation progressive de l'Aurora qui a débuté en 1998 et qui se prolongera jusqu'en 2010. Ils ont déjà franchi trois des quatre étapes du projet et nous prions le gouvernement de mener à terme leur modernisation.

Le peu de cas que l'on fait de la surveillance maritime facilite l'importation illégale de marchandises par le crime organisé et complique l'identification, par les autorités, des navires marchands et des bateaux de plaisance susceptibles de constituer une menace. Il a aussi pour conséquence de rendre particulièrement difficile pour le Canada l'affirmation de sa souveraineté dans des endroits éloignés, tels que l'Arctique.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que la question de la sécurité des côtes canadiennes soit examinée et qu'un plan soit élaboré pour l'améliorer et la resserrer⁹. (Recommandation faite en février 2002)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu comme suit à cette recommandation :

« La politique canadienne de sécurité nationale dévoilée par le gouvernement en avril 2004 comporte un plan d'action en six points destiné à renforcer la sûreté maritime, y compris la surveillance du littoral :

⁹ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 126).
Recommandation n° 10.

Réponse du gouvernement ...

- préciser les responsabilités en ce qui a trait à la défense côtière;
- établir des centres d'opérations de la sécurité maritime;
- accroître les patrouilles côtières;
- améliorer les communications entre les flottes;
- collaborer plus étroitement avec les États-Unis;
- sécuriser la Voie maritime du Saint-Laurent.

Transports Canada (TC) dirige la coordination de la Politique en matière de sûreté maritime et travaille en étroite collaboration avec divers organismes fédéraux. Depuis 2001, le gouvernement a investi 930 millions de dollars dans l'amélioration de la sûreté maritime.

TC accorde la priorité aux initiatives en matière de sûreté maritime. Par exemple, l'élaboration et la négociation du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)* en décembre 2002 ont été suivies par la mise en œuvre du *Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM)*, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Transports Canada a terminé cette tâche à temps avec l'entière collaboration de l'industrie maritime. En effet, puisque bon nombre des initiatives cernées pour renforcer la sûreté maritime se répercutent sur les Canadiens et les activités commerciales du Canada, le gouvernement se doit de respecter des procédures de consultation et de planification adaptées, et d'être prudent quant à leur mise en œuvre.

Le gouvernement a créé des Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) sur les côtes est et ouest. Les COSM côtiers sont des lieux physiques sûrs dans lesquels des représentants régionaux de ministères et organismes fédéraux collaborent pour recueillir et analyser des renseignements du secteur maritime dans le but d'évaluer les menaces et de coordonner des activités d'intervention. Tout en continuant à travailler pour leurs ministères et

Réponse du gouvernement ...

organismes respectifs, le personnel des COSM se sert de l'environnement de travail empreint de collaboration pour renforcer leurs capacités de partage de renseignements et d'analyse et intervenir plus efficacement en cas d'incident à la sûreté maritime ou de menace qui se répercute sur les Canadiens ou les intérêts nationaux du Canada. Un programme similaire existe pour le Réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. L'objectif est de renforcer les efforts investis en matière de sûreté et d'accroître la sensibilisation.

Le gouvernement a également amélioré la surveillance aérienne effectuée par le MPO au-dessus du littoral et a mis en œuvre le rapport que les navires doivent envoyer 96 heures avant d'entrer dans les eaux territoriales canadiennes. Ce rapport est examiné par des experts en matière de sûreté de TC. Ces experts prennent alors les décisions de contrôle appropriées pour autoriser ou refuser l'entrée dans les eaux territoriales canadiennes. Deux initiatives sont en cours d'élaboration, à savoir : le projet entrepris par la GCC (achèvement prévu en 2008) visant à installer des stations terrestres de réception de signaux d'information transmis par les transpondeurs du Système d'identification automatique (SIA), lesquels sont obligatoirement installés à bord des navires effectuant des voyages internationaux; et le projet du ministère de la Défense nationale (MDN) visant à installer des stations de radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS) sur les côtes est et ouest.

TC et GCC collaborent également avec des partenaires internationaux à l'élaboration d'un système d'identification et de repérage à longue distance des navires (IRLDN) à partir de téléphones par satellite.

Réponse du gouvernement ...

En outre, en 2005, le gouvernement a renforcé sa capacité de surveillance réglementaire, en affectant davantage de ressources à l'inspection et à la surveillance du RSTM. Ainsi, il est en mesure d'augmenter le nombre de vérifications d'exécution du Code ISPS et d'uniformiser les règlements et pratiques, compte tenu de l'évolution des exigences, surtout celles de la U.S. Coast Guard (USCG) et des autres partenaires.

Enfin, le gouvernement modifiera les frégates canadiennes de patrouille afin de les uniformiser avec les bateaux de l'équipe d'intervention tactique de la GRC. Cela permettra d'améliorer la coordination et l'intervention en mer sur le littoral du Canada. Le programme commencera en 2007 (le financement débute à l'exercice 2007-2008).

La Gendarmerie royale du Canada (GRC) et la Garde côtière canadienne (GCC) ont coordonné leurs efforts, leurs ressources et leur expertise pour instaurer des patrouilles conjointes de sûreté maritime et d'exécution de la loi, le long du Réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Les agents de la GRC disposent ainsi des outils nécessaires pour perturber, voire éradiquer, les activités des groupes criminalisés et pour renforcer la sécurité nationale le long du Réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. L'initiative comprend également la participation et la coopération des services de police provinciaux et municipaux¹⁰. »

¹⁰ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 18-19.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Revoyons quelques éléments de la réponse.

1. (Troisième paragraphe) « Depuis 2001, le gouvernement a investi 930 millions de dollars dans l'amélioration de la sûreté maritime. » On parle surtout d'engagements ici et, s'ils constituent un bon début, les engagements ne veulent absolument rien dire. La population veut surtout savoir combien d'argent exactement a été dépensé pour améliorer la sûreté maritime du Canada. Il n'y a aucune indication à cet effet dans la réponse.
2. (Quatrième paragraphe) « [...] puisque bon nombre des initiatives cernées pour renforcer la sûreté maritime se répercutent sur les Canadiens et les activités commerciales du Canada, le gouvernement se doit de respecter des procédures de consultation et de planification adaptées, et d'être prudent quant à leur mise en oeuvre. » Le Comité n'a rien contre la consultation, sauf que les rappels répétés faits par Transports Canada dans le but d'éviter que le resserrement de la sécurité ne nuise au commerce nous remettent en mémoire le rôle de ce ministère, qui est de favoriser le commerce et non de protéger notre société ou notre économie.
3. (Cinquième paragraphe) « Le gouvernement a créé des Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) sur les côtes est et ouest. » Comme il est indiqué dans la réponse, ces centres sont censés regrouper des gens de divers ministères et organismes responsables de la sûreté maritime. Or, lorsque le Comité a visité les installations à Esquimalt, sur la côte Ouest, il s'est aperçu que la majorité des personnes qui s'y trouvaient n'avaient jamais mis les pieds à cet endroit auparavant et qu'elles avaient été envoyées là à la dernière minute pour démontrer que le centre était en opération.
4. (Cinquième paragraphe) « Un programme similaire existe pour le Réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. L'objectif est de renforcer les efforts investis en matière de sûreté et d'accroître la sensibilisation. » On est censé créer un centre permanent à Hamilton. Le programme est exécuté depuis Trinity, en Nouvelle-Écosse. Mais y a-t-il des données qui sont communiquées pour être analysées à des fins de sécurité? Et y a-t-il des patrouilles régulières qui sont effectuées dans les Grands Lacs. Non, si on fait exception de celles qui

ont été faites pendant les quelques semaines qu'ont duré les essais. Alors, à quoi bon créer un tel centre? Ce sont les services de police locaux qui, équipés de quelques bateaux pour régler les petits problèmes qui surgissent avec les plaisanciers, se chargent actuellement de la sûreté dans les Grands Lacs. Ces services n'ont pas reçu la formation nécessaire pour défendre les côtes du Canada.

5. (Sixième paragraphe) « [...] le rapport que les navires doivent envoyer 96 heures avant d'entrer dans les eaux territoriales canadiennes [...] est examiné par des experts en matière de sûreté de TC. Ces experts prennent alors les décisions de contrôle appropriées pour autoriser ou refuser l'entrée dans les eaux territoriales canadiennes. » Premièrement, quels sont ces présumés experts de Transports Canada? Deuxièmement, seuls les navires d'un tonnage brut de plus de 100 tonneaux sont tenus d'envoyer un rapport 96 heures avant d'entrer en eaux canadiennes. Les terroristes n'ont pas besoin d'un navire de cette taille pour transporter une bombe sale. Troisièmement, comment peut-on refuser l'entrée à ces navires lorsque le soutien policier dont jouissent les navires de la Garde côtière patrouillant les milliers de kilomètres du littoral canadien se limite à quelques membres de la GRC?
6. (Septième paragraphe) « TC et GCC collaborent également avec des partenaires internationaux à l'élaboration d'un système d'identification et de repérage à longue distance des navires (IRLDN) à partir de téléphones par satellite. » C'est peut-être une bonne idée. Quelle somme a été réservée à ce projet? Y a-t-il des progrès qui ont été accomplis? Quand peut-on s'attendre à ce que le système entre en opération et à quoi servira-t-il au juste?
7. (Huitième paragraphe) « [E]n 2005 le gouvernement a renforcé sa capacité de surveillance réglementaire, en affectant davantage de ressources à l'inspection et à la surveillance du RSTM. » Quelles ressources? C'était il y a deux ans. Qu'a-t-on réussi à faire?
8. (Dernier paragraphe) « La Gendarmerie royale du Canada (GRC) et la Garde côtière canadienne (GCC) ont coordonné leurs efforts, leurs ressources et leur expertise pour instaurer des patrouilles conjointes de sûreté maritime et d'exécution de la loi, le long du Réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. » Trois bateaux et 14 personnes en tout ont surveillé les Grands Lacs pendant deux semaines! Les eaux territoriales canadiennes dans les Grands Lacs occupent une grande superficie, soit environ 92 200 kilomètres

carrés¹¹, et ce, 52 semaines par année. Ce projet n'était en somme qu'une infime contribution à une sécurité véritable dans les Grands Lacs.

Le gouvernement s'enorgueillit énormément d'avoir imposé l'application du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). Le problème avec ce code, c'est qu'il oblige les nations maritimes à élaborer un plan de protection des ports, mais pas nécessairement un bon plan. L'ISPS représente essentiellement la solution commune la plus simple que pouvaient adopter les nations participantes. Le gouvernement se doit de présenter aux Canadiens un plan plus efficace reposant sur une vision claire des impératifs liés à la défense de nos côtes.

Pas de vision, pas d'action, pas de priorité accordée au Canada

La réponse donnée par Transports Canada dénote un manque de vision. On ne semble pas comprendre que le Canada, pour la surveillance et la défense de son périmètre, a besoin d'une combinaison appréciable de personnel et de ressources de la Marine, de la Garde côtière, de la GRC et des forces policières locales travaillant à l'unisson. Or, personne ne s'emploie à articuler le genre d'approche multidimensionnelle que requiert la défense de nos côtes.

Même si toutes les vagues descriptions contenues dans la réponse de Transports Canada se traduisaient par des mesures tangibles et significatives, ce qui serait étonnant vu la façon dont le ministère traite ce dossier depuis le début, cela ne ferait que résoudre une partie d'un grave problème d'ensemble. On ne peut défendre le périmètre canadien en le jalonnant d'une série de points de défense, certains plus imaginaires que réels. Il faut que tous ces points existent vraiment et qu'ils soient reliés entre eux.

¹¹ Gouvernement du Canada, Environnement et Ressources, « Les Grands Lacs », consulté en mars 2007.
<http://www.environmentandresources.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=ADFA4936-1>

Problème 3 : **Surveillance radar insuffisante le long des côtes**

La surveillance au large des côtes du Canada est inégale. Le Canada ignore ce qui se passe exactement dans ses eaux territoriales. Faute d'un tableau électronique en temps réel de la situation, les autorités canadiennes ont de la difficulté à faire la distinction entre les navires légitimes et ceux qui pourraient constituer une menace.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé qu'au moins huit stations de radar haute fréquence à ondes de surface soient construites pour surveiller les zones à circulation intense des côtes du Canada, et que d'autres stations soient également aménagées aux autres endroits des côtes que des terroristes pourraient cibler à la place des ports fortement fréquentés¹². (Recommandation faite en octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici la réponse faite au Comité, le 14 août 2006, par le ministère de la Défense nationale :

« Ce projet a été lancé par suite du besoin d'un capteur actif de longue portée, plus étendue que celle des radars côtiers dont on dispose. L'on a prévu que le projet tirerait parti d'une initiative navale distincte mais connexe, qui a vu les deux sites expérimentaux de radar haute fréquence à ondes de surface (HRSWR) de la côte Atlantique mis à niveau pour atteindre l'état opérationnel.

Bien que ces sites soient maintenant exploités, durant la transition du permis expérimental au permis d'exploitation, Industrie Canada a cerné un problème de gestion des

¹² Octobre 2003 – *Les côtes canadiennes : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 63).
Recommandation n° 2.1

Réponse du gouvernement ...

fréquences. Cela aura une incidence sur toute configuration actuelle et future de ces radars. Il est essentiel que les futurs systèmes de HFSWR respectent les critères d'Industrie Canada en matière de gestion des fréquences et que le rendement du radar réponde aux besoins opérationnels. L'état-major discute actuellement afin de vérifier toutes les répercussions de la gestion des fréquences, et d'évaluer si les critères d'Industrie Canada en la matière et les besoins opérationnels peuvent se rejoindre. En outre, l'on poursuivra les démarches pour trouver d'autres utilités à cette technologie, et cerner des solutions de rechange pour combler le besoin persistant de capteurs actifs de longue portée pour la sécurité maritime¹³.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Cela semblait trop beau pour être vrai : le ministère de la Défense nationale avait mis au point un nouveau système de surveillance auquel personne d'autre n'avait songé. Voilà en plein ce qui aiderait à broser un tableau en temps réel de la circulation maritime au large des côtes canadiennes. Or, *c'était* trop beau pour être vrai, du moins selon les explications fournies par le MDN pour justifier l'abandon du programme, en septembre 2006, après le dépôt d'une plainte au sujet du radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS) parce qu'il brouillait une fréquence accordée par l'International Telecommunications Union. Un autre facteur aurait cependant joué dans la décision de retirer ce programme : pour que le système fonctionne bien, les conditions météorologiques doivent être parfaites, ce qui n'est pas très courant sur la côte est du Canada.

Selon le commandant Steve Peters, ancien directeur du projet RHFOS, ce système radar « n'est pas très efficace pour détecter des aéronefs volant à basse altitude et il est très sensible aux perturbations atmosphériques et aux altérations du milieu. Certains jours, lorsque les conditions ionosphériques et éoliennes sont juste

¹³ Ministère de la Défense nationale, « Mise à jour 2006 sur les recommandations du CSPSND », 14 août 2006, p. 5.

parfaites, sa capacité de détection peut atteindre 200 milles. Bien souvent, cependant, ce n'est pas le cas¹⁴. » Il semble cependant subsister un faible espoir. En effet, même si les deux sites de RHFOS sur la côte est n'ont jamais été mis en service comme prévu, on les a gardés comme bases de recherche et placés sous la responsabilité du sous-ministre adjoint (Sciences et Technologie) du MDN.

Si le radar haute fréquence à ondes de surface n'est pas la solution indiquée pour suivre les mouvements des navires, il faudrait mettre en oeuvre rapidement d'autres moyens. Les représentants du MDN ne cessent de répéter au Comité que la technologie des satellites est trop coûteuse, mais cela n'empêche pas d'autres pays, les États-Unis notamment, de s'en servir.

Qu'est-ce qu'on entend par trop coûteuse? Cela dépend de l'importance qu'on accorde à la capacité d'obtenir un tableau aussi clair que possible de la situation aux abords du périmètre de sécurité du Canada, de façon à pouvoir réagir aux menaces. Le Comité estime qu'un tableau clair, en temps réel, de la circulation maritime dans nos eaux littorales constitue un élément essentiel à la défense du pays. Il n'y a pas à revenir là-dessus.

Par conséquent, nous retirons notre recommandation précédente¹⁵ et la remplaçons par la suivante :

NOUVELLE RECOMMANDATION

C3. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada mette en place, d'ici 2010, un système de détection par satellite faisant appel ou non à des drones, qui fournira aux unités de défense du Canada un tableau clair, en temps réel, de la circulation maritime sur les côtes est et ouest et tout le long du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

¹⁴ Sharon Hobson, « Canada cancels HFSWR radar in spending cuts », dans *Jane's Defense Weekly*, numéro d'octobre 2006, p.46

¹⁵ Il s'agit de la recommandation n° 2.1 figurant à la page 63 du rapport intitulé *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde*, octobre 2003 : « Le Comité recommande qu'au moins huit stations de radar haute fréquence à ondes de surface soient construites pour surveiller les zones à circulation intense des côtes du Canada, et que d'autres stations soient également aménagées aux autres endroits des côtes que des terroristes pourraient cibler à la place des ports fortement fréquentés. »

Problème 4 : **Insuffisance des patrouilles côtières de courte portée**

Il n'y a pas suffisamment de patrouilles aériennes pour surveiller du haut des airs les milliers de kilomètres du littoral canadien. Les Forces canadiennes ont été contraintes de limiter le nombre d'heures de vol des aéronefs de patrouille Aurora. Ni la Marine ni la Garde côtière canadiennes n'ont les ressources nécessaires pour assurer une surveillance efficace des voies d'approche maritimes.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

En octobre 2003, le Comité a fait la recommandation suivante dans le but de redresser la situation :

- **Le Comité a recommandé l'adoption du drone (véhicule aérien téléguidé ou VATG) comme aide à la surveillance au large des côtes¹⁶. (Recommandation faite en octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse au Comité, le 14 août 2006, le ministère de la Défense nationale a brièvement expliqué les différents types de drones et leurs fonctions¹⁷ :

« Les Forces canadiennes classent les véhicules aériens télépilotés (UAV ou drones) en trois catégories. La première comprend les drones à haute et moyenne altitude et longue endurance (drones HALE/MALE), qui servent aux niveaux stratégique et opérationnel et qui pourraient parfaitement effectuer des missions de surveillance nationale, compte tenu des distances/portées/conditions

¹⁶ Octobre 2003 – *Les côtes canadiennes : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 63).
Recommandation n° 2.2.

¹⁷ À noter que les catégories de drones sont différentes au Canada par rapport aux États-Unis. Au Canada, la première catégorie est celle des gros drones et la troisième, celle des petits drones. Aux États-Unis, c'est l'inverse. Pour plus d'information à ce sujet, voir http://en.wikipedia.org/wiki/Unmanned_aerial_vehicle#U.S._UAV_tier_system.

Réponse du gouvernement ...

météorologiques qui prévalent dans le contexte canadien. La deuxième catégorie comprend les UAV tactiques (par exemple, les Sperwer), qui sont employés à l'appui des opérations de niveau tactique (brigade d'armée et groupe opérationnel naval). La troisième catégorie comprend les petits UAV et les UAV miniatures, qui servent à l'appui des opérations au niveau du bataillon, de la compagnie et du navire individuel¹⁸. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le Comité pense que les véhicules aériens télépilotés (UAV) sont un moyen de surveillance de nos côtes tout à fait crucial. Un de leurs avantages marqués par rapport aux satellites est qu'ils peuvent tourner au-dessus d'une zone et surveiller un endroit particulier pendant une période prolongée¹⁹. Non seulement nous permettraient-ils de mieux déceler les menaces à proximité de nos côtes, mais ils augmenteraient nos capacités de recherche et de sauvetage.

Les drones à haute et moyenne altitude et longue endurance (drones HALE/MALE) offrent toutes sortes de capacités en matière de communication, de renseignement, de surveillance et de reconnaissance. Les drones HALE sont particulièrement performants lorsqu'il s'agit de couvrir rapidement une vaste zone et ils suffisent amplement à la tâche pour la collecte générale de renseignements²⁰. Les drones MALE, par contre, peuvent transmettre des images plus détaillées et esquiver la majorité des conditions atmosphériques défavorables, du fait qu'ils volent à plus basse altitude²¹.

Bien qu'ils aient besoin de conditions météorologiques relativement calmes au décollage et à l'atterrissage et que la turbulence en affecte le fonctionnement, les

¹⁸ Ministère de la Défense nationale, « Mise à jour 2006 sur les recommandations du CSPSND », 14 août 2006, p. 5.

¹⁹ *Defense Update: International Online Defense Magazine*, « Persistent UAV Platforms », 2005, numéro 2, p. 2.
<http://www.defense-update.com/features/du-2-05/uav-2.htm>.

²⁰ *Defense Update: International Online Defense Magazine*, « Persistent UAV Platforms », 2005, numéro 2, p. 3.
<http://www.defense-update.com/features/du-2-05/uav-3.htm>.

²¹ *Defense Update: International Online Defense Magazine*, « Persistent UAV Platforms », 2005, numéro 2, p.4.
<http://www.defense-update.com/features/du-2-05/uav-4.htm>.

drones tactiques, de catégorie intermédiaire, peuvent voler à diverses altitudes, être équipés de différents capteurs et opérer à partir d'endroit variés. Cette souplesse peut s'avérer bénéfique à la mission, en plus d'accroître la disponibilité de tout le système²². Les groupes opérationnels de marine devraient continuer de faire usage de drones tactiques à court rayon d'action équipés de détecteurs de jour et de nuit peu coûteux²³, comme moyen d'extension du rayon de détection, afin de mieux suivre les déplacements de tous les navires au large de nos côtes.

Maintenant que nous avons expliqué à quoi les drones sont employés et que nous savons que les Américains, les Indiens, les Français, les Allemands et les Israéliens en font abondamment usage²⁴, quelle est la position du Canada à leur égard?

²² *Defense Update: International Online Defense Magazine*, « Persistent UAV Platforms », 2005, numéro 2, p. 6.
<http://www.defense-update.com/features/du-2-05/uav-6.htm>.

²³ *Defense Update: International Online Defense Magazine*, « Persistent UAV Platforms », 2005, numéro 2, p. 6.
<http://www.defense-update.com/features/du-2-05/uav-6.htm>.

²⁴ *Defense Update: International Online Defense Magazine*, « Unmanned Systems Topics », 2006-2007.
<http://www.defense-update.com/topics/topics-uvs.htm>.

Problème 5 : **Insuffisance des patrouilles de longue portée sur les trois côtes**

Le Canada doit surveiller de vastes étendues de terre et d'océan isolées au large de ses côtes orientale, occidentale et septentrionale, et veiller à ce que ses lois et les traités qu'il a signés y soient appliqués. Malheureusement, le gouvernement ne dispose pas de suffisamment de navires de la Garde côtière et d'aéronefs Aurora pour patrouiller ces régions aussi régulièrement qu'il le faudrait.

On devrait ajouter des drones de longue portée à notre système de surveillance des côtes en attendant de pouvoir compter sur la technologie des satellites. On voudrait peut-être même les garder par la suite, comme moyens de détection complémentaires. Ces drones nous apparaissent comme la solution à court terme la plus sensée, dans les deux cas, pour faire le pont avec la surveillance par satellite.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que le gouvernement fasse une étude pour savoir s'il y aurait lieu d'ajouter le drone stratégique, plus coûteux, au système canadien de surveillance dans l'Arctique et sur les côtes est et ouest²⁵. (Recommandation faite en octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici ce que le ministère de la Défense nationale a répondu au Comité, le 14 août 2006 :

« Le Centre d'expérimentation des Forces canadiennes (CEFC) s'est penché pendant trois ans (de 2001 à 2004) sur l'utilisation de ces UAV dans le cadre d'opérations nationales, y compris pour la surveillance des approches

²⁵ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 63).
Recommandation n° 2.3.

Réponse du gouvernement ...

côtières du Canada, lors d'une série d'événements d'expérimentation importants. Des vols expérimentaux, effectués en terrain arctique au-dessus du Pacifique à l'ouest de l'île de Vancouver, du golfe du Saint-Laurent, de la Base des Forces canadiennes Gagetown, de la Base des Forces canadiennes Suffield et de la région des Grands Bancs, étaient conçus pour fournir des réponses quant à l'exploitation des drones MALE au-delà de la portée optique.

Le ministère a fait des progrès considérables dans sa compréhension de l'exploitation des UAV au-delà de la portée optique ainsi que des procédures et processus qui pourraient mener à une efficacité accrue de la force grâce aux opérations réseaucenriques.

Les Forces canadiennes continuent d'expérimenter avec les UAV et d'en envisager l'utilisation pour la surveillance. La Force aérienne élabore actuellement un projet futur de Système d'acquisition d'objectif au moyen de véhicules aériens télépilotés de surveillance (JUSTAS). Le ministère de la Défense nationale et les Forces canadiennes continuent de développer cette technologie et d'en faire des expérimentations²⁶. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

C'est un bon début. Nous avons recommandé que le MDN se penche sur l'utilisation de ces drones, et il l'a fait.

Le MDN devrait maintenant commencer à recourir à ce moyen, en attendant de pouvoir disposer d'un système de surveillance par satellite. On ne peut pas se croiser les bras et espérer que personne n'exploitera les failles immenses dans la surveillance de nos côtes.

²⁶ Ministère de la Défense nationale, « Mise à jour 2006 sur les recommandations du CSPSND », 14 août 2006, p. 5.

NOUVELLE RECOMMANDATION

C4. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada fasse l'acquisition de suffisamment de drones faisant partie de la première catégorie afin de fournir des images en temps réel de la circulation maritime dans l'Arctique et sur les côtes est et ouest, de même que dans les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent, d'ici à ce qu'un système de surveillance par satellite complet soit en place.

Problème 6 :

Absence d'un réseau de communication de préavis de circulation maritime

Les autorités canadiennes doivent s'en remettre aux transporteurs et aux transitaires maritimes pour leur fournir de l'information sur les marchandises et les passagers qu'ils transportent vers le Canada²⁷. On exerce bien peu de contrôle et de surveillance sur les navires qui sillonnent les océans du globe. Les pays aux vues similaires s'inquiètent de la sûreté maritime dans le monde, mais ils font rarement cause commune pour resserrer le contrôle des éléments d'infiltration.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que le Canada conclue avec d'autres pays maritimes des accords bilatéraux de réciprocité définissant les moyens à prendre pour s'échanger à l'avance de l'information sur les navires, les équipages et le fret, notamment sur les marchandises ayant déjà fait l'objet d'une inspection et sur le genre d'inspection effectuée²⁸. (Recommandation faite en octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada répondait comme suit à cette recommandation:

« Le gouvernement a conclu de nombreux accords de collaboration avec le gouvernement américain depuis que le Comité a formulé cette recommandation. En voici quelques exemples :

²⁷ Les autorités canadiennes continuent de se fier aux transporteurs même si les dispositions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires exigeant des rapports plus détaillés sont en vigueur depuis 2004.

²⁸ Septembre 2002 - *La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*, recommandation n° 4.
Octobre 2003 - *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 163), recommandation n° 6.3.

Réponse du gouvernement ...

- la création du groupe de planification binational où sont représentées les forces militaires des deux pays, pour s'occuper de la coordination de la défense maritime, terrestre et civile et de la planification d'urgence;
- l'inspection des conteneurs grâce à la mise en place d'équipes douanières mixtes dans les grands ports;
- la vérification préalable des navires au port de Montréal avant qu'ils n'empruntent le Réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent;
- Transports Canada et la U.S. Coast Guard ont collaboré étroitement pour coordonner et harmoniser leurs régimes de sûreté maritime de façon que les navires battant pavillon canadien qui satisfont aux exigences du Canada en matière de sécurité puissent entrer dans les ports des É.-U. et que les navires battant pavillon américain qui satisfont aux exigences américaines puissent entrer dans les ports du Canada.

Le renforcement de la collaboration militaire entre le Canada et les États-Unis a amélioré la sensibilisation et l'attention dans le cadre du groupe de planification binationale. Le renouvellement du NORAD ajoute *Maritime Warning for North America* comme mission essentielle de l'organisation. Cet avertissement est précisé à l'article I des missions du NORAD. Cependant, la surveillance et le contrôle maritimes continuent d'être exercés par les commandements nationaux et, au besoin, coordonnés de façon bilatérale.

Le Canada coordonne la sûreté maritime avec les États-Unis dans le cadre de divers forums et participe aux discussions du groupe de planification binational. Les membres du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime participent également aux discussions du groupe de planification binational.

Réponse du gouvernement ...

Le Canada et les États-Unis ont créé des équipes intégrées de la police des frontières (EIPF) dans 15 lieux géographiques à la frontière afin d'enquêter ensemble sur les activités criminelles et terroristes interfrontières. Les agents du renseignement canadiens et américains responsables d'exécuter la loi, qui composent les EIPF, se partagent des bureaux dans deux lieux au Canada et deux aux États-Unis afin d'échanger quotidiennement des renseignements. Les EIPF du corridor du Pacifique et de Red River, de même que les EIPF de la vallée centrale du Saint-Laurent et de Windsor-Detroit étaient opérationnelles en mars 2005.

En vertu du Plan d'action en 30 points de la Déclaration sur la frontière intelligente conclu entre le Canada et les États-Unis en 2001 (point n° 18), le *Customs and Border Protection* (CBP) des États-Unis et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ont lancé l'initiative Ciblage des conteneurs en transit dans les ports maritimes afin de cibler ensemble au premier point d'arrivée au Canada ou aux États-Unis et d'échanger des renseignements de sécurité et du personnel, les conteneurs en transit représentant un risque élevé. Ces mesures comprennent l'échange d'un nombre limité d'agents des douanes canadiens et américains non armés dans les bureaux de Vancouver, Montréal, Halifax, Seattle-Tacoma et Newark.

Selon l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs (ISC), des ententes de principe réciproques seront négociées avec d'autres nations maritimes. Les agents des douanes canadiennes contrôlent au préalable et ciblent les conteneurs destinés au Canada, arrivant dans un port américain, et les agents des douanes américaines cibleront les conteneurs arrivant au Canada et destinés aux États-Unis. Cette procédure empêche que les conteneurs ne soient de nouveau contrôlés à la frontière commune. Les

Réponse du gouvernement ...

agents des douanes de la nation hôte examineront les conteneurs ciblés dans le premier port d'arrivée. Dans le cadre de l'examen, les agents utilisent de l'équipement de détection d'articles de contrebande et des techniques de ciblage automatisé. Les agents auront accès à leur base de données respective, même s'ils travaillent dans l'autre pays. L'initiative Ciblage des conteneurs en transit dans les ports maritimes est le prédécesseur et le projet pilote de l'ISC.

La Politique canadienne de sécurité nationale stipule que le gouvernement a l'intention de collaborer bilatéralement avec ses partenaires internationaux, et dans le cadre de forums multilatéraux, afin de renforcer la sûreté. La stratégie adoptée par le Canada et ses principaux partenaires commerciaux, y compris les États-Unis, le Royaume-Uni et le Japon, consiste à élaborer un cadre multilatéral afin de vérifier l'application des normes de sûreté internationales et de travailler ensuite bilatéralement avec les pays qui ne satisfont pas aux normes. Par exemple, à ce jour, le gouvernement du Canada et les États-Unis ont conclu un accord bilatéral à l'égard de la mise en œuvre des modifications apportées à la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS) et le *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS) qui y est associé, en plus des lois et règlements de sûreté maritime américains et canadiens.

En date du 1^{er} juillet 2004, Transports Canada et la U.S. Coast Guard (USCG) se sont entendus pour mener un projet pilote de vérification initiale conjointe des navires étrangers qui entrent dans la Voie maritime du Saint-Laurent, afin de vérifier s'ils respectent le Code ISPS. Cet accord a été prolongé pour la saison de navigation 2005 et au-delà. De plus, Transports Canada et les représentants de la USCG se rencontrent deux fois par

Réponse du gouvernement ...

an pour discuter des questions opérationnelles et partager leurs expériences et solutions, en plus de discuter des nouvelles possibilités d'initiatives, d'uniformiser autant que possible les régimes de sûreté appliqués dans les ports et sur les navires.

Le gouvernement a annoncé, dans sa politique canadienne de sécurité nationale divulguée en avril 2004, qu'il poursuit les négociations à l'égard de la prochaine phase du Plan d'action sur la frontière intelligente avec les gouvernements des États-Unis et du Mexique. En mars 2005, les dirigeants du Canada, du Mexique et des États-Unis ont annoncé la création du Partenariat pour la sécurité et la prospérité (PSP) de l'Amérique du Nord. Le PSP prévoit l'instauration d'une approche commune à la sûreté dans le but de protéger l'Amérique du Nord des menaces externes, et projette d'empêcher et d'intervenir en cas de menaces en Amérique du Nord ainsi que de simplifier davantage le passage sécuritaire et efficace du trafic autorisé et peu risqué à nos frontières communes.

- Nous appliquerons des stratégies communes de sécurité à la frontière et de bio-protection.
- Nous protégerons mieux l'infrastructure critique et appliquerons un plan d'urgence commun
- Nous améliorerons la sûreté du transport aérien et du transport maritime, combattons les menaces interfrontières et rehausserons les partenariats en matière de renseignements.
- Nous adopterons également une stratégie pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises à nos frontières.

Transports Canada participe également activement aux groupes sur la sûreté maritime, en vertu de l'APEC, du G8 et de l'Organisation des États américains (OEA), de même qu'au groupe de travail du Forum des gardes côtières du

Réponse du gouvernement ...

Pacifique Nord (FGCPN), lequel travaille à l'élaboration d'un plan en sept points, y compris la sensibilisation au secteur maritime, l'échange de personnel et l'élaboration de plans d'urgence pour les navires suspects.

En outre, Transports Canada participe à divers comités et groupes de travail de l'Organisation maritime internationale (OMI), tels que le Comité de sécurité maritime et le groupe de travail de sécurité maritime. Dans le cadre de ces réunions, les participants élaborent des outils juridiques internationaux pour la sûreté maritime, lesquels fournissent aux pays signataires un cadre d'élaboration de leur cadre de réglementation national visant à mettre ces outils en œuvre dans les dispositions législatives canadiennes. Le Code ISPS et les modifications connexes apportées à la Convention SOLAS constituent un bon exemple de ce type d'outils. L'OMI est un forum de discussion important, lequel permet aux intervenants de partager les pratiques exemplaires et d'élaborer des documents d'orientation et des stratégies de mise en œuvre²⁹. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Et que dire du reste du monde?

Il est bien de participer avec les États-Unis à l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs, mais le Canada doit aussi conclure des ententes avec les pays d'où lui sont expédiées de grandes quantités de marchandises afin de savoir exactement ce qui entre chez lui. La réponse ci-dessus renferme beaucoup d'information générale, mais très peu de détails sur les mesures prises par le Canada pour conclure des ententes avec des pays *autres* que les États-Unis.

²⁹ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 24-25.

Le Comité reconnaît qu'un groupe de planification binational a été constitué en 2002, sauf que le gouvernement a omis d'indiquer que ce groupe a été dissous au printemps 2006. La diffusion par ce dernier d'un rapport intitulé « Bi-National Planning Group : The Final Report on Canada and the United States Enhanced Military Cooperation », le 13 mars 2006, montre bien que le mandat du groupe était sur le point de prendre fin. Que fait-on de ses observations et de ses recommandations finales? À qui la tâche d'assurer la coordination des forces militaires canadiennes et américaines et la planification d'urgence incombe-t-elle maintenant?

« Selon l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs (ISC), des ententes de principe réciproques seront négociées avec d'autres nations maritimes », peut-on lire au paragraphe 7 de la réponse. Très bien, mais quand? Avec quels pays négocions-nous actuellement, et comment progressent les négociations? Mais peut-être bien que des négociations n'ont pas encore été amorcées, comme le laisse supposer l'emploi du futur.

Des inspecteurs canadiens sont en poste à Newark et à Tacoma, mais nulle part ailleurs. Croit-on vraiment que les principales menaces à notre sécurité viendront des États-Unis. Assisterons-nous à un autre soulèvement des Fenians?

Le Canada n'a pas besoin d'inspecteurs dans tous les ports du monde, mais il lui faut conclure des ententes avec d'autres pays pour s'assurer qu'il existe des systèmes d'inspection fiables dans ces ports et qu'on procédera à des inspections en notre nom toutes les fois que nous aurons des raisons de croire qu'un navire pourrait avoir à son bord des personnes ou des marchandises que nous ne voulons pas voir débarquer au Canada.

Problème 7 : **Manque de surveillance dans les Grands Lacs**

Les Grands Lacs sont en quelque sorte le talon d'Achille du Canada sur le plan de la sécurité. Si on a observé un certain degré de coopération entre le Canada et les États-Unis pour assurer la sécurité de la frontière aux aéroports et aux passages frontaliers, une telle coopération s'est révélée pratiquement inexistante dans les Grands Lacs, exception faite de l'opération *Shiprider*, qui consistait en des patrouilles conjointes effectuées par la GRC et la U.S. Coast Guard. Il s'agissait ici cependant d'un projet pilote d'une durée de deux semaines seulement, qui remonte à septembre 2005³⁰.

Un des problèmes que l'on a constatés, c'est que les politiciens des deux côtés de la frontière hésitent à proposer des moyens d'améliorer la sécurité qui risqueraient de déplaire aux dizaines de milliers de plaisanciers qui envahissent les Grands Lacs à l'été. Ces personnes vont aux urnes et elles chérissent le sentiment de liberté qui monte en elles lorsqu'elles larguent les amarres. Mais il est important de ne pas négliger la sécurité, puisque leur famille les accompagne. Si elles ont les moyens d'avoir un bateau, elles devraient aussi avoir les moyens d'acheter l'équipement de sécurité nécessaire. Les services de recherche et de sauvetage sont gratuits, mais les gens devraient au moins s'assurer qu'on puisse les retrouver.

Il vaut le coût d'installer des transpondeurs dans les yachts et autres gros bateaux de plaisance pour accroître la sûreté et la sécurité dans les Grands Lacs. De nos jours, la technologie électronique est tellement bon marché et tellement perfectionnée qu'il est inexcusable de ne pas en profiter pour améliorer la sécurité sans compromettre la vie privée de nos bons citoyens respectueux des lois.

Grâce au système mondial de localisation (GPS), les promeneurs peuvent savoir exactement où ils sont à n'importe quel moment. De nombreux conducteurs canadiens utilisent pour se guider des appareils GPS rudimentaires et peu coûteux. Pourquoi alors ne pas équiper de transpondeurs tous les bateaux plus gros qu'un bateau à moteur ordinaire?

L'utilisation de transpondeurs vise deux objectifs : accroître la sécurité du plaisancier et rendre nos eaux plus sûres. Elle simplifierait les opérations de

³⁰Communiqué de la GRC, « La GRC et la USCG mettent en oeuvre un projet pilote maritime conjoint dans la région de Windsor-Détroit », 12 septembre 2005. http://www.rcmp-grc.gc.ca/news/2005/n_0522_f.htm.

recherche et de sauvetage, de même que la surveillance de nos voies navigables en vue d'y repérer les bateaux suspects. Les autorités devraient être en mesure de localiser et d'identifier tous les navires de taille raisonnable qui se déplacent dans nos eaux. Presque tous n'ont aucun dessein criminel, mais quelques-uns oui, et l'absence de certains signaux pourrait faciliter leur détection.

Autrefois, le coût d'achat des transpondeurs équipant les petits bateaux était exorbitant.

Maintenant, les transpondeurs de classe A (capables de transmettre et de recevoir des données de positionnement) coûtent aux alentours de 10 000 \$ à 12 000 \$, installation comprise. Mais on peut se procurer des transpondeurs de classe B (presque identiques à ceux de la classe A, sauf qu'ils ont un régime d'émission inférieur et moins de caractéristiques)³¹ pour aussi peu que 1 200 \$, ce qui est très raisonnable quand on pense que même le plus petit yacht sur le marché coûte au-delà de 150 000 \$.

On devrait aussi surveiller plus étroitement les gros navires commerciaux. Le réseau hydrographique des Grands Lacs constitue une artère économique vitale tant pour le Canada que pour les États-Unis. Des millions de gens vivent en périphérie de ces grands plans d'eau. Dans les conditions de sécurité actuelles, les autorités ont du mal à déterminer si les bateaux naviguant sur les Grands Lacs présentent une menace pour le Canada ou les États-Unis.

Enfin, les deux pays devraient affecter plus de ressources policières dans les Grands Lacs, où la sûreté est laissée en grande partie aux bons soins des services de police des municipalités environnantes. Ces services ont peut-être certaines compétences en matière de sécurité nautique, mais on ne peut s'attendre à ce qu'ils soient en mesure de repérer sur ces grandes étendues d'eau des gens pouvant menacer la sécurité du Canada ou des États-Unis. Cela équivaudrait à chercher une aiguille dans une botte de foin. En outre, ces forces policières locales ne reçoivent pratiquement aucun financement du fédéral pour assurer des fonctions liées à la sécurité nationale.

Il faut unir nos efforts. Les mesures peu convaincantes prises jusqu'à présent pour garantir la sûreté des Grands Lacs, notamment en ce qui concerne la répartition des responsabilités, l'affectation de ressources suffisantes pour la mise en commun de

³¹ U.S. Coast Guard, «Types of Automatic Identifications Systems» (juillet 2005).
http://www.navcen.uscg.gov/enav/ais/types_of_AIS.htm.

l'information et les patrouilles maritimes, et la coopération avec les États-Unis, étaient loin d'être à la hauteur de la menace. Quelque 92 200 kilomètres carrés des Grands Lacs appartiennent au Canada. Évidemment, il n'est pas question d'avoir un bateau de patrouille à chaque kilomètre carré, mais on doit exercer un niveau raisonnable de surveillance et d'application de la loi dans ces eaux vulnérables, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Que le ministère des Transports exige que tous les navires de plus de 15 tonnes soient munis de transpondeurs d'une puissance au moins égale à celle des appareils de classe B d'ici à 2008³². (Recommandation faite en octobre 2003)**
- **Que tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) informent les autorités canadiennes 24 heures avant leur arrivée dans des ports canadiens des Grands Lacs. (Recommandation faite en octobre 2003)**
- **Que tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) ayant l'intention de manœuvrer dans la région des Grands Lacs soient munis de transpondeurs pour permettre leur repérage électronique par les autorités canadiennes (cette mesure aura aussi l'avantage d'améliorer la précision des recherches et des sauvetages). (Recommandation faite en octobre 2003)**
- **Que tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui traversent les eaux nationales du Canada rendent compte quotidiennement aux autorités canadiennes. (Recommandation faite en octobre 2003).**
- **Que des stations canadiennes dans les Grands Lacs soient chargées de recevoir et de coordonner ces comptes rendus et de communiquer avec les organisations policières compétentes³³. (Recommandation faite en septembre 2002)**

³² Octobre 2003 – *Les côtes canadiennes : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 63).
Recommandation n° 2.4.

³³ Septembre 2002 – *La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne* (page 15).
Recommandation n° 8.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 30 août 2006, Sécurité publique et Protection civile Canada a répondu comme suit aux quatre dernières recommandations du Comité :

« Comme les douanes américaines, l'Agence des services frontaliers du Canada oblige maintenant les transporteurs à envoyer par voie électronique le manifeste des cargaisons des navires à destination du Canada 24 heures avant leur chargement dans un port étranger.

Les délais de déclaration préalable varient selon le type de cargaison et le port de chargement. Ainsi, les cargaisons transportées par conteneur chargées dans tout autre pays que les États-Unis doivent être déclarées 24 heures avant leur chargement dans un port étranger, tandis que les cargaisons maritimes chargées dans un port des États-Unis doivent être déclarées 24 heures avant leur arrivée au Canada.

Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* de Transports Canada, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004, exige que les transporteurs donnent un avis préalable 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes ou aussitôt qu'ils le peuvent, mais pas moins de 24 heures avant si le navire doit entrer dans les eaux canadiennes dans moins de 96 heures (s'applique généralement aux Grands Lacs).

La combinaison des mesures imposées par la Garde côtière canadienne (préavis de 24 heures), par Transports Canada (TC) (préavis de 96 heures) et l'Agence des services frontaliers du Canada (fourniture obligatoire de renseignements avant le déchargement) donne aux organismes fédéraux d'application de la loi assez de temps pour analyser les renseignements de sécurité et intervenir au besoin.

Réponse du gouvernement ...

L'adoption du Système d'identification automatique (SIA), qui permettra d'assurer le suivi continu des navires de la classe SOLAS jusqu'à 40 milles nautiques de nos côtes, a été annoncée en janvier 2003. La GCC mettra rapidement au point le SIA et élaborera un système d'identification et de repérage à longue distance des navires (IRLDN) parallèlement au SIA

En janvier 2003, un investissement de 172,5 millions de dollars répartis sur cinq ans a été annoncé pour mettre en œuvre des initiatives visant à accroître la sécurité du système de transport maritime et des frontières maritimes du Canada.

La GCC est chargée de la mise en place du SIA et du système IRLDN, d'une valeur de 27,5 millions de dollars, qui a débuté en 2004. Transports Canada, à titre de ministère responsable de l'établissement des exigences réglementaires, a précisé quels étaient les navires qui devaient être dotés du SIA, conformément aux nouvelles exigences internationales adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). La GCC élaborera et exploitera la composante terrestre du SIA et établira une capacité pour le système IRLDN, ce qui améliorera considérablement sa capacité à repérer les navires de classe SOLAS³⁴ qui arrivent et qui naviguent dans les eaux canadiennes. Par ailleurs, les fonds alloués en janvier 2003 ont permis au ministère de la Défense nationale (MDN) de déployer des radars haute fréquence à ondes de surface sur les côtes est et ouest.

³⁴ « Navire ressortissant à SOLAS » s'entend d'un navire ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux ou transportant plus de 12 passagers, et effectuant un voyage à partir d'un port d'un pays à un port d'un autre pays, autre qu'un voyage effectué exclusivement dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti, et de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude soixante-trois degrés ouest.

Réponse du gouvernement ...

De plus, tous les navires de la classe SOLAS, canadiens et étrangers, sont maintenant équipés d'un Système d'alerte de sûreté (SAS). Semblable au système d'alerte des aéronefs, le SAS permet d'avertir (silencieusement) les autorités que le navire est aux prises avec un problème de sécurité comme un acte de piratage ou un acte terroriste. Lorsqu'il est activé, le système envoie un message d'alerte aux Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage qui, à leur tour, transmettent l'alerte aux autorités compétentes.

Pour ce qui est de la proposition visant à obliger les navires à présenter un rapport quotidien aux autorités canadiennes, les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la GCC pourraient coordonner cette activité au nom de Transports Canada, s'il y a lieu. Il faudra peut-être modifier le règlement sur les services de trafic maritime. Tous les pétroliers qui naviguent sur les Grands Lacs doivent maintenant signaler leur position à la garde côtière américaine à 6 h tous les jours.

Le Système intégré d'information sur la navigation maritime (INNAV) utilisé par les SCTM dans les Grands Lacs peut recevoir et télécharger des données sur la circulation des navires dans une base de données maritimes. Des procédures sont déjà en place pour assurer les communications avec les organismes d'application de la loi fédéraux et provinciaux. Le Centre provisoire des opérations de la sûreté maritime (COSM) provisoire du réseau Grands Lacs/de la Voie maritime du Saint-Laurent (GL/VMSL) est en train de prendre les dispositions requises pour qu'ils aient accès au INNAV³⁵. »

³⁵ SPPCC, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux rapports du CSPSND, 30 août 2006, p. 35-36.

À la première recommandation, celle visant à équiper de transpondeurs de classe B les yachts et autres bateaux jaugeant moins de 500 tonneaux, Transports Canada a répondu ceci, le 6 juillet 2006 :

« Transports Canada et bon nombre de membres du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) s'accordent pour dire que l'installation du Système d'identification automatique (SIA) à bord des navires de plus petite taille serait un avantage, car cela permettrait notamment de renforcer la sûreté sur les Grands Lacs.

Actuellement, le gouvernement n'a pas encore annoncé de plan en vertu duquel il serait obligatoire d'installer les transpondeurs de classe B sur les navires. Les normes techniques internationales à l'égard des transpondeurs de classe B viennent d'être approuvées. TC est maintenant en mesure de prendre en considération l'analyse avantages-coûts et les répercussions financières que cela entraîne sur les propriétaires et exploitants canadiens de navires de plus petite taille³⁶. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

« TC est maintenant en mesure de prendre en considération [...] » Pourquoi est-ce qu'on ne répond jamais : « Oui, c'est ce que fera Transports Canada, et tout de suite! »?

Pour ce qui a trait à l'obligation de rendre compte quotidiennement, SPPCC indique que les pétroliers naviguant sur les Grands Lacs signalent leur position à la U.S. Coast Guard chaque jour à 6 heures, et ajoute que cette pratique pourrait être rendue obligatoire également au Canada si cela s'avérait nécessaire? Ne partageons-nous pas les mêmes voies navigables? Pourquoi une procédure nécessaire aux États-Unis ne le serait-elle pas au Canada? Ne pourrait-on pas mettre sur pied un système quelconque de mise en commun de l'information avec

³⁶ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 19.

la U.S Coast Guard obligeant tous les navires dans la région des Grands Lacs à signaler chaque jour leur présence à un bureau de notre Garde côtière?

Par ailleurs, le ministère a l'air de songer sérieusement à imposer l'installation de transpondeurs à bord de certains petits navires, du moins à en juger par le ton légèrement encourageant de sa réponse. Le délai fixé par le Comité, 2008, ne sera manifestement pas respecté, mais il est à espérer que Transports Canada aura terminé d'ici là de réfléchir à la question et qu'il aura soumis une proposition concrète au gouvernement.

En attendant, nous faisons ces nouvelles recommandations :

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

- C5. Le Comité recommande que tous les bateaux de plus de 30 pieds et pesant plus de 2 tonnes immatriculés au Canada soient équipés de transpondeurs de classe B en bon état de marche le 31 décembre 2008 au plus tard.**
- C6. Le Comité recommande d'obliger tous les navires jaugeant deux tonneaux ou plus d'informer les autorités canadiennes 24 heures avant leur arrivée dans des ports canadiens des Grands Lacs, et ce, d'ici le 31 décembre 2008.**
- C7. Le Comité recommande d'obliger tous les navires de 30 pieds ou plus et de plus de 2 tonnes ayant l'intention de manœuvrer dans la région des Grands Lacs à être équipés, d'ici le 31 décembre 2008, de transpondeurs pour permettre leur repérage électronique par les autorités canadiennes (cette mesure aura aussi l'avantage d'améliorer la précision des recherches et des sauvetages).**
- C8. Le Comité recommande que tous les navires jaugeant 2 tonneaux ou plus qui traversent les eaux nationales du Canada soient tenus, d'ici le 21 décembre 2008, de rendre compte quotidiennement aux autorités.**

Tous les transpondeurs au monde ne seront évidemment d'aucune utilité s'il n'y a pas de centres chargés de faire l'analyse de l'information recueillie ni suffisamment de bateaux et de policiers pour effectuer du travail de répression et dissuader les gens d'afficher des comportements indésirables dans les Grands Lacs.

L'ancien commissaire de la GRC, Giuliano Zaccardelli, a expliqué au Comité que le Tableau de la situation maritime montre la position des navires commerciaux jaugeant plus de 300 tonnes et des autres navires qui veulent bien signaler leur position. La technologie de détection (radar et Système de détection automatique, fonctionnant un peu à la manière d'un transpondeur) et les règlements d'application pertinents, qui amélioreraient la détection et la surveillance des navires plus petits, tardent à venir cependant.

Les autorités canadiennes dans les Grands Lacs n'ont toujours pas une vue d'ensemble commune et en temps réel de la circulation maritime à cet endroit, et elles sont loin d'avoir les ressources policières nécessaires pour prévenir toute activité dans les Grands Lacs susceptible de menacer la société canadienne.

Le Comité le répète : ces étendues d'eau sont bien trop vastes pour qu'on puisse y exercer une surveillance et une répression complètes de tous les instants. Mais on peut en dire autant de la masse terrestre du Canada, où on s'efforce de maintenir l'ordre au moins juste assez pour dissuader les criminels.

Problème 8 :

Manque de ressources policières affectées à la surveillance des eaux côtières intérieures du Canada

La sécurité est presque inexistante le long des approches maritimes et des principales voies navigables intérieures du Canada. La GRC ne consacre en tout que 14 agents et trois bateaux aux patrouilles dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Certains services de police locaux ont aussi une unité de la marine, qui regroupe rarement plus qu'une poignée de policiers et sur laquelle on peut difficilement compter pour contrer les menaces à la sécurité nationale puisqu'elle a déjà les mains pleines juste à s'occuper des plaisanciers.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) effectue une évaluation des risques ou de la menace afin de déterminer les effectifs, l'équipement et les ressources financières dont elle aurait besoin pour rétablir la Division maritime et assurer une surveillance dans la Voie maritime du Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs, le fleuve Fraser, la rivière Skeena et les voies d'eau intérieures réputées représenter un risque élevé³⁷. (Recommandation faite en octobre 2003)**
- **Il a aussi recommandé que la GRC rende ses conclusions publiques au plus tard le 31 mars 2004 et présente un plan opérationnel au plus tard le 31 mars 2005, et que le gouvernement soit prêt à débloquer des fonds pour répondre aux besoins énoncés³⁸. (Recommandation faite en octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 30 août 2006, Sécurité publique et Protection civile Canada a répondu à ces recommandations en ces termes :

³⁷ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 113).
Recommandation n° 4.3.

³⁸ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 114).
Recommandation n° 4.4.

« Le Projet de recherche sur la sécurité maritime est terminé. Le rapport provisoire a été rédigé en janvier 2005 et acheminé aux organismes partenaires. En raison des commentaires formulés et des lacunes mentionnées dans le rapport, des renseignements additionnels ont été recueillis auprès de différents organismes fédéraux. Ces renseignements ont été pris en considération dans le rapport final, qui a été rédigé en décembre 2005.

Pour ce qui est de l'intervention maritime de la GRC proposée par le Comité, plusieurs initiatives de sécurité maritime ont été appuyées par le gouvernement dans le Budget de 2005 et sont en train d'être mises en œuvre, notamment un programme de sécurité maritime conjoint de la GRC et de la Garde côtière canadienne (GCC). La GCC va se procurer quatre patrouilleurs semi-hauturiers pour effectuer des patrouilles de surveillance et intervenir sur le réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent (GL/VMSL); le projet devrait être terminé d'ici avril 2010 et un programme intérimaire sera mis en place d'ici là. Les navires seront entretenus et exploités par des agents de la GCC en uniforme.

À titre de mesure intérimaire, la GRC et GCC ont commencé à faire conjointement des patrouilles de surveillance le long du réseau GL/VMSL en juillet 2005. La GCC fournit des connaissances spécialisées sur le fonctionnement d'un navire en mer et la gestion de la flotte, tandis que la GRC fait appel à ses pouvoirs constabulaires pour faire respecter les lois canadiennes, y compris les dispositions antiterroristes. Trois navires ont été affectés à cette fonction.

Il y a des patrouilles tous les jours. Selon les renseignements et le soutien opérationnel requis, les patrouilles couvrent divers secteurs de la région. Ce partenariat fournit la capacité requise pour établir la présence fédérale et faire face aux incidents de sécurité

Réponse du gouvernement ...

sur le réseau GL/VMSL et pour appuyer les unités d'enquête terrestres.

Cette approche multi-agences qui fait appel à la GRC et à la GCC repose sur les mandats, les forces et les succès existants, permet de réaliser des économies d'échelle pour accroître l'efficacité et l'efficacité et met l'accent sur la collaboration en vue d'améliorer la capacité maritime dans la région des GL/VMSL³⁹. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Les ressources policières canadiennes veillant à la sûreté des Grands Lacs et des eaux avoisinantes se limitent à trois navires de patrouille (un de la GRC et deux de la Garde côtière), à 14 membres de la GRC et à un nombre indéterminé d'agents de la police provinciale ou locale. Il en sera ainsi jusqu'en 2008, alors que le nombre de navires restera le même, mais que l'effectif policier sera porté à 30 agents. Quatre navires seront employés en permanence à ces fonctions d'ici 2010.

Encore une fois, que fait-on du principe de défense « Le Canada d'abord »? On aurait besoin de trois ou quatre navires juste pour patrouiller la région des Mille- les! En outre, on ne peut pas penser que les navires seront continuellement en service; ils auront inévitablement besoin d'entretien et de réparations.

Soyons réalistes. Les navires de la Garde côtière doivent être équipés d'hélicoptères embarqués pour les opérations de recherche et de sauvetage et le transport des membres de la GRC aux endroits où leur présence est requise. Il serait utile également d'avoir des UAV de catégorie 2 à bord de ces navires, afin d'obtenir une image en temps réel de la situation dans la région. Mais peut-on vraiment faire croire aux Canadiens que l'on réussira à assurer la défense du Canada dans les Grands Lacs avec seulement trois navires de patrouille et un autre qui ne va pas arriver avant trois ans? Est-ce le mieux que l'on puisse faire dans la perspective du « Canada d'abord »?

³⁹ SPPCC, « Réponse de SPPC et du Portefeuille aux rapports du CSPSND », 30 août 2006, p. 30.

Du côté américain, la 9^e Division de la United States Coast Guard (USCG), l'organisme américain chargé de la sûreté des Grands Lacs et des cours d'eau avoisinants, emploie quelque 2 200 agents en service actif répartis dans 48 postes depuis la baie Alexandria, dans l'État de New York, jusqu'à Duluth, au Minnesota. Le Comité l'a bien indiqué dans son rapport paru en 2006 sous le titre *Face aux turbulences* :

« La sécurité dans le RGLVMSL⁴⁰ nécessitera également une hausse considérable des effectifs du Programme de la marine de la GRC, qui se résument actuellement à 14 membres, pour les faire passer à entre 1 200 et 1 400 membres, répartis à des endroits stratégiques le long du RGLVMSL, tels que Thunder Bay, Kingston et Québec. Cette augmentation du personnel devrait s'accompagner d'un investissement important dans l'infrastructure et les équipements et technologies connexes, dont 12 navires de patrouille rapides, deux hélicoptères, six VAT [...] »

Le Comité pense que cela permettra à la GRC :

- a. de se doter d'une capacité de couverture et de patrouille suffisante pour faire appliquer efficacement les lois fédérales dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (RGLVMSL);
- b. d'acquérir une meilleure connaissance situationnelle du trafic dans le RGLVMSL;
- c. de disposer en permanence d'une capacité d'interdiction dans le RGLVMSL; et
- d. de se poser comme un partenaire efficace de la USGC dans ses efforts pour garantir la sécurité dans le RGLVMSL.

Il serait facile de justifier une augmentation aussi considérable des ressources de la GRC affectées à la surveillance des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, du fait que la GRC est responsable du maintien de l'ordre sur ces 92 200 kilomètres carrés de surface navigable.

Il appartient à la GRC de choisir l'emplacement de ses unités de la marine. Elle pourrait cependant établir des postes à Thunder Bay, Marathon, Sault Ste marie, Parry Sound, Port Elgin, Sarnia, Windsor, Niagara Falls, Long Point, Toronto, Kingston, Cornwall, Montréal et Québec, par exemple, en bordure des Grands Lacs

⁴⁰ Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi qu'à Richmond, Chilliwack, Port Essington et Terrace, le long des autres grandes voies navigables intérieures, comme le fleuve Fraser et la rivière Skeena. En étendant et en intensifiant sa surveillance, la GRC assurera une présence policière en plus de maintenir une capacité d'interdiction (sous forme de navires, d'UAV et d'hélicoptères) dans toute la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que sur les autres grandes voies navigables intérieures au pays. À cette fin, la GRC aura besoin de suffisamment de personnel pour :

- patrouiller les plans d'eau en permanence à bord de navires de différentes tailles (ce qui nécessitera entre quatre et cinq équipes par navire) et téléguider les UAV;
- fournir un soutien aux enquêtes;
- offrir un soutien administratif;
- faire l'entretien du matériel (techniciens en équipements, mécaniciens de bord et spécialistes de l'entretien des installations) et
- gérer les opérations.

Si on doit augmenter considérablement les moyens dont dispose la GRC pour assurer la sécurité dans le RGLVMSL, le Comité pense aussi qu'il faudrait rendre permanents les divers projets menés conjointement à cette fin avec les États-Unis.

Le projet expérimental *Shiprider*, qui consiste en des patrouilles conjointes de la GRC et de la U.S. Coast Guard, représentait un bon point de départ. Toutefois, un projet expérimental de deux semaines ne suffit pas à assurer la sécurité des Grands Lacs. Il faudra plus de projets concertés et plus d'activités de maintien de l'ordre.

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

C9. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada accorde 1 200 à 1 400 équivalents temps plein (ETP) supplémentaires à la Sous-direction de la marine et des ports de la GRC afin que celle-ci puisse :

- **se doter d'une capacité de couverture et de patrouille suffisante pour faire appliquer efficacement les lois fédérales dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (RGLVMSL);**
- **acquérir une meilleure connaissance situationnelle du trafic dans le RGLVMSL;**
- **disposer en permanence d'une capacité d'interdiction dans le RGLVMSL;**
- **se poser comme un partenaire efficace de la USGC dans ses efforts pour garantir la sécurité dans le RGLVMSL.**

C9(a) Cette augmentation du personnel devrait s'accompagner d'un investissement important dans l'infrastructure et les équipements et technologies connexes, dont 16 navires de patrouille rapides, quatre hélicoptères et six véhicules aériens sans pilote (UAV).

C10. Le Comité recommande que la GRC effectue une évaluation des risques et de la menace afin de déterminer la quantité de personnel et l'équipement et les ressources financières nécessaires pour assurer une surveillance policière sur le lac Winnipeg.

ANNEXE I

Ordre de renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 27 avril 2006 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore :

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la politique de sécurité nationale du Canada. Le comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque et de prévenir ces situations, ainsi que la capacité du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile de remplir son mandat;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, corrigent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières et de nos infrastructures essentielles.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus lors de la trente-septième et trente-huitième législatures soient déferés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 2007 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mai 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat
Paul C. Bélisle

ANNEXE II

Index des recommandations

Manuel de sécurité du Canada 2005

Problème 1 : Une Garde côtière sans mordant

- Le Comité a recommandé que le gouvernement fédéral prenne sans délai des mesures pour retirer la Garde côtière canadienne du portefeuille du ministère des Pêches et des Océans, afin d'en faire un organisme indépendant relevant du Parlement. À ce titre, elle assumerait les mêmes fonctions – recherche et sauvetage, déglacage, aides à la navigation, installation de bouées, sécurité nautique, pêches et protection de l'environnement – ainsi que de nouvelles responsabilités liées à la sécurité nationale. Elle exercerait ses fonctions relatives à la sécurité nationale sous la direction des centres d'opérations côtières du ministère de la Défense nationale (Trinity et Athena)⁴¹. (Recommandation faite en octobre 2003) (Page 3)

Problème 2 : Trop de brèches à colmater sans un plan

- Le Comité a recommandé que la question de la sécurité des côtes canadiennes soit examinée et qu'un plan soit élaboré pour l'améliorer et la resserrer⁴². (Recommandation faite en février 2002) (Page 13)

Problème 3 : Surveillance radar insuffisante le long des côtes

- Le Comité a recommandé qu'au moins huit stations de radar haute fréquence à ondes de surface soient construites pour surveiller les zones à circulation intense des côtes du Canada, et que d'autres stations soient également aménagées aux autres endroits des côtes que des terroristes pourraient cibler à

⁴¹ Octobre 2003 - *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 113).
Recommandation n° 4.1.

⁴² Février 2002 - *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 126).
Recommandation n° 10.

la place des ports fortement fréquentés⁴³. (Recommandation faite en octobre 2003) (**Page 20**)

Problème 4 : Insuffisance des patrouilles côtières de courte portée

- Le Comité a recommandé l'adoption du drone (véhicule aérien téléguidé ou VATG) comme aide à la surveillance au large des côtes⁴⁴. (Recommandation faite en octobre 2003) (**Page 23**)

Problème 5 : Insuffisance des patrouilles de longue portée sur les trois côtes

- Le Comité a recommandé que le gouvernement fasse une étude pour savoir s'il y aurait lieu d'ajouter le drone stratégique, plus coûteux, au système canadien de surveillance dans l'Arctique et sur les côtes est et ouest⁴⁵. (Recommandation faite en octobre 2003) (**Page 26**)

Problème 6 : Absence d'un réseau de communication de préavis de circulation maritime

- Le Comité a recommandé que le Canada conclue avec d'autres pays maritimes des accords bilatéraux de réciprocité définissant les moyens à prendre pour s'échanger à l'avance de l'information sur les navires, les équipages et le fret, notamment sur les marchandises ayant déjà fait l'objet d'une inspection et sur le genre d'inspection effectuée⁴⁶. (Recommandation faite en octobre 2003) (**Page 29**)

Problème 7 : Manque de surveillance dans les Grands Lacs

- Que le ministère des Transports exige que tous les navires de plus de 15 tonnes soient munis de transpondeurs d'une puissance au moins égale à celle des

⁴³ Octobre 2003 – *Les côtes canadiennes : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 63).
Recommandation n° 2.1

⁴⁴ Octobre 2003 – *Les côtes canadiennes : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 63).
Recommandation n° 2.2.

⁴⁵ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 63).
Recommandation n° 2.3.

⁴⁶ Septembre 2002 - *La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*, recommandation n° 4.
Octobre 2003 - *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 163),
recommandation n° 6.3.

appareils de classe B d'ici à 2008⁴⁷. (Recommandation faite en octobre 2003)(**Page 38**)

- Que tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) informent les autorités canadiennes 24 heures avant leur arrivée dans des ports canadiens des Grands Lacs. (Recommandation faite en octobre 2003) (**Page 38**)
- Que tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) ayant l'intention de manœuvrer dans la région des Grands Lacs soient munis de transpondeurs pour permettre leur repérage électronique par les autorités canadiennes (cette mesure aura aussi l'avantage d'améliorer la précision des recherches et des sauvetages). (Recommandation faite en octobre 2003) (**Page 38**)
- Que tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui traversent les eaux nationales du Canada rendent compte quotidiennement aux autorités canadiennes. (Recommandation faite en octobre 2003). (**Page 38**)
- Que des stations canadiennes dans les Grands Lacs soient chargées de recevoir et de coordonner ces comptes rendus et de communiquer avec les organisations policières compétentes⁴⁸. (Recommandation faite en septembre 2002) (**Page 38**)

Problème 8 : Manque de ressources policières affectées à la surveillance des eaux côtières intérieures du Canada

- Le Comité a recommandé que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) effectue une évaluation des risques ou de la menace afin de déterminer les effectifs, l'équipement et les ressources financières dont elle aurait besoin pour rétablir la Division maritime et assurer une surveillance dans la Voie maritime du Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs, le fleuve Fraser, la rivière Skeena et les voies d'eau intérieures réputées représenter un risque élevé⁴⁹. (Recommandation faite en octobre 2003) (**Page 45**)

⁴⁷ Octobre 2003 – *Les côtes canadiennes : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 63).
Recommandation n° 2.4.

⁴⁸ Septembre 2002 – *La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne* (page 15).
Recommandation n° 8.

⁴⁹ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 113).
Recommandation n° 4.3.

- Il a aussi recommandé que la GRC rende ses conclusions publiques au plus tard le 31 mars 2004 et présente un plan opérationnel au plus tard le 31 mars 2005, et que le gouvernement soit prêt à débloquer des fonds pour répondre aux besoins énoncés⁵⁰. (Recommandation faite en octobre 2003) (**Page 45**)

⁵⁰ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 114).
Recommandation n° 4.4.

ANNEXE III

Nouvelles recommandations

Problème 1 : Une Garde côtière sans mordant

- C1. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada dote la Garde côtière canadienne de trois brise-glace de classe 10 pouvant servir à l'année longue et pourvus des équipements nécessaires pour accomplir des tâches policières dans nos eaux arctiques. (**Page 12**)
- C2. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada dote la Garde côtière canadienne de huit garde-côte pour patrouiller les côtes est et ouest du Canada, chacun présentant les caractéristiques suivantes : (**Page 12**)
1. la capacité d'opération sur une mer agitée ;
 2. une vitesse maximale élevée pour se mettre en position et pourchasser des navires;
 3. une grande autonomie pour maximiser le temps de sortie;
 4. la capacité d'embarquer un gros hélicoptère (un CH124, par exemple);
 5. la capacité de transporter et de déployer des équipes d'arraisonnement;
 6. la tolérance aux glaces (glace de l'année);
 7. des capteurs (radar, ESM, électro-optique, sonar, etc.) perfectionnés;
 8. la capacité à participer à des régimes de commandement et de contrôle réseaucentriques;
 9. des moyens de communication à la fine pointe du progrès;
 10. un armement compatible avec les fonctions d'exécution de la loi, à savoir des armes légères, des mitrailleuses (p. ex., calibre 50), des armes de moyen calibre (p. ex., 57 ou 76 mm) et des systèmes d'armes de combat rapproché (p. ex., Phalanx).

Problème 2 : Trop de brèches à colmater sans un plan

Voir l'Annexe II.

Problème 3 : Surveillance radar insuffisante le long des côtes

C3. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada mette en place, d'ici 2010, un système de détection par satellite faisant appel ou non à des drones, qui fournira aux unités de défense du Canada un tableau clair, en temps réel, de la circulation maritime sur les côtes est et ouest et tout le long du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. (Page 22)

Problème 4 : Insuffisance des patrouilles côtières de courte portée

Voir l'Annexe II.

Problème 5 : Insuffisance des patrouilles de longue portée sur les trois côtes

C4. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada fasse l'acquisition de suffisamment de drones faisant partie de la première catégorie afin de fournir des images en temps réel de la circulation maritime dans l'Arctique et sur les côtes est et ouest, de même que dans les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent, d'ici à ce qu'un système de surveillance par satellite complet soit en place. (Page 28)

Problème 6 : Absence d'un réseau de communication de préavis de circulation maritime

Voir l'Annexe II.

Problème 7 : Manque de surveillance dans les Grands Lacs

C5. Le Comité recommande que tous les bateaux de plus de 30 pieds et pesant plus de 2 tonnes immatriculés au Canada soient équipés de transpondeurs de classe B en bon état de marche le 31 décembre 2008 au plus tard. (Page 43)

C6. Le Comité recommande d'obliger tous les navires jaugeant deux tonneaux ou plus d'informer les autorités canadiennes 24 heures avant leur arrivée dans des ports canadiens des Grands Lacs, et ce, d'ici le 31 décembre 2008. (Page 43)

C7. Le Comité recommande d'obliger tous les navires de 30 pieds ou plus et de plus de 2 tonnes ayant l'intention de manœuvrer dans la région des Grands Lacs à être équipés, d'ici le 31 décembre 2008, de transpondeurs pour

permettre leur repérage électronique par les autorités canadiennes (cette mesure aura aussi l'avantage d'améliorer la précision des recherches et des sauvetages). (**Page 43**)

C8. Le Comité recommande que tous les navires jaugeant 2 tonneaux ou plus qui traversent les eaux nationales du Canada soient tenus, d'ici le 21 décembre 2008, de rendre compte quotidiennement aux autorités. (**Page 43**)

Problème 8 : Manque de ressources policières affectées à la surveillance des eaux côtières intérieures du Canada

C9. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada accorde 1 200 à 1 400 équivalents temps plein (ETP) supplémentaires à la Sous-direction de la marine et des ports de la GRC afin que celle-ci puisse : (**Page 50**)

- se doter d'une capacité de couverture et de patrouille suffisante pour faire appliquer efficacement les lois fédérales dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (RGLVMSL);
- acquérir une meilleure connaissance situationnelle du trafic dans le RGLVMSL;
- disposer en permanence d'une capacité d'interdiction dans le RGLVMSL;
- se poser comme un partenaire efficace de la USGC dans ses efforts pour garantir la sécurité dans le RGLVMSL.

C9(a) Cette augmentation du personnel devrait s'accompagner d'un investissement important dans l'infrastructure et les équipements et technologies connexes, dont 16 navires de patrouille rapides, quatre hélicoptères et six véhicules aériens sans pilote (UAV). (**Page 50**)

C10. Le Comité recommande que la GRC effectue une évaluation des risques et de la menace afin de déterminer la quantité de personnel et l'équipement et les ressources financières nécessaires pour assurer une surveillance policière sur le lac Winnipeg. (**Page 50**)

ANNEXE IV

Description des gardes-côtes et grand brise-glace arctique recommandé par le Comité

Garde côtière canadienne – Grand brise-glace arctique, les garde-côtes recommandés par John Dewar et l’option retenue par la Garde côtière américaine

La présente annexe traite brièvement des exigences relatives à un nouveau grand brise-glace qui permettrait à la Garde côtière canadienne d’effectuer des opérations de déglacage durant toute l’année dans les eaux de l’Arctique canadien et traite en profondeur des spécifications d’un nouveau garde-côtes qui permettrait à la marine canadienne de mieux patrouiller et de mieux protéger les côtes du Canada.

Grand brise-glace

Selon le Comité, la GCC, qui possède une vaste expérience dans le domaine des opérations de déglacage, devrait être en mesure d’assurer la sécurité du trafic maritime à travers et autour des glaces des eaux polaires à longueur d’année.

Toutefois, des 19 brise-glace de la GCC⁵¹, seuls deux grands brise-glace sont aptes à exécuter des opérations prolongées dans l’Arctique canadien du début juin à la mi-novembre⁵².

Le Comité est d’avis que 3 grands brise-glace aptes à exécuter des opérations dans les eaux polaires à longueur d’année permettraient à la GCC d’assurer la sécurité du trafic maritime dans les eaux de l’Arctique.

Le navire de Dewar

Le 2 juin 2003, M. John Dewar a déclaré devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense que le Canada devrait se doter d’un navire de la taille d’une corvette, aussi appelé « garde-côtes », pour que la marine puisse mieux assurer l’application de nos lois.

⁵¹ Pêches et Océans Canada, Garde côtière canadienne « Programme de déglacage », http://www.ccg-gcc.gc.ca/ice-gla/overview_f.htm, site consulté le 26 septembre 2006.

⁵² Pêches et Océans Canada, « Navires, aéronefs & aéroglisseurs en service », http://www.ccg-gcc.gc.ca/fleet-flotte/vessels-navires/main_f.asp, site consulté le 25 septembre 2006.

Il a recommandé un navire mesurant 75 mètres capable de naviguer dans une mer de force élevée, de se déplacer rapidement (25 nœuds minimum en utilisant la propulsion diesel) et de rester en mer pendant 30 jours. Il a souligné qu'un pont d'atterrissage ou une chaise pour un gros hélicoptère maritime comme le Sea King est essentiel. Un hélicoptère aiderait à l'identification de navires et augmenterait la portée visuelle à partir du navire. Habituellement, les marins peuvent voir à quelque 6 à 10 milles nautiques depuis leur navire, mais la plupart des hélicoptères maritimes ont une portée de 150 milles nautiques.

Comparaison avec les garde-côtes de la Garde côtière canadienne (GCC)

Les garde-côtes de la GCC ne répondent pas aux critères établis par M. Dewar. Le Gordon Reid et le Tanu ne sont pas assez rapides ou assez gros. Le Gordon Reid mesure 50 m de long et a une vitesse maximale de 16,5 nœuds et le Tanu mesure 50,1 mètres de long et a une vitesse maximale de 13,5 nœuds.

Le Sir Wilfred Grenfell, le Leonard J. Cowley et le Cape Roger sont assez gros, mais trop lents. Le Sir Wilfred Grenfell mesure 68,5 mètres de long et il a une vitesse maximale de 16 nœuds, le Leonard J. Cowley mesure 72 mètres de long et il a une vitesse maximale de 15 nœuds et le Cape Roger mesure 62,5 mètres de long et il a une vitesse maximale de 17 nœuds.

De plus, parmi les cinq garde-côtes multi-tâches de la GCC dont la longueur dépasse 50 mètres, deux (le Cape Roger et le Tanu) ont au moins 25 ans et doivent donc être remplacés.

M. Dewar estime que le navire coûterait de 55 à 100 millions de dollars canadiens l'unité. Puisqu'on l'utiliserait pour l'application de la loi, on pourrait adopter des pratiques d'acquisition et de construction commerciales pour abaisser le prix unitaire. On pourrait faire appel à des ressources civiles pour l'entretien pendant toute la vie du navire, réduisant encore plus le coût.

Les facteurs principaux qui influent sur le coût du navire sont le degré de sophistication et le nombre de radars, de capteurs, d'équipements de communication et de systèmes d'armes qu'il contient. Il y a une grande variété dans les types de capteurs et de radars. On devrait réunir un groupe de travail pour établir les exigences spécifiques de façon à trouver un bon équilibre coût/capacité.

ANNEXE IV
Description des gardes-côtes et grand
brise-glace arctique recommandé par le Comité

Un processus de consultation s'impose à cause du nombre de compétences gouvernementales et ministérielles concernées.

Il est important de garder la taille du garde-côtes à peu près telle que spécifiée, car le navire doit avoir une bonne tenue à la mer. La taille d'un navire n'est pas directement proportionnelle à son coût. Les dimensions physiques d'un navire ne représentent qu'une petite partie de son coût total, mais elles ont un impact significatif sur sa performance. M. Dewar a souligné au comité que le garde-côtes devrait avoir environ 75 mètres de long pour pouvoir effectuer des abordages et avoir la capacité de tenue à la mer désirée.

M. Dewar croit que les caractéristiques nécessaires pour la fonction d'application de la loi sont les suivantes :

- la capacité d'opération en mer agitée
- une vitesse maximale élevée pour se mettre en position et pour les poursuites
- une autonomie élevée pour maximiser le temps de sortie
- la capacité d'embarquer un gros hélicoptère (p. ex. CH124)
- la capacité de transporter et de déployer des équipes d'arraisonnement
- une tolérance à la glace (glace de première année)
- des capteurs perfectionnés (p. ex. radar, ESM, électro-optique, sonar)
- la capacité de participer à des régimes de commandement et de contrôle réseaucentriques
- une capacité de communication très avancée
- un armement compatible avec les fonctions d'exécution de la loi (p.ex. armes légères, mitrailleuses (p.ex. calibre 50), arme de moyen calibre (p. ex. 57 mm ou 76 mm) et système d'armes de combat rapproché (p. ex. Phalanx))

M. Dewar recommande que le navire ait les caractéristiques suivantes :

Longueur (ligne de flottaison) : 75 m minimum
Largeur : 12 m minimum
Déplacement : 1600 tonnes minimum, 2000 tonnes (souhaitable)
Propulsion : deux arbres, 2 moteurs diesel à moyenne vitesse
Vitesse maximale: 25 nœuds minimum
Temps à poste : 30 jours
Équipage : 40 (hommes et femmes) maximum
Emménagements: pour plus de 40 personnes (équipes d'arrondissement, etc.)
Hélicoptère : gros hélicoptère (p. ex. CH124) – plate-forme d'appontage (exigence minimale), hangar (souhaitable)
Coût estimé : de 55 à 100 millions de dollars pièce (environ)

Solution adoptée par l'United States Coast Guard (USCG)

La USCG est en train de mettre en œuvre un programme appelé : « Integrated Deepwater System Program ». Dans le cadre de ce programme majeur de mise à niveau et de remplacement de flotte s'échelonnant sur plusieurs années, une corvette de patrouille océanique sera construite et elle aura des caractéristiques et des capacités semblables à celles du navire recommandé par M. Dewar. La corvette de patrouille océanique joindra les rangs de la USCG en 2013.

Le prix du navire n'a pas été déterminé. La USCG et l'entrepreneur de la Défense (Integrated Coast Guard Systems, une coentreprise formée des sociétés Lockheed Martin et Northrop Grumman) ne connaissent pas encore le coût. Le coût unitaire pourrait être abaissé et l'horaire de construction devancé si des pays comme le Canada décidaient d'acheter le navire (Israël l'a déjà fait).

Le Canada pourrait investir dans la chaîne de production de corvettes de patrouille océaniques dans le cadre d'un programme d'achat militaire direct. Il pourrait aussi passer un accord de coopération avec les États-Unis pour acquérir une version modifiée pour répondre aux besoins canadiens. Il ne serait pas difficile d'équiper la corvette de patrouille océanique de systèmes moins sophistiqués que ceux du modèle américain pour réduire les coûts. Le Canada payerait pour les caractéristiques de la version canadienne qu'il veut et les États-Unis feraient de même. Le coût des éléments standard serait partagé⁵³.

⁵³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde*, annexe XI, octobre 2003, <http://www.parl.gc.ca/37/2/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/rep-f/rep17oct03-f.htm>

ANNEXE V

Glossaire des termes employés

Centre d'expérimentation des Forces canadiennes (CEFC) : L'expérimentation en matière de défense consiste à appliquer des méthodes scientifiques à l'examen de concepts dans le but de résoudre des problèmes militaires complexes. Le CEFC explore des concepts émergents au niveau opérationnel interarmées, en menant une campagne d'expérimentation structurée pour étudier les nouvelles capacités militaires qui soutiennent la transformation des Forces canadiennes⁵⁴.

Centres des opérations de la sûreté maritime : Les Centres mettent en commun leurs connaissances et leurs compétences pour recueillir, regrouper et analyser les données maritimes et coordonner les interventions de divers ministères et organismes fédéraux, dont Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale et la GRC. Il y a actuellement deux Centres opérationnels : Le Centre des opérations de sûreté maritime du réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent a été établi au début de l'été 2005⁵⁵. Un autre centre MSOC est en service à la base des Forces canadiennes d'Esquimalt, en C.-B.

Chefs des agences des gardes côtières dans le Pacifique Nord (NPHCGA) : Les NPHCGA sont composés de gardes côtières ou d'organismes équivalents du Canada, du Japon, de la République populaire de Chine, de la République de Corée, de la Fédération russe et des États-Unis. Leur mission est d'améliorer la sécurité maritime et la coopération multilatérales en faisant respecter les traités sur les pêches et en luttant contre le trafic de la drogue et la migration illégale.⁵⁶

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) : Le Code ISPS vise à établir un régime international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de déterminer les mesures à prendre pour prévenir les incidents portant sur la sûreté des navires et des installations portuaires assurant le commerce international, et d'appliquer les dites mesures.

⁵⁴ Recherche et développement pour la défense Canada, « Rapport annuel 2005-2006 », http://www.drdc-rddc.gc.ca/publications/annual/annualreport_f.asp, consulté le 20 mars 2007

⁵⁵ Transports Canada, «Le gouvernement du Canada annonce de nouvelles initiatives touchant la sûreté maritime », (22 avril 2005), <http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2005/05-gc001af.htm>, consulté en janvier 2007

⁵⁶ U.S. Coast Guard, "Sept 27, 2005," (27 septembre 2005), <http://www.uscgpacificarea.com/go/doc/833/84287/>, consulté le 20 mars 2007

Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD): (NORAD) est un organisme canado-américain binational qui a pour mission de surveiller et défendre l'espace aérien de l'Amérique du Nord. Le NORAD surveille et dépiste les objets artificiels dans l'espace, et il donne l'alerte en cas d'attaque contre l'Amérique du Nord par des avions, des missiles ou des véhicules spatiaux. Le NORAD assure également la surveillance et le contrôle de l'espace aérien du Canada et des États-Unis. Le renouvellement de l'Accord NORAD de mai 2006 prévoit aussi une mission d'alerte maritime consistant à partager toute information et toute analyse des activités menées dans les approches maritimes, les zones maritimes et les voies intérieures navigables des États-Unis et du Canada⁵⁷.

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS) : La Convention SOLAS avec ses textes successifs est en général considérée comme le plus important de tous les traités internationaux concernant la sécurité des navires marchands. La première version a été adoptée en 1914, à la suite du naufrage du Titanic, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960. L'intention était de mettre la Convention à jour par des modifications régulières mais, dans la pratique, la procédure de modification s'est avérée très lente. Par conséquent, une toute nouvelle Convention a été adoptée en 1974, renfermant non seulement les modifications convenues jusqu'alors, mais aussi une nouvelle procédure de modification – la procédure d'acceptation tacite – conçue pour apporter des modifications dans un délai donné (et raisonnablement court). Ainsi, la Convention de 1974 a été mise à jour et modifiée à plusieurs reprises. La Convention en vigueur aujourd'hui est parfois appelé la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée⁵⁸.

Eaux littorales : Les eaux littorales s'entendent des régions adjacentes aux océans et aux mers qui sont directement exposées et vulnérables à toute force de frappe déployée en mer⁵⁹.

Équipes intégrées de la police des frontières (EIPF) : Le programme des Équipes intégrées de la police des frontières est une initiative d'application de la loi polyvalente à laquelle participent des partenaires canadiens et américains. Ce partenariat binational permet aux cinq principaux organismes d'exécution de la loi

⁵⁷ Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, « NORAD: About us », http://www.norad.mil/about_us.htm, consulté le 20 mars 2007

⁵⁸ Organisation maritime internationale, « International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 », http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647, consulté le 20 mars 2007

⁵⁹ United States Navy, « Forward...From the Sea », Washington, mars 1997. <http://www.chinfo.navy.mil/navpalib/policy/fromsea/ffseanoc.html>.

participants (Gendarmerie royale du Canada, Agence des services frontaliers du Canada, US Customs and Border Protection/Office of Border Patrol, US Bureau of Immigration and Customs Enforcement, US Coast Guard) d'échanger des renseignements et de collaborer quotidiennement avec d'autres organismes d'application de la loi locaux, provinciaux et d'État sur les enjeux liés à la sécurité nationale, au crime organisé et aux autres formes de criminalité aux points d'entrée de la frontière canado-américaine. Les EIPF sont une initiative de coopération axée sur les renseignements. Elles appuient les enquêtes relatives à la sécurité nationale touchant la frontière canado-américaine et enquêtent sur les activités transfrontalières illicites, entre les points d'entrée. Les renseignements sont élaborés et partagés avec tous les partenaires des EIPF dans le strict respect des lois, des règlements et des politiques applicables des organismes et ministères par le truchement de protocoles⁶⁰.

Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) : Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) est un forum qui a pour mandat la définition et la coordination des interventions du gouvernement fédéral à l'appui des objectifs du Canada en matière de sécurité publique et de lutte au terrorisme maritime, ainsi qu'en matière d'application des exigences internationales concernant la sûreté maritime. Sous l'égide de Transports Canada (TC), le groupe de travail comprend des membres provenant de 14 ministères et organismes fédéraux ayant des responsabilités en matière de sécurité maritime, dont la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Transports Canada (TC), le ministère de la Défense nationale (MDN), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), la Garde côtière canadienne (GCC), le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et Sécurité publique et Protection civile Canada (SPPCC). Le GTISM détermine les programmes à élaborer en tenant compte des quatre principaux volets d'activité suivants : connaissance du domaine, capacité d'intervention, protection et collaboration.⁶¹

Initiative relative à la sécurité des conteneurs (IRSC) : L'IRSC est un programme de sécurité du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (US CBP) visant à identifier et à inspecter tous les conteneurs qui présentent une menace terroriste potentielle dans les ports étrangers avant qu'ils soient embarqués sur des navires à destination des États-Unis. Le US CBP a posté des équipes multidisciplinaires d'agents américains de son propre service et du US

⁶⁰ Gendarmerie royale du Canada, « Équipes intégrées de la police des frontières (EIPF) » (août 2006), http://www.rcmp-grc.gc.ca/security/ibets_f.htm, consulté le 20 mars 2007

⁶¹ Gendarmerie royale du Canada, « Sous-direction de la sécurité maritime et portuaire » (juin 2006), http://www.rcmp-grc.gc.ca/fio/marine_ports_f.htm, consulté le 20 mars, 2007

Immigration and Customs Enforcement chargées de travailler en collaboration avec leurs homologues du pays d'accueil. Leur mission est de cibler des conteneurs, d'en faire l'examen préalable et de déceler d'autres indices d'une menace terroriste concernant du fret à destination des États-Unis⁶².

Navire de défense côtière (MCDV) : Le MCDV est un bâtiment à coque d'acier conçu pour des opérations polyvalentes, dont des opérations de surveillance et de patrouille des côtes, de formation et de lutte contre les mines. L'équipement de base comprend des radars de surveillance, un canon à tir rapide de 40 mm, deux mitrailleuses lourdes, une salle de télécommunications moderne et des systèmes de navigation perfectionnés. Les MCDV assurent aussi un soutien à d'autres organismes fédéraux, tels la GRC, Douanes Canada et Pêches et Océans (dont la Garde côtière canadienne). Ils participent aussi à des opérations de recherche et sauvetage et à des interventions en cas de catastrophe environnementale⁶³.

Organisation maritime internationale (OMI) : L'OMI est une organisation spécialisée des Nations Unies qui compte 167 États membres et trois membres associés, et dont le siège se trouve au Royaume-Uni. Sa fonction principale est d'établir et de mettre à jour une réglementation complète concernant la navigation commerciale internationale, et ses présents secteurs d'activité sont la sécurité, les préoccupations environnementales, les questions juridiques, la coopération technique, la sûreté maritime et l'efficacité de la navigation commerciale⁶⁴.

Organisme de service spécial (OSS) : Organisme de l'administration publique fédérale doté d'une plus grande marge de manœuvre lui permettant d'améliorer ses résultats. Il a notamment pour objectifs d'améliorer la gestion globale, de renforcer les résultats d'exploitation et de tenir mieux compte de la demande⁶⁵.

Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP)

Le PSP a été créé en mars 2005 dans un effort trilatéral visant à accroître la sécurité et la prospérité aux États-Unis, au Canada et au Mexique par une plus grande coopération et un partage accru de l'information⁶⁶.

⁶² US Customs and Border Protection, "CSI in Brief," (15 février 2006),

http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/international_activities/csi_in_brief.xml, consulté le 20 mars 2007

⁶³ Ministère de la Défense nationale, « About the Ship: Kingston Class MCDV », (janvier 2007),

http://www.navy.forces.gc.ca/nanaimo/about/ship_about_e.asp?category=175, consulté le 20 mars 2007

⁶⁴ Organisation maritime internationale, « Introduction to IMO », <http://www.imo.org/>, consulté le 20 mars 2007

⁶⁵ Ministère des Finances, « Glossaire », (mai 2006), http://www.fin.gc.ca/gloss/gloss-o_f.html#oss, consulté le 20 mars 2007

⁶⁶ Security and Prosperity Partnership of North America, <http://www.spp.gov/>, consulté le 19 mars 2007

Programme de contribution pour la sûreté maritime (PCSM) : Le Programme de contribution pour la sûreté maritime dirigé par Transports Canada dispose d'une enveloppe de 115 millions de dollars sur cinq ans pour aider les ports et les installations maritimes du Canada à moderniser et à renforcer leurs systèmes de sécurité et leurs programmes de sûreté afin qu'ils puissent satisfaire aux exigences du Règlement sur la sûreté du transport maritime et continuer de se conformer au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). En novembre 2006, le gouvernement fédéral a doté le PCSM d'un budget de 42 millions de dollars qui servira à acquérir de l'équipement de surveillance, à améliorer la sûreté des ports et de leur périmètre, à acquérir de l'équipement de commande, de contrôle et de communication, et à offrir de la formation dans l'ensemble des installations portuaires canadiennes⁶⁷.

Règlement sur la sûreté du transport maritime : Le Règlement, qui a pris effet le 1er juillet 2004 a pour objet de renforcer les exigences de sûreté des navires, des installations maritimes et des ports, en conformité du Code international sur la sûreté des navires et des infrastructures portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale. Le Règlement étend ces exigences aux installations portuaires canadiennes, aux navires à marchandises de 100 tonneaux de jauge brute ou plus et aux remorqueurs de plus de huit mètres de long qui effectuent le remorquage des barges transportant des marchandises dangereuses en vrac⁶⁸.

Services de communications et trafic maritimes (SCTM) : Les SCTM facilitent les communications entre les navires et la terre et veillent à une circulation sécuritaire sur les voies navigables. Ils contribuent ainsi à la réduction des risques de collision, d'abordage et d'échouements dans nos eaux, et assurent les premières interventions auprès des navires en détresse. Le territoire couvert par les quatre centres SCTM est constitué du fleuve Saint-Laurent et de ses affluents, de l'estuaire et d'une partie du golfe du Saint-Laurent et finalement, des eaux côtières des Îles-de-la-Madeleine. Douze mois par année, en tout temps, ils demeurent à l'écoute des fréquences de détresse et répondent aux demandes d'aide des navigateurs.

⁶⁷ Port de Vancouver, « The Port & Operations: Security », (3 janvier 2007), http://www.portvancouver.com/the_port/security.html, consulté le 20 mars 2007

⁶⁸ Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, « Compliance with the ISPS Code », http://www.greatlakes-seaway.com/en/navigation/isps_bg.html, consulté le 20 mars 2007

Les centres SCTM desservent une importante clientèle formée de navigateurs commerciaux, de pêcheurs, de plaisanciers et de navires de croisière et d'observations des baleines⁶⁹.

Système d'identification automatique (SIA) : Le SIA est un système électronique de radiodiffusion de bord qui agit comme un transpondeur dans la bande maritime VHF et qui est capable de gérer bien au-delà de 4500 messages par minute et des mises à jour aux deux secondes. Il exploite la technologie des systèmes auto-organiseurs d'accès multiple par répartition temporelle pour soutenir cette vitesse élevée de diffusion fiable de navire à navire. Il peut transmettre diverses informations : vecteur vitesse (grandeur et direction de la vitesse), taille réelle du navire, position GPS, nom du navire, route et vitesse, classification, indicatif d'appel, numéro d'immatriculation, ISMM, etc.⁷⁰

Système d'identification et de repérage à longue distance des navires (IRLDN)
Il s'agit d'un système d'identification de bord conçu pour aider les différents gouvernements à collaborer à des fins de recherche et sauvetage en mer. L'information recueillie est fournie aux gouvernements et services de recherche et sauvetage contractants qui sont habilités à recevoir l'information, sur demande, par la voie d'un réseau de centres nationaux, régionaux, coopératifs et internationaux de données IRLDN. Les navires ne transmettent l'information IRLDN qu'aux centres de données choisis par leur Administration. L'obligation des navires de transmettre l'information IRLDN et les droits et obligations des gouvernements et services de recherche et sauvetage contractants sont établis dans le règlement V/19-1 de la Convention SOLAS de 1974.⁷¹

Système d'information sur la navigation maritime (INNAV) : Le système INNAV est un outil de gestion de l'information à l'appui du commerce, exploité par la Garde côtière canadienne et conçu pour assurer une gestion fiable de la voie navigable et favoriser pleinement l'intégration des technologies de pointe. Le système (INNAV) est le moyen qu'utilise le Canada pour se signaler en matière d'information maritime, en assumant toutes les fonctions requises pour gérer les

⁶⁹ Ministère des Pêches et des océans, « Les SCTM – Le contexte », (juillet 2006), <http://www.marinfo.gc.ca/fr/sctm/contexte.asp>, consulté le 20 mars 2007

⁷⁰ U.S. Coast Guard, « What is an Automatic Identification System (AIS)? », (7 juillet 2005), <http://www.navcen.uscg.gov/enav/ais/default.htm>, consulté le 20 mars 2007

⁷¹ Organisation maritime internationale, « Long range identification and tracking (LRIT) », http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=905, consulté le 20 mars 2007

voies navigables en exploitant la technologie de l'information, des capteurs, du positionnement et des télécommunications⁷².

Système d'inspection des véhicules et du fret (VACIS) : VACIS est un système, mobile (monté sur un camion) ou fixe (sur palette), de balayage à rayons gamma qui permet d'inspecter les véhicules et le fret sans intrusion. Les unités VACIS utilisent une source de radiation à faible niveau qui pénètre les véhicules et leur chargement. Les opérateurs, à l'aide du balayage à rayons gamma, voient s'afficher à l'écran de leur ordinateur des images radiographiques des chargements de conteneurs maritimes de sorte qu'ils peuvent en déceler rapidement et facilement les compartiments cachés associés au transport de produits volés ou illégaux⁷³.

Système interarmées de surveillance et d'acquisition d'objectifs au moyen d'UAV (JUSTAS) : Le JUSTAS a été établi pour étudier le potentiel de la technologie des véhicules aériens sans pilote et les besoins des Forces canadiennes pour de tels véhicules. Le JUSTAS est un projet de 500 millions de dollars d'acquisition d'UAV à long rayon d'action pouvant appuyer des opérations nationales et internationales⁷⁴.

Véhicule aérien sans pilote (UAV) : Une véhicule aérien sans pilote (aussi appelé véhicule aérien non habité) est un aéronef sans pilote à bord. Les UAV peuvent être pilotés à distance ou voler en autonome selon un plan de vol préprogrammé ou par un système d'automatisation dynamique complexe. Les UAV sont actuellement utilisés à plusieurs fins militaires, dont la reconnaissance et les attaques⁷⁵.

⁷² Pêches et océans Canada. « Système d'information sur la navigation maritime (INNAV) », http://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/docs/innav/innav_f.htm, consulté le 20 mars 2007

⁷³ Agence des services frontaliers du Canada, « Document d'information » – VACIS », (2005), <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/media/facts-faits/038-fra.html>, consulté en janvier 2007

⁷⁴ Défense nationale Canada, « Force aérienne Commen'air », automne 2006, volume 4, no 2 (16 février 2007) http://www.airforce.forces.gc.ca/newsroom/crew/06-10/03_f.asp, 20 mars 2007

⁷⁵ Wikipedia, « Unmanned Aerial Vehicle », consulté le (19 mars 2007), http://en.wikipedia.org/wiki/Unmanned_aerial_vehicle, consulté le 20 mars 2007

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Abbas, M Leo
Maire
Ville de Happy Valley, Goose Bay
3 février 2005

Adams, Mr. John
Commissaire
Garde côtière canadienne
5 mai 2003

Addy, Major-général (retraité), Clive
Ex-président national
Fédération des instituts militaires et interarmées du
Canada
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

Alexander, Dr Jane
Directrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects
Agency (DARPA)
4 février 2002

Allard, L'honorable, Wayne
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du
Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Amos, Adjudant-chef, Bruce
423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

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

Armstrong, Tim
Chef adjoint, opérations spéciales
Services des incendies et de sauvetage de Vancouver
29 janvier 2007

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

Adams, Surintendant Bill
Direction des services fédéraux
GRC
9 juin 2003

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

Alarie, Caporal-chef Bernadette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Allan, Major Murray
Commandant adjoint
Royal Regina Rifles
27 janvier 2003

Allen, M., Jon
Directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002, 17 mars 2003

Anderson, Colonel N.J.
Défense nationale
2 mai 2005

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

Atkins, Surintendant principal Ian
Agent de la police criminelle, Division H
Gendarmerie royale du Canada
22-24 jan. 2002 / 22-23 sept. 2003

Audcent, M. Mark
Légiste et conseiller parlementaire
Sénat du Canada
2 décembre 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Avis, Capitaine de frégate Peter
Directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes
Ministère de la défense nationale
7 avril 2003

Badger, Capitaine Chris J.
Vice-président responsable des opérations
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Baker, M. Mike
Vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de
la sûreté du transport aérien
25 novembre- 2002

Baker, Lieutenant-colonel Roy
Officier logistique et génie de l'escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Baltabaev, député, M. Tashpolot
République de Kyrgyz
12 mai 2003

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

Barrett, Major, Roger R.
Officier opérationnel, 2 RCR
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Bartley, M., Alan
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection
des infrastructures essentielles et de la protection civile
Défense nationale
19 juillet 2001

Bastien, Major-général, Richard
Commandant adjoint du Commandement aérien, chef d'état-
major adjoint de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Baum, Major Nigel
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Axworthy, Dr. Thomas
Président, Centre for Study of Democracy
Université Queen's
29 septembre 2003

Baird, Caporal-chef Keith
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Baker, Philip
Directeur général, Direction de l'Afghanistan, l'Inde, Népal, Sri
Lanka
Agence canadienne de développement internationale
29 mai 2006

Balnis, M. Richard
Attaché de recherche principal, Syndicat canadien de la
fonction publique « SCFP »
18 novembre 2002

Barbagallo, Lieutenant Jason
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Barr, Colonel David E.
Commandant, Commandement des Forces d'opérations
spéciales du Canada (COMFOSCAN)
20 novembre 2006

Barrette, M. Jean
Directeur Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité
et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002 / 2 décembre 2002 / 2 octobre 2006

Basrur, Dr Sheela,
Médecin hygiéniste
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Bastien, Commandant, Yves
Officier d'administration (formation)
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bax, Mme Janet
Directeur général, Programmes, Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et de la protection civile
20 octobre 2003

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Beare, Brigadier-général Stuart A.
Commandant, Secteur de l'Ouest de la Force terrestre
Défense nationale
Le 7 mars 2005

Beattie, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur d'état-major, Groupe de l'instruction de
soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Beazley, M. Frank
Chef de police
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bégin, M. Robert
Directeur régional, Bureau régional du Québec, Bureau de la
protection des infrastructures essentielles et de la protection
civile
27 octobre 2003

Belcourt, Adjudant-chef Mario
12^e Régiment blindé du Canada
5^e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Bell, M. Peter
Analyste du renseignement,
Organized Crime Agency of British Columbia
18-22 novembre 2001

Bercuson, Dr. David J.
Directeur, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
19 avril 2004 / 8 mars 2005

Berry, Major David
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC
Trenton
25-27 juin 2002

Berthiaume, M. Tim
Chef adjoint du Service des incendies
Ville de Windsor
10 février 2003

Bilodeau, M. Ronald
Secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du
vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et
du renseignement
Bureau du conseil privé
24 février 2003

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

Beaton, Chef de Police Jack
Ville de Calgary
1 février 2007

Beers, Caporal-chef Robert
École du génie électrique et mécanique des Forces
canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Begley, Inspecteur J.J. (Jim)
Police fédérale
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Bell, Lieutenant-commander John
Commandant, NCSM Queen
Défense nationale
9 mars 2005

Belzile, Lieutenant-général (retraité) Charles
Président,
Conférence des associations de la défense
15 octobre 2001

Bernier, Adjudant Michel
5^e Peloton de police militaire
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Berthiaume, Lieutenant-colonel Phillip (Res)
Essex and Kent Scottish Regiment
1 décembre 2004

Bildfell, M. Brian
Directeur, Services d'ambulance
27 février 2003

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

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 / 27 juin 2005

Blondin, Colonel Yvan
Commandant, 3^e escadre Bagotville
Défense nationale
1 juin 2005

Boisjoli, Lieutenant-commandant, André
Commandant, NCSM Glace Bay
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bon, M. Daniel
Directeur général, Planification des politiques, sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Boswell, Lieutenant-colonel Brad
Directeur intérimaire de la doctrine de l'Armée, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Boucher, M. Mark
Secrétaire-trésorier national
Guilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

Black, M. Bob
Directeur, Bureau des préparatifs d'urgence Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

Blackmore, M. David
Directeur des Immeubles et des biens, gestionnaire du Centre des opérations d'urgence, Ville de Saint-John's
31 mars 2003

Blair, Adjudant maître Gérard
L'École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Blanchette, Lieutenant-colonel Michael
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

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

Bloodworth, Mme Margaret
Sous-ministre, Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005

Bolton, Lieutenant colonel Bruce D.
Commandant
Black Watch
5-6 novembre 2001

Bonnell, M. R.J. (Ray)
Surintendant, officier responsable, Sous-direction des services de protection, GRC
2 décembre 2002

Bouchard, Major-général J.J.C.
Commandant, 1^{ère} Division aérienne canadienne, Défense nationale
10 mars 2005

Boulden, Dr. Jane
Présidente de recherche canadienne en relations internationales et études de sécurité, Collège militaire royal du Canada
29 novembre 2004

ANNEXE VI Ont discuté avec le Comité

Bourgeois, M. Terry
Chef, District rural n°3
Communications, Service d'incendie et d'urgence,
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bowes, Lieutenant-colonel Steve
École de l'Arme Blindée
BFC Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Bramah, M. Brian
Directeur régional
Transports Canada
18-22 novembre 2001

Bradley, John
Technicien à l'imagerie, 17e Escadre, Historien associé
des forces aériennes
18-22 novembre 2001

Brodeur, Vice-amiral (à la retraite) Nigel
A titre individuel
1 mars 2005

Brown, Major Chris
424e Escadron
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bryan, M. Robert
Coordonnateur des plans d'urgence (planification),
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

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

Bujold, M. Guy
Sous-ministre adjoint
Infrastructures Canada
7 février 2005

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

Burrell, Chef du Service des incendies Bruce
Directeur des Services en cas de catastrophe
Ville de Calgary
23 septembre 2003 / 1 février 2007

Boutillier, Dr. James A.
Conseiller spécial (Politique), Forces maritimes,
Quartier général du Pacifique, Ministre de la défense
nationale
9 juin 2003

Boyer, Colonel Alain
Commandant, 15e escadre Moose Jaw
Défense nationale
9 mars 2005

Brandt, Mr. Brion
Directeur, Politique de la sûreté
Ministère des transports Canada
5 mai 2003 / 12 février 2007

Brochet, M. Pierre
Inspecteur, chef de la Section de la planification
opérationnelle, Ville de Montréal
26 septembre 2003

Brooks, Capitaine Melissa
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Brown, Rick
directeur exécutif, gestion d'urgence de l'alberta
Gouvernement de l'Alberta
30 janvier 2007

Buck, Vice-amiral, Ron
Chef d'état-major de la Force maritime,
Défense nationale
3 décembre 2001/14 août 2002/7 avril 2003/6 décembre 2004

Bugslag, M. Bob
Directeur général, Programme d'urgence provincial,
Gouvernement du Colombie Britannique
1 mars 2005

Bullock, Mme, Margaret
Directrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et
Règlements, Sécurité organisationnelle, Air Canada
18-22 novembre 2001

Burke, M., Sean
Adjoint de recherche,
National Security Studies
Council on Foreign Relations
4 février 2002

Burr, Ms Kristine
Sous-ministre adjointe, Politique
Transport Canada
7 février 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Butler, Mr. John

Directeur régional, Terre-Neuve et Labrador, Garde côtière canadienne
2 février 2005

Calder, M., Kenneth

Sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
26 novembre 2001 / 14 août 2002 /
26 avril 2004 / 25 octobre 2004

Cameron, Colonel, Scott

Directeur de la Politique de santé auprès de l'État-major du directeur général - Service de santé (DGSS), Défense nationale
10 décembre 2001

Campbell, Lieutenant-général, Lloyd

Commandant du Commandement, aérien et chef d'état-major de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Camsell, Lieutenant colonel J.F.

36e Bataillon des services
2 février 2005

Capstick, Colonel Mike

Directeur, Stratégie personnel de terre
Défense nationale
10 mars 2005

Caron, Lieutenant-général Marc

Chef d'état-major de l'Armée de terre
Défense nationale
7 février 2005

Castillo, Caporal Marvin

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Cellucci, Son excellence Paul

Ambassadeur, Ambassade des États-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

Cabana, Surintendant principal Mike

Opérations fédérales et internationales, Directeur général de l'intégrité des frontières
30 octobre 2006

Cameron, Capitaine Keith

BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Campbell, Anthony

Vice-président, Canadian Association for Security and Intelligence Studies
3 juin 2002

Campbell, Caporal Steve

426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Caouette, M. Denis

Sergent, Section de la planification opérationnelle
Section, Service de Police de Montréal, Ville de Montréal
26 septembre 2003

Caron, Caporal Denis

Coordinateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous direction du crime organisé, GRC
7 avril 2003

Carroll, Lieutenant-commander Derek

NCSM Tecumseh
Défense nationale
8 mars 2005

Castonguay, Sergent d'état-major, Charles

Commandant d'unité
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Cessford, Lieutenant-colonel Michael

Commandant intérimaire, Groupe des opérations interarmées des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Charette, M., Serge

Président national, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

ANNEXE VI Ont discuté avec le Comité

Chartier, Lieutenant-colonel honoraire Victor G., OMM, CD.
The Black Watch
5-6 novembre 2001

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

Cirincione, M., Joseph
Directeur principal, Projet de non-prolifération
The Carnegie Foundation
5 février 2002

Clark, Capitaine Robert
Corps de cadets n° 2497, Bibliothécaire en chef, Bibliothèque de droit
Université McGill
5-6 novembre 2001

Clarke, M. Shawn
Directeur régional intérimaire, Île-du-Prince-Édouard,
Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Cohen, M. Andrew
Professeur adjoint
School of Journalism and Communications
Université Carleton
21 mars 2005

Connolly, Mr. Mark
Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Conyers, Jr., L'honorable, John
Membre supérieur (démocrate - Michigan)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Corcoran, M., James
Ancien directeur adjoint, Opérations
Service canadien du renseignement de sécurité
1 octobre 2001

Cormier, Capitaine Michael P.
Maître de port adjoint
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Chartrand, Lieutenant-commandant, Yves
Commandant intérimaire, NCSM Huron
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Christie, M. Ryerson
Chercheur, Centre for International and Security Studies
21 mars 2005

Clapham, Surintendant, Ward D.
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Clarke, Caporal-chef James
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Coble, L'honorable, Howard
Membre supérieur (républicain -- Caroline du Nord),
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Collenette, C.P., député, L'honorable David,
Ministre des Transports
2 décembre 2002

Connolly, M. Mark
Directeur général, Direction des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003, 22 septembre 2003

Cooper, Premier officier Russ Intervenant de Toronto,
Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Cormier, Matelot-chef Michel
École de la Police militaire des Forces armées, BFC Borden
25-27 juin 2002

Côté, M., Bertin
Chef de mission adjoint
Ambassade du Canada (Washington)
4-7 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Côté, Caporal-chef Claude
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Côté, M., Yvan
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé,
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Couture, Lieutenant-général, Christian
Sous-ministre adjoint (Ressources humaines -
militaires)
Défense nationale
10 décembre 2001

Creamer, M., Dennis
Vice-président, Finances et Administration
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Crosbie, M. William
Directeur général
Direction de la Sécurité internationale
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer
Secrétaire-adjoint de la Défense, Politique en matière
de sécurité internationale, Bureau du Secrétaire de la
défense (Etats-Unis)
6 février 2002

Cushman, Dr Robert
Médecin chef
Ville d'Ottawa
3 février 2003

D'Cunha, Dr Colin
Commissaire à la santé publique Médecin hygiéniste en
chef, ministère de la Santé et Soins de longue durée de
l'Ontario
30 octobre 2003

Dallaire, Gabriel
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Côté, Brigadier général Gaston
Commandant, Force terrestre du secteur du Québec, Défense
nationale
1 juin 2005

Coulter, M. Keith
Chef, Centre de la sécurité des télécommunications
24 février 2003

Crabbe, Lieutenant-général (à la retraite) Ray
Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
10 mars 2005

Crober, M. Paul
Directeur régional pour C.-B. et Yukon, Secteur de la gestion
des urgences et de la sécurité nationale, Ministère de la
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
1 mars 2005

Crosman, Colonel John
Chef d'état-major adjoint - Plans, Quartier général des
Forces maritimes du Pacifique
Défense nationale
29 janvier 2007

Croxall, Caporal Kevin
Services administratifs de la Base des Forces de Borden,
BFC Borden
25-27 juin 2002

D'Avignon, M. Michel
Directeur général, Sécurité nationale, Secteur de la
police et de la sécurité
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Daigle, Major général Pierre
Conseiller principal en matière de défense du territoire
national auprès du chef d'état-major de la Défense
17 mars 2003, 23 février 2004

Daniels, Soldat Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Davidson, Contre-amiral Glenn V.
Commandant, Forces maritimes de l'Atlantique
Ministère de la défense nationale
22 septembre 2003

Davis, Colonel Christopher J.R.
Commandant, Quartier général du centre d'instruction au combat, Défense nationale
31 janvier 2005

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

Deemert, M. Rob
Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Dempsey, Lawrence
Secrétaire-trésorier national
Gilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

De Riggi, M. Angelo
Agent de renseignements
Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, GRC
5-6 novembre 2001

Desrosiers, Adjudant-chef Christian
5^e Régiment d'artillerie légère du Canada
24 septembre 2003

deVries, Adjudant-chef (Adjuc) Nicolas (à la retraite)
Bandes militaires
31 janvier 2005

Dewitt, Dr. David
Directeur, Centre des études internationales et de sécurité
Université York
2 décembre 2004

Dietrich, Adjudant-chef Dan
Adjudant-chef
1^{ère} Division aérienne du Canada
18-22 novembre 2001

Ditchfield, M. Peter
Sous-chef, Organized Crime Agency of British Columbia
18-22 novembre 2001

Davies, Mme Krysta M.
Spécialiste en analyse du renseignement
KPMG Investigation and Security Inc.
1 octobre 2001

Dawe, M. Dick
Directeur, Programmes de soutien du personnel
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

DeCuir, Brigadier général Mike
Commandant régional adjoint
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001

Deering, M. Richard
Chef de police
Royal Newfoundland Constabulary
3 février 2005

Dempster, Major-général Doug
Directeur général, Planification stratégique
Défense nationale
11 avril 2005

Deschamps, Colonel André
Directeur, Opération continentale, Défense nationale
6 mai 2002

Devlin, M. W.A. (Bill)
Directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Aéroport international de Vancouver, Air Canada
18-22 November 2001

Dewar, Capitaine (M) (retraité) John
Membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada
12 mai 2003, 2 juin 2003

Dickenson, M. Lawrence T.
Secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 octobre 2001 / 24 février 2003

Dion, Caporal Yves
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 2002

Doge, Mme Trish
Directrice de la Gestion des risques et des urgences,
Ville de Vancouver
30 janvier 2003 / 29 janvier 2007

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Doherty, Lieutenant colonel Brian
Commandant, 14 Service Battalion
Défense nationale
1 février 2007

Douglas, Lieutenant-colonel Brian
École D' Artillerie
B.F.C. Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Downton, Caporal-chef Doug
426e Escadre d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Droz, M. Pierre
Surintendant adjoint, Police criminelle
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Dufour, Major Rénald
Commandant, 58th Air Defence Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

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

Duncan, M. Mark
Vice-président, Opérations Administration canadienne de la
sûreté du transport aérien
25 novembre 2002 / 30 octobre 2006

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

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

Elcock, M. Ward
Directeur
Service canadien du renseignement de sécurité
14 août 2002, 17 février 2003

Dongworth, Steve
Sous-chef de la gestion d'urgence (Service des
incendies)
Ville de Calgary
1 février 2007

Dowler, Premier maître 1ère classe, George
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Doyle, Lieutenant-colonel Bert
Commandant, 402e escadron
17e escadre, Winnipeg
18-22 novembre 2001

Duchesneau, M. Jacques
Président et premier dirigeant, Administration
canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002 / 30 octobre 2006

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

Dumais, Lieutenant général Marc J.
Sous-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
6 juin 2005 / 2 octobre 2006

Dunn, Major-général, Michael
Directeur adjoint, Plans et politique stratégique
Le Pentagone, (États-Unis)
6 février 2002

Earnshaw, Commandant Paul F.
Centre conjoint d'information et de surveillance
océanique Trinity
ministère de la Défense nationale
22 septembre 2003

Egener, Mark
directeur exécutif, gestion d'urgence de l'alberta
Gouvernement de l'Alberta
30 janvier 2007

Elliott, M. William
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté,
Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre, 2002, 5 mai 2003

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Ellis, Capitaine Cameron
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Ellis, Mme Karen
Sous-ministre adjointe (Infrastructure et environnement)
Défense nationale
6 juin 2005

Erkebaev, député, L'honorable Abdygany
Président de l'Assemblée législative
République de 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 février 2002

Farmer, M. Rick
Gestion, Est de l'Ontario
Citoyenneté et immigration Canada
7-9 mai 2002

Ferguson, M. Brian
Sous-ministre adjoint, Services aux anciens
combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

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

Ellis, Colonel Jim
2e commandant, Opération Peregrine, Défense nationale
1 mars 2005

Enger, Inspecteur T.G. (Tonia)
Division des opérations
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Evans, Mme Daniela
Chef, Opérations maritimes
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Fadden, M. Richard
Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur,
Sécurité et renseignement, Bureau du Conseil privé
29 janvier 2002

Falconer, Capitaine Vic
Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services
de santé -- Formation (Pacifique)
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Fantino, M. Julian
Chef du Service de la police de Toronto
6 mai 2002

Farr, M. Bruce
Chef et directeur général, Services médicaux d'urgence
de Toronto, Ville de Toronto
30 octobre 2003

Fergusson, M. James
Centre pour des études de la défense et de la sécurité,
Département des études politiques
Université de Manitoba
10 mars 2005

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Fox, James

Sous-ministre adjoint intérimaire, Relations bilatérales
Affaires étrangères Canada
8 mai 2006

Flagel, M. Brian

Directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des
douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Flynn, Commandant Steven

Garde côtière américaine et attaché supérieur de
recherche, Études sur la sécurité nationale, Council on
Foreign Relations
4 février 2002

Forcier, Contre-amiral J.Y.

Commandant, MARPAC
Défense nationale
28 février 2005

Forgie, M. John

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

Fortin, Jean-Pierre

1er vice-président national
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
4 décembre 2006

Fox, Mr. John

Représentant régional, Nouvelle Écosse
Union of Canadian Transportation Employees
22 septembre 2003, 2 février 2005

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

Flack, M. Graham

Directeur d'opérations, Groupe de travail sur les
frontières
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003, 23 février 2004

Fleshman, M. Larry

Directeur général, Service à la clientèle (aéroport
Pearson), Air Canada
24 juin 2002

Forcier, Vice-amiral J.C.J.Y. Forcier

Commandant, Commandement Canada
Défense nationale
8 mai 2006

Forcier, Commodore Jean-Yves

Chef d'état-major J3, sous-chef d'état-major de la
Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Fortin, Lieutenant-colonel Mario

Commandant intérimaire
426e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Foster, Lieutenant-colonel Rob

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

Fox, James

sous-ministre adjoint, relations bilatérales
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Frerichs, Soldat Travis
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Froeschner, Major Chris
Commandant intérimaire
429e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gagné, Major M.K.
2nd Battalion Princess
Défense nationale
10 mars 2005

Gagnon, M. Jean-Guy
Directeur adjoint, Direction des enquêtes, Service de
police de Montréal
26 septembre 2003

Garnett, le vice-amiral (retraité) Gary Vice-président
national pour les affaires maritimes, Ligue navale du
Canada
12 mai 2003

Gauthier, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

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

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

Gibbons, L'honorable Jim
Membre (républicain - Nevada)
Comité special de la Chambre sur le renseignement
(États-Unis)
6 février 2002

Gilbert, Adjudant chef, Daniel
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Fries, M. Rudy
Coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence,
Communauté de London-Middlesex, Ville de London
31 mars 2003

Gadula, Mr. Charles
Directeur général, Direction générale de la flotte,
Services maritimes
ministère des Pêches et des Océans
7 avril 2003

Gagnon, Major Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Gardner, Major Craig
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Garnon, capitaine de corvette Daniel, Contrôleur,
ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Gauthier, Lieutenant-général J.C.M. Gauthier
Commandant, Commandement de la Force expéditionnaire du
Canada
Défense nationale
8 mai et 29 mai 2006

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

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

Giffin-Boudreau, Mme Diane Directrice générale par
intérim, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et
Immigration Canada
22 septembre 2003

Gilbert, M. Emory
Surintendant d'état-major, Services de soutien
opérationnel, Police de Toronto, Ville de Toronto
30 octobre 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Gilbert, Gary D.

Vice-président sénior – Americas
6 novembre 2006

Gilmour, Wendy

Directrice, Groupe des opérations de maintien de la paix,
Secrétariat pour le Groupe de travail pour la stabilisation et la
reconstruction
Affaires étrangères Canada
29 mai 2006

Girouard, Contre amiral Roger

Commandant, CANFLTPAC
Défense nationale
28 février 2005 / 29 janvier 2007

Glencross, Capitaine, Révérend Bruce

Aumônier du régiment
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Goatbe, M. Greg

Directeur général, Direction stratégique des
programmes, Agence des douanes et du revenu du
28 janvier 2002

Goodall, M. Bob

Surintendant, Bureau de soutien à la circulation et aux
services régionaux
Police provinciale de l'Ontario
30 octobre 2003

Gotell, Adjudant-chef Peter

Opérations
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Graham, Corporal-chef

8e Escadron de maintien (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Granatstein, Dr. Jack

Président, Council for Defence and Security in the 21st Century
27 mai 2002, 28 avril 2004

Grant, Capitaine Timothy J.

Commandant, 1 Canadian Mechanized Brigade Group
Défense nationale
7 mars 2005

Gilkes, Lieutenant-colonel B.R.

Kings Own Calgary Regiment
Défense nationale
8 mars 2005 / 1 février 2007

Gimblett, M. Richard

Chargé de recherche
Centre d'études en politiques étrangères, Université
Dalhousie
21 février 2005

Giroux, Caporal-chef

Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gludo, Colonel J.D.

Commandant, 41e Groupe-brigade du Canada, Défense
nationale
8 mars 2005

Goetz, Capitaine J.J.

2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Goss, L'honorable Porter

Président, Comité spécial de la Chambre sur le
renseignement (É-U)
6 février 2002

Goupil, Inspecteur 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 canadien
International Joint Commission
29 mars 2004

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Green, Major Bill
Commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
27 janvier 2002

Gregory, Matelot-chef
Département des ressources humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Guevremont, Benoît
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Gutteridge, M. Barry
Commissaire, Travaux et Services d'urgence, Ville de
Toronto
30 octobre 2003

Haché, Colonel Mike
Directeur, Politique de l'hémisphère ouest
Défense nationale
11 avril 2005

Hall, Major Steve
Commandant adjoint, École de l'électronique et des
communications des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Hammond, Major Lee
Artillerie, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

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

Harrison, Capitaine (M) R.P. (Richard)
Sous-chef d'état major, responsable des opérations,
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Harvey, Lieutenant-commandore Max
Commandant
N.C.S.M. Cabot
2 février 2005

Grégoire, M. Marc
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté
Transports Canada
25 février 2004 / 2 octobre 2006 / 12 février 2007

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

Guindon, Capitaine (M) Paul
Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Gupta, Lieutenant-colonel Ranjeet K.
L'École du Génie Militaire des Forces Canadiennes
Défense nationale
B.F.C. Gagetown
31 janvier 2005

Haack, 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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Hatton, Commandant Gary
Commandant, NCSM Montreal
Forces maritimes de l'Atlantic
22-24 janvier 2002

Hazelton, Lieutenant Colonel, Spike
Commandant, École de l'Armée blindée
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Heath, Capitaine de vaisseau Jim, CD
Chef adjoint d'état-major, Opérations (J3), Quartier
général des Forces maritimes du Pacifique
Défense nationale
29 janvier 2007

Heinbecker, M. Paul
Ancien ambassadeur aux Nations Unies
À titre individuel
21 février 2005

Heisler, M. Ron
Directeur des opérations, Centre d'Immigration
Canada, Halifax
Citoyenneté et de immigration Canada
22 septembre 2003

Hendel, Commodore (à la retraite) Hans
Consultant, Collège des Forces canadiennes
28 avril 2003

Henneberry, Lieutenant-commandant,
Commandant,
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

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

Haydon, Dr. Peter T.
Chargé de recherche au Centre d'études sur les
politiques étrangères
Université Dalhousie
28 avril 2003, 1 février 2005

Hearn, Brigadier-général, T.M.
Directeur général, Politiques et planification en
ressources humaines (militaires), Défense nationale
10 décembre 2001

Hébert, Mme Barbara
Directrice régionale, Douanes, Division du Grand
Toronto, Agence des douanes et revenue du Canada
24 juin 2002

Heimann, Dr. Alan
Médecin hygiéniste
Ville de Windsor
27 février 2003

Henault, Général, Raymond R.
Chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Henderson, Major Georgie
Adjoint A3
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Henry, Dr. Bonnie
Médecin hygiéniste adjoint
Ville de Toronto
30 octobre 2003

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'Atlantic), Défense nationale
16 juin 2003

Hildebrandt, Capitaine Gerhard
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Hill, M. Dave

Président, Partenariat des préparatifs d'urgence pour la capitale, Ville d'Edmonton
28 juin 2003

Hillmer, Dr. Norman

Professeur d'Histoire et d'Affaires internationale
Université Carleton
1 novembre 2004

Hines, Colonel, Glynne

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

Hooper, Jack

Sous-directeur (Opérations)
Service canadien du renseignement de sécurité
29 mai 2006

Hornbarger, M. Chris

Directeur
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Howard, Brigadier-général A.J.

Directeur général - Opérations, État-major interarmées stratégique
16 octobre 2006 / 20 novembre 2006

Huebert, Dr. Rob

Professeur, Département des sciences politiques, Université de Calgary
8 mars 2005

Hunter, L'honorable Duncan

Membre supérieur (républicain - Californie), Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé, (Etats-Unis)
6 février 2002

Hynes, Major A.G.

Coordonateur de la réserve aérienne (Est)
Quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada
1 février 2005

Idzenga, Major Ray

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

Inkster, M. Norman

Président, KPMG Investigation and Security Inc.
Ancien commissaire de la GRC
1 octobre 2001

Hillier, Général Rick

Chef d'état-major de la défense
Défense nationale
30 mai 2005 / 21 juin 2006

Hincke, Colonel, Joe

Commandant
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Holman, Major général (ret) Fraser

Collège des Forces canadiennes (Toronto)
Défense nationale
27 juin 2005

Horn, Lieutenant-colonel Bernd

BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hounsell, Caporal-chef Scott

École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Howe, Caporal Kerry

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

Hunt, M. Baxter

Ambassade des États-Unis au Canada
15 août 2002

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

Inglis, Brian

Directeur général/leader du groupe de travail
Services des incendies et de sauvetage de Vancouver
29 janvier 2007

Innis, Capitaine Quentin

Instructeur, Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Irwin, Brigadier-général S.M.
Chef de la direction de l'Agence de logement des Forces
canadiennes
Défense nationale
6 juin 2005

Jackson, Major David
J3
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Janelle, Soldat, Pascal
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jean, M. Daniel
Sous-ministre adjoint, Développement des politiques et
des programmes
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Jeffery, Lieutenant général (ret) Mike
27 juin 2005

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

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

Issacs, Sergent, Tony
Technicien en recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Jackson, Mme Gaynor
Directrice, Centre de ressources pour les familles des
militaires
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Jarvis, Vice-amiral Greg
Sous-ministre adjoint (Ressources humaines –
Militaires), Défense nationale
21 février 2005

Jeffery, Lieutenant-général, M.K.
Chef d'état-major de l'Armée de terre
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001, 14 août 2002

Jenkins, Mme Wilma
Directrice, Services d'immigration
Citoyenneté et immigration Canada
24 juin 2002

Job, M. Brian
Président, Institut des relations internationales
Université du Colombie-Britannique
1 mars 2005

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Jurkowski, Brigadier-général (retraité), David
Ancien chef d'état-major, Opérations interarmées,
Défense nationale
1 octobre 2001

Kasurak, M. Peter
Directeur principal, Bureau du Vérificateur général du
Canada
10 décembre 2001

Keane, M. John
Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de
l'hémisphère occidental
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Kee, M. Graham
Chef de la sécurité portuaire
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Kelly, Adjudant-chef Michael
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Kennedy, M., Paul
Sous-solliciteur général adjoint principal, Ministère du
Solliciteur général du Canada
28 janvier 2002, 24 février 2003,
15 février 2005

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

Kloosterboer, Jackie
Coordonnateur de la gestion d'urgence
Ville de Vancouver
29 janvier 2007

Kalincak, Capitaine Karl
Adjudant, 33 Field Engineer Squadron
Défense nationale
1 février 2007

Kavanagh, M. Paul
Directeur régional, Sécurité et planification d'urgence
Transports Canada
24 juin 2002

Keating, Dr. Tom
Professeur, Département des sciences politiques, Université de
l'Alberta
7 mars 2005

Kelly, M. James C.
À titre d'individu
26 mai 2003

Kelly, Lieutenant colonel, W.J.
Planification des Forces et coordination du programme,
vice-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
18 juillet 2001

Kerr, Capitaine Andrew CD
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Khokhar, M. Jamal
Ministre-conseiller (affaires du Congrès)
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

King, Lieutenant-colonel Colin
Commandant
Royal Regina Rifles (Regina)
27 janvier 2003

Kinney, Lauren
Directeur général, Sécurité marine
Transports Canada
12 février 2007

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Kobolak, M. Tom

Agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement, Agence des douanes et du revenu du Canada
7 avril 2003

Koop, M. Rudy

Conseiller à la recherche, Section canadienne, Commission mixte internationale
29 mars 2004

Kneale, M. John

Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Krueger, Caporal-chef

8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Kummel, Colonel Steff J.

Défense nationale
10 mars 2005

Kwasnicki, Caporal Anita

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Lacroix, Adjudant-chef Greg

Sergent-major régimentaire de l'Armée
Défense nationale
26 février 2007

Lacroix, Colonel Roch

Chef d'état-major
Quartier général du secteur de l'Atlantique de la force terrestre,
Défense nationale
6 mai 2005

LaFrance, M., Albert

Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-Brunswick, Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Koch, Major Pat

J5, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Knapp, Caporal Raymond

Services techniques de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Krause, Lieutenant-colonel, Wayne

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

Kubeck, Commandant Kimberley

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

Kurzynski, Major Perry

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

Lachance, M. Sylvain

Directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière canadienne
17 février 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.

Commandant, 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Laflamme, M. Art

Représentant principal de Air Line Pilots Association, International
14 août 2002

Lafrenière, Major Luc

Commandant, Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Laing, Capitaine de vaisseau, Kevin
Directeur, Stratégie maritime, chef d'état-major des
Forces maritimes
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Lalonde, Major John
Coordonnateur de la Réserve aérienne (Secteur de
l'Ouest)
Défense nationale
8 mars 2005

Landry, Adjudant-chef André
1er bataillon, Royal 22e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Landry, Inspector Sam
Officier responsable du Détachement aéroportuaire de
l'aéroport de Toronto
Gendarmerie royale du Canada
24 juin 2002

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

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

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

Lait, Capitaine de frégate K.B.
Direction – Qualité de vie, DQV 3 – Chef d'équipe des
politiques d'hébergement, Défense nationale
6 juin 2005

Landry, John
Sous-chef, Sauvetage d'incendie
Ville d'Edmonton
30 janvier 2007

Landry, Lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi
Groupe d'étude et de recherche sur la sécurité internationale,
Université de Montréal
2 juin 2005

Langelier, M. André
Directeur, Module de la protection des personnes et des
biens
Ville de Gatineau
3 février 2003

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Leonard, Lieutenant-colonel S.P.
Royal Newfoundland Regiment (1st Battalion)
2 février 2005

Lerhe, Commodore, E.J. (Eric)
Commandant, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Lessard, Brigadier-général J.G.M.
Commandant des forces terrestres de la région centrale
2 décembre 2004

Levy, M. Bruce
Directeur, Direction des relations transfrontalières avec
les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce
international
28 janvier 2002

Lilienthal, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur, Groupe de l'instruction de soutien des Forces
canadiennes
25-27 juin 2002

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

Lucas, Major-général, Steve
Commandant, 1^{ère} Division aérienne du Canada
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001 / 26 février 2007

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

Lyrette, Soldat Steve
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

Leslie, Major-général Andrew
Forces canadiennes
29 novembre 2004 / 26 février 2007

Lester, M. Michael
Directeur général, Organisation des mesures
d'urgence, province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Lichtenwald, Chef Jack
Chef des pompiers
Ville de Regina
27 janvier 2003

Lloyd, Capitaine de vaisseau Ron
Directeur général, Développement de la Force
maritime
Défense nationale
26 février 2007

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

Lucas, Brigadier général Dwayne
Directeur général – Gestion du programme
d'équipement aérospatiale, Défense nationale
27 juin 2005

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

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

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Macdonald, Lieutenant général G.
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002, 6 mai 2002,
14 août 2002, 23 février 2004

Mack, Contre-amiral Ian
Attaché militaire
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Mackenzie, Major-général (à la retraite) Lewis
À titre d'individuel
6 décembre 2004

MacLaughlan, Surintendant C.D. (Craig), Officier
responsable, Services de soutien Division « H »
Gendarmerie royale du Canada
22 septembre 2003

MacLean, Vice-amiral Bruce
Chef d'état-major de la Force maritime
Défense nationale
14 février 2005

Macnamara, M. W. Donald
Senior Fellow
Université Queen's
29 novembre 2004

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

Magee, M. Andee
Maître de chien
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Maillet, Adjudant-chef de l'école par intérim, Joseph
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Maisonneuve, major-général, J.O. Michel
Sous-chef d'état-major adjoint
Ministère de la Défense nationale
22 octobre 2001

Malec, M., George
Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Macdonald, Lieutenant général (ret) George
CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

MacKay, Major Tom
The Black Watch
5-6 novembre 2002

MacIsaac, Capitaine de vaisseau
Commandant de la BFC Halifax
Défense nationale
6 mai 2005

MacLaughlan, M. Craig
Directeur général, Organisation des mesures d'urgence
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

MacLeod, Colonel, Barry W.
Commandant, 3e Groupe de soutien de secteur, BFC
Gagetown
22-24 janvier 2002

Macnamara, Brigadier-général (à la retraite) W. Don
Président, L'Institut de la Conférence des associations
de la défense
3 mai 2004

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Mandel, M. Stephen
Maire suppléant et conseiller
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

Manson, Général (ret) Paul D.
L'Institut de la conférence des associations de la défense
(Ottawa)
27 juin 2005

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

Martin, Mme Barbara
Directrice, Division des relations de la Défense et de la sécurité
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Mason, Lieutenant-colonel, Dave
Commandant, 12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Mason, Mme. Nancy
Directrice, Bureau des affaires canadiennes,
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

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

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

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

Marsh, Howie
L'Institut de la conférence des associations de la défense
(Ottawa)
27 juin 2005

Martin, M. Ronald
Coordonnateur de la planification d'urgence
Ville de Vancouver
30 janvier 2003, 1 mars 2005

Mason, M., Dwight
Président, Commission permanente mixte de défense
(États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Massicotte, Mme Olga
Directrice générale, région de l'Atlantique
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

McIlhenny, M., Bill
Directeur pour le Canada et le Mexique
Conseil national de sécurité (États-Unis)
7 février 2002

McKay, L'honorable Peter, C.P., député
Ministre des Affaires étrangères
29 mai 2006

McKerrell, M. Neil
Chef, Gestion des situations d'urgence Ontario,
Ministère de la Sécurité communautaire
30 octobre 2003

McKinnon, Lieutenant-colonel DB
Régiment de l'Î.-P.-É.
1 février 2005

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

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

McGarr, Kevin
vice-président et chef de la technologie

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

McKeage, M. Michael
Directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence,
Municipalité régionale de Halifax
23 février 2003

McKinnon, Chef, David P.
Chef de police
Service de police régional de Halifax
22-24 janvier 2002

McLaughlin, Michael J.
vice-président et chef de la direction financière
30 octobre 2006

McLellan, L'honorable Anne, C.P., députée
Vice première ministre et ministre de la Sécurité publique et de
la Protection civile du Canada
15 février 2005 et 11 avril 2005

McLeod, M. Dave
Chef préposé d'escale de l'Association internationale des
machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

McNeil, Contre-amiral Dan
Commandant, Force maritime de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

McRae, Robert
directeur général, direction générale de la sécurité internationale
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

Mean, Caporal-chef Jorge
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes
25-27 juin 2002

Melançon, Lieutenant-colonel René
École d'Infanterie, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

Melis, Mme Caroline
Directrice, Développement du programme, Direction générale de l'exécution de la loi
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Merpaw, Mme Diane
Directrice adjointe, Élaboration des politiques et coordination
Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Middlemiss, Danford W
Professeur, Département des Sciences politiques
Université Dalhousie
12 mai 2003, 5 mai 2005

Miller, M., Frank
Directeur principal, conseiller militaire du Président
Conseil national de sécurité américain
7 février 2002

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

Mitchell, Brigadier-général Greg
Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre
22-24 janvier 2002

Moran, Ron
président national
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
4 décembre 2006

Morris, Mme, Linda
Directrice, Affaires publiques
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Moutillet, Capitaine Mireille
Officier d'état-major supérieur – politiques, Défense nationale
25 septembre 2003

Mundy, Capitaine de corvette Phil
N.C.S.M. Queen Charlotte
Défense nationale
1 février 2005

Mercer, M., Wayne
Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Michaud, M. Jean-Yves
Directeur adjoint, Direction du support administratif,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Miller, Lieutenant-colonel Charlie
Commandant, 10^e Régiment d'artillerie de campagne de l'Artillerie royale canadienne
Défense nationale
9 mars 2005

Milner, M. Marc
Directeur, Programme des études militaires et stratégiques
Université du Nouveau-Brunswick
31 janvier 2005

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

Mogan, M., Darragh
Directeur général des politiques en matière de programmes et de services, Services des Anciens Combattants, Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Morency, M. André
Directeur général régional, région de l'Ontario,
Transports Canada
24 juin 2002

Morton, Dr. Desmond
Professeur
Université McGill
15 novembre 2004

Mulder, Mr. Nick
Président, Mulder Management Associates
9 juin 2003

Munroe, Mme Cathy
Directrice régionale, Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Murphy, Capitaine (M), R.D. (Dan)
Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Murray, Major James
Commandant, École des Pompiers des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commandant du NCSM *Queen*
(Regina)
27 janvier 2003

Nelligan, John Patrick
Associé principal, cabinet d'avocats O'Brien Payne
LLP, Ottawa
2 décembre 2002

Neville, Lieutenant colonel Shirley
Officier d'administration de l'escadre et commandant
interiminaire de l'escadre
17e escadre
18-22 novembre 2001

Newton, Capitaine, John F.
Officier supérieur d'état-major, Opérations
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Nikolic, M. Darko
Directeur de District, District du St-Laurent
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Nordick, Brigadier-Général Glenn
Commandant adjoint, Système de la doctrine et de l'instruction
de la Force terrestre,
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Normoyle, Ms. Debra
Directrice, Enforcement d'immigration
Agence des services frontières du Canada
23 février 2004

Nossal, Kim Richard
Professeur et chef
Département des études politiques
Université Queen's
29 novembre 2005

Murray, Mme Anne C.
Vice-présidente, Affaires communautaires et
environnementales
Aéroport international de Vancouver
18-22 novembre 2001

Murray, M., Larry
Sous-ministre
Services des anciens combattants
22-24 janvier 2002

Narayan, M., Francis
Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du
revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Division de la vérification
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Newberry, Robert J.
Directeur principal, Sécurité du territoire
Le Pentagone
06 février 2002

Niedtner, Inspecteur Al
Police de Vancouver
(responsable de la Section des opérations et de la
planification d'urgence), Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Noël, Adjudant-chef Donald
5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Norman, Mark
Président, Daimler-Chrysler et
Président du Comité d'infrastructure du Conseil du Partenariat
du secteur canadien de l'automobile
1 décembre 2004

Normoyle, Mme Debra
Directrice générale, Direction générale de l'exécution
de la loi, Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Nymark, Mme, Christine
Sous-ministre adjointe déléguée
Transports Canada
28 janvier 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

O'Bright, M., Gary
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection
des infrastructures essentielles et de la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001, 20 octobre 2003

O'Donnell, Paddy
L'Institut de la conférence des associations de la
défense (Ottawa)
27 juin 2005

O'Hanlon, M., Michael
Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques
étrangères
The Brookings Institution
5 février 2002

Olchowicki, Soldat Christian
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Orr, Major Ken
Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des
Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

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

O'Connor, L'honorable Gordon, C.P., député
Ministre de la Défense nationale
8 mai 2006

O'Donnell, Patrick J.
Président
L'Association canadienne de la défense industrielle
22 novembre 2004

O'Shea, M., Kevin
Directeur, Direction des relations générales avec les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002

Oliver, Surintendant Joe
Directeur, Douanes et accise
2 octobre 2006

Ortiz, L'honorable, Solomon P.
Membre supérieur (démocrate - Texas)
Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité
de la chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Pearson, Lieutenant colonel Michael J.
Commandant, École d'infanterie SAT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Pelletier, France
Affaires législatives et réglementaires
Division du transport aérien du Syndicat canadien de la
fonction publique
25 novembre 2002

Pennie, Lieutenant général Ken
Chef d'état-major de la Force aérienne
Défense nationale
7 février 2005

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

Peters, Colonel, William
Directeur, Planification stratégique) Opérations
terrestres), chef d'état-major de l'Armée de terre,
Défense nationale
18 juillet 2001

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

Pichette, M. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la
Communauté urbaine de Montréal
26 septembre 2003

Pigeon, M. Jacques
Avocat général principal et directeur ministère de la
Justice, Services juridiques, Transports Canada
2 décembre 2002

Pile, Commodore Ty
Commandant, Quartier général de la flotte canadienne de
l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

Pilgrim, Surintendant, J. Wayne
Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives
à la sécurité nationale
Gendarmerie royale du Canada
19 juillet 2001

Pellerin, Colonel (retraité), Alain
Directeur exécutif, Conférence des associations de la
défense
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

Penner, Lieutenant-colonel Doug
Commandant, North Saskatchewan Regiment
(Saskatoon)
27 janvier 2003

Pennie, Lieutenant général (ret) Ken
CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

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

Petras, Major-général H.M.
Chef, Réserve et cadet
Défense nationale
6 juin 2005

Pharand, M., Pierre
Directeur, Protection aéroportuaire
Aéroport de Montréal
5-6 novembre 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la
Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Pigeon, M., Jean François
Directeur intérimaire, Sécurité
Aéroports de Montréal
5-6 novembre 2001

Pile, Capitaine (M), T.H.W. (Tyron)
Commandant, groupe 4, Opérations maritimes
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pilon, M. Marc
Analyste principal des politiques, Division des politiques en
matière de sécurité, Solliciteur général du Canada
24 février 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

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
Commandan, 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

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

Pitman, Sergent, B.R. (Brian)
Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Poirier, M. Paul
Directeur, Division du renseignement et de la contrebande,
Région du Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Potvin, Corporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Preece, Capitaine (M), Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Primeau, M., Pierre
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Purdy, Mme Margaret
Sous-ministre déléguée
Ministère de la Défense nationale
14 août 2002

Quick, M. Dave
Coordonnateur des plans d'urgence à la ville de Regina
27 janvier 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
République kirgyze
12 mai 2003

Rapanos, M. Steve
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

- Reaume, M. Al**
Chef adjoint, Service des incendies et du sauvetage,
Ville de Windsor
27 février 2003
- Reeve, Jason**
Liaison avec le Cabinet et des affaires parlementaires,
Groupe de travail sur l'Afghanistan
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006
- Reid, Adjudant-chef Clifford**
École des Pompiers des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002
- Reid, Adjudant Jim**
Missiles de défense aérienne
BFC Petawawa
25-27 juin 2002
- Richard, Adjudant-chef Stéphane**
5e Bataillon des services du Canada BFC Valcartier
24 septembre 2003
- Richter, Dr. Andrew**
Professeur adjoint, Relations internationales et études
stratégique
Université Windsor
1 décembre 2004
- Rivest, Caporal-chef Dan**
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002
- Robertson, M. John**
Inspecteur en chef des bâtiments
Ville de Vancouver
30 janvier 2003
- Rochette, Colonel J.G.C.Y.**
Directeur général – Rémunération et avantages sociaux
Défense nationale
6 juin 2005
- Rose, M., Frank**
Adjoint, Politique de défense antimissile
Le Pentagone
6 février 2002
- Reed, L'honorable, Jack**
Président (démocrate - Rhode Island)
Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002
- Regehr, M. Ernie**
Directeur général
Projet Ploughshares
21 mars 2005
- Reid, Lieutenant-colonel, Gord**
Commandant, École de navigation aérienne des Forces
canadiennes
17e escadre
18-22 novembre 2001
- Renahan, Capitaine Chris**
Blindés
BFC Petawawa
25-27 juin 2002
- Richmond, M., Craig**
Vice-président, Opérations aéroportuaires
Aéroport international de Vancouver
18-22 nov. 2001
- Riffou, Lieutenant-colonel François**
Commandant, 1er Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003
- Robertson, Contre-amiral Drew W.**
Directeur général, politique et sécurité internationale
Défense nationale
23 février 2004, 11 avril 2005 / 26 février 2007
- Robinson, Sous-lieutenant Chase**
The Black Watch
5-6 novembre 2001
- Romses, Brigadier-général R.R.**
Commandant Quartier général du secteur de
l'Atlantique de la force terrestre, Défense nationale
31 janvier 2005
- Ross, Major général, H. Cameron**
Directeur général, Politique de la sécurité
internationale
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

- 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
- Rurak, Mme Angela**
Inspecteur des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002
- Rutherford, Caporal-chef Denis**
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002
- Salesses, Lieutenant-colonel, Bob**
Direction de la logistique, Sécurité nationale (États-
Unis), Le Pentagone
6 février 2002
- Samson, Adjudant-chef Camil**
2e Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003
- Sanderson, Chuck**
Directeur général, Organisation de gestion des urgences
Province de Manitoba
10 mars 2005
- Saunders, Capitaine Kimberly**
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
BFC Kingston
7-9 mai 2002
- Schmick, Major Grant**
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002
- 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
- Russell, M. Robert A., Assistant Commissaire adjoint,**
Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du
revenu du Canada
22 septembre 2003
- Rutherford, Lieutenant-colonel Paul**
Commandant, 73e Groupe des communications
Défense nationale
9 mars 2005
- Sampson, Tom**
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville de Calgary
1 février 2007
- Samson, Brigadier-général, P.M.**
Directeur général -- renseignement
Ministère de la Défense
22 octobre 2001
- Saunders, Caporal Cora**
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002
- Savard, Lieutenant-colonel Danielle**
Commandant, 5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003
- Scofield, M. Bruce**
Directeur, Développement des politiques et
coordination internationale, Direction générale des
réfugiés, Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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 (États-Unis)
6 février 2002

Sinclair, Ms. Jill
Sous-ministre adjoint (A), Politique de sécurité globale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002 / 14 août 2002

Skelton, L'honorable, Ike
Membre supérieur (démocrate - Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)
6 février 2002

Skidmore, Colonel Mark
Commandant, 2e group-brigade mécanisé canadien, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

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

Scott, Capitaine John
Centre du parachutisme du Canada
8 Escadre, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Shadwick, Dr. Martin
Agrége 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

Sing Tse, Hau
Vice-président
Direction général de l'Asie
Agence canadienne de développement internationale
29 mai 2006

Sinclair, Ms. Jill
Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
17 mars 2003

Sirois, Lieutenant-colonel Sylvain
Commandant, 5e Régiment du génie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Skidd, Élève-officier Alden
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Slater, Mme Scenery C.
Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Smith, Capitaine de vaisseau Andy
Officier commandant, Installation de maintenance de la flotte
Défense nationale
6 mai 2005 / 26 février 2007

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

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

Souccar, Commissaire adjoint Raf
Opérations fédérales et internationales
2 octobre 2006 / 30 octobre 2006

Stacey, Caporal Derrick
Services administratifs de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Starck, Me, Richard
Avocat-conseil, Service fédéral des poursuites, Bureau
régional du Québec
Ministère de la justice
5-6 novembre 2001

St-Cyr, Lieutenant-colonel Pierre
Commandant, Unité de soutien, 430e Escadron tactique
d'hélicoptères
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Stevens, Daniel
Coordonnateur de la gestion d'urgence, Gestion d'urgence et du
risque, Ville de Vancouver
29 janvier 2007

Stewart, M., James
Ressources humaines civiles
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Stiff, M. Bob
Directeur général, Sécurité générale de Postes Canada
15 août 2002

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

Spraggett, Ernest
Directeur, Opérations commerciales de l'Agence des douanes et
du revenu du Canada
24 juin 2002

Stairs, Denis
Professeur, Département des Science politiques
Université Dalhousie
5 mai 2005

Stark, Lieutenant-commandant, Gary
Commandant, NCSM Whitehorse
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

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

Stewart, Adjudant Barton
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes, BFC Kingstson
7-9 mai 2002

Stewart, M. William
Chef et directeur général
Services d'incendie de Toronto
30 octobre 2003

St. John, M. Peter
Professeur (à la retraite)
Relations internationales
Université du Manitoba
25 novembre 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

St. John, Dr. Ron Directeur general, Centre de mesures et d'interventions d'urgence 10 février 2003	Stone, Caporal-chef Centre de parachutisme du Canada BFC Trenton 25-27 juin 2002
St-Pierre, M., Jacquelin Commandant, chef du poste de quartier 5 Service de police de la Communauté urbaine de Montréal 5-6 novembre 2001	Stump, L'honorable, Bob Président (républicain - Arizona) Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis) 6 février 2002
Sullivan, Colonel C.S. Commandant, 4e escadre Cold Lake Défense nationale 7 mars 2005	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 / 27 juin 2005	Sweeney, Steve Surintendant Service de Police de Vancouver 29 janvier 2007
Szczerbaniwicz, Lieutenant-colonel, Gary Commandant, 407e escadron Commandement de la force aérienne du Pacifique 18-22 novembre 2001	Taillon, Paul Directeur, revue et liaison militaire Bureau du commissaire du Centre de la sécurité des télécommunications 2 juin 2005
Tait, M. Glen Directeur, Service des incendies de Saint John, Ville de Saint John 31 mars 2003	Tarrant, Lieutenant-colonel Tom Directeur adjoint de l'entraînement BFC Kingston 7-9 mai 2002
Tatersall, Lieutenant-commandant John Direction de l'Instruction de l'Armée 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, M. Robert Inspecteur, Police de Vancouver 18-22 novembre 2001	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
Theilmann, M., Mike Directeur intérimaire, Division de la lutte contre le terrorisme Ministère du Solliciteur général 19 juillet 2001	Thibault, Caporal-chef Christian Escadron Gulf BFC Kingston 7-9 mai 2002
Thomas, Vice-amiral à la retraite Charles À titre individuel 1 mars 2005	Thomas, Mr. John F. Partenaire BMB Consulting 9 juin 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

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, Colonel Alain

Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Tremblay, Capitaine de vaisseau Viateur

Commandant adjoint, Réserve navale 1
Défense nationale
25 septembre 2003

Trottier, Lieutenant-colonel (Res) Ron

Essex and Kent Scottish Regiment
Windsor Regiment
1 décembre 2004

Ur, Caporal Melanie

16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Verner, L'honorable Josée, C.P., députée

Ministre de la Coopération internationale
29 mai 2006

Wainwright, Lieutenant-colonel J.E.

Commandant, 16/17 Ambulance de campagne
Défense nationale
9 mars 2005

Ward, Caporal-chef Danny

École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ward, Colonel, Mike J.

Commandant, Centre d'instruction au combat
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Tracy, Mme Maureen

Chef par intérim, Contrebande, Renseignement et enquêtes,
Direction générale de l'exécution de la loi
Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005

Tremblay, Colonel J.G.E.

Directeur, Opérations en cours, État-major interarmées
stratégique
16 octobre 2006

Tremblay, Lieutenant-colonel Éric

Commandant, 5e Régiment d'artillerie légère du
Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Trim, Caporal

8e Escadron de maintenance (Air)
8^e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Tulenko, M., Timothy

Agent politique et militaire, Bureau des affaires canadiennes,
Département d'État américain (États-Unis)
6 février 2002

Verga, M., Peter F.

Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Villiger, Lieutenant colonel F.L.

Calgary Highlanders
Défense nationale
8 mars 2005

Wamback, Lieutenant-commandant Arthur

Commandant, NCSM Windsor
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Ward, Élève-officier Declan

Étudiant
Université McGill
5-6 novembre 2002

Ward, Caporal-chef

Opérations de l'Escadre
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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 Kingston
7-9 mai 2002

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

Wells, Corporal Corwin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Westwood, Commodore Roger
Directeur général – Gestion du programme
d'équipement maritime, Défense nationale
6 juin 2005

Whitburn, Lieutenant-colonel, Tom
435e escadron
17e escadre
18-22 novembre 2001

Wicks, Majeur Brian
Commandant, 103e Escadron de recherche et de sauvetage
(Gander)
Défense nationale
2 février 2005

Williams, Capitaine de vaisseau Kelly
Ancien commandant, NCSM Winnipeg
Défense nationale
22 septembre 2003

Wilmink, M. Chuck
Consultant
4 novembre 2004

Wark, M., Wesley K.
Professeur agrégé, Département d'histoire
Trinity College, Université de Toronto
1 octobre 2001, 5 mai 2003, 27 juin 2005

Warren, M. Earle
Directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration
des grands projets
Direction générale des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003

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

Weldon, L'honorable, Curt
Président (républicain - Pennsylvanie)
Sous-comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Werny, Colonel W.S.
Officier commandant, Centre d'essais technique (aérospatiale)
Défense nationale
7 mars 2005

Whalen, Soldat Clayton
BFC Kingston
7-9 mai 2002

White, Lieutenant (N) Troy
J2
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Williams, Alan
Sous-ministre adjoint (Matériels)
Défense nationale
1 novembre 2004 / 16 octobre 2006

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – CÔTES

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

Wriedt, Colonel Art
Commandant
41 Canadian Brigade Group
Défense nationale
1 février 2007

Wright, Robert
Commissaire
Agence des douanes et du revenu du Canada
6 mai 2002

Yanow, Contre-amiral (à la retraite) Robert
La ligue navale du Canada
1 mars 2005

Young, Dr. James
Sous-ministre adjoint, sécurité publique et commissaire à la Sécurité communautaire et des Services correctionnels
30 octobre 2003

Zaccardelli, Giuliano
Commissaire
Gendarmerie royale du Canada
8 et 29 mai 2006

Wingert, Colonel Douglas
Directeur de l'état-major du programme d'équipement terrestre
Défense nationale
6 juin 2005

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

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

Wright, M. James R.
Sous-ministre adjoint
Politique mondiale et sécurité
Ministère des Affaires étrangères et Commerce international
23 février 2004

Wynnyk, Colonel P.F.
Commandant, Unité de soutien de secteur
Défense nationale
7 mars 2005

Young, Brigadier-général G.A. (Res)
Commandant adjoint des forces terrestres de la région centrale
2 décembre 2004

Young, Major Marc
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE VII

Biographies des membres du Comité



L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Il siège actuellement comme sénateur progressiste-conservateur indépendant et fait partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des anciens combattants. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, cabinet bien connu de Toronto, le sénateur Atkins a joué un rôle actif dans l'industrie des communications, entre autres au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne, qu'il a occupé au début des années 1980. Il a aussi été très actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aux niveaux tant national que provincial. Il notamment présidé au niveau national les campagnes électorales fédérales de 1984 et de 1988 et a exercé d'importantes fonctions d'organisateur dans diverses campagnes provinciales. Il a fait fonction de conseiller auprès du très honorable Brian Mulroney et du très honorable Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'honorable William G. Davis, premier ministre de l'Ontario.



L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Tommy Banks est reconnu par beaucoup de Canadiens comme un musicien et artiste accompli et polyvalent. Il est le lauréat d'un prix Juno, d'un prix Gémeaux et du Grand Prix du disque. De 1968 à 1983, il a animé le Tommy Banks Show à la télévision. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 86, des XV^{es} Jeux olympiques d'hiver et de divers autres événements marquants et il a été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques au Canada, aux États-Unis et en Europe. Le 7 avril 2000, il a été nommé au Sénat du Canada. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks est devenu vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines. Il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense, président du Comité de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.



L'honorable JOSEPH A. DAY, sénateur

Joseph A. Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Le sénateur Day fait actuellement partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense, du Sous-comité des anciens combattants, du Comité des finances nationales et du Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration. Ses champs d'intérêt et de spécialisation incluent les sciences et la technologie, la défense, le commerce international, les droits de la personne, le patrimoine et l'alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire. De plus, il préside le Groupe d'amitié Canada-Mongolie.

Avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, le sénateur Day a eu une belle carrière comme avocat de pratique privée.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Colin Kenny a été assermenté au Sénat le 29 juin 1984 comme représentant de l'Ontario. Il a commencé sa carrière politique en 1968 à titre de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au Cabinet du premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau. Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.



L'honorable WILFRED P. MOORE, C.R., sénateur

Wilfred P. Moore a été nommé au Sénat comme représentant de la Nouvelle-Écosse (Stanhope St./South Shore) le 26 septembre 1996 par le très honorable Jean Chrétien. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Saint Mary's (1964) et d'un diplôme en droit de l'Université Dalhousie (1968). Il a été nommé conseil de la Reine (c.r.) en 1983. Membre de la Nova Scotia Barrister's Society, il a exercé le droit à Halifax pendant 31 ans, de 1968 à 1999. Le sénateur Moore a été conseiller municipal à Halifax de 1974 à 1980, puis maire suppléant de 1977 à 1978. Il a occupé le poste de président du Halifax Metro Centre, ayant été membre de son comité d'établissement, et il a présidé la Commission d'appel de l'aide sociale de Halifax et Dartmouth. Pendant 10 ans, soit de 1994 à 2004, il a siégé au conseil des gouverneurs de l'Université Saint Mary's, et notamment au Comité consultatif auprès du président. Il a déjà fait partie de l'escadron des cadets de l'air 615 (Bluenose) et de la force de réserve de l'A.R.C.



L'honorable ROD A.A. ZIMMER, sénateur

Rod Zimmer est l'un des leaders communautaires les plus connus de Winnipeg. Il a été président du Royal Winnipeg Ballet de 1989 à 1991 et membre du conseil d'administration du club de football Blue Bombers de Winnipeg de 1981 à 1993. De 1973 à 1979, il a été adjoint spécial de l'honorable James Richardson, alors ministre de la Défense nationale à Ottawa. De 1979 à 1983, il a occupé le poste de vice-président aux communications d'entreprise à la CanWest Capital Corporation. En 1984, il a été nommé directeur de la gestion de projet à la Société canadienne des paris sportifs à Ottawa. De 1985 à 1993, il a été directeur du marketing et des communications à la Fondation manitobaine des loteries. Depuis 1993, il préside la Gatehouse Corporation. De 1995 à 1998, il a été vice-président des festivals de la Société des Jeux panaméricains.

Tout au long de sa carrière, le sénateur Zimmer a coprésidé et coordonné les campagnes de financement de divers organismes caritatifs, culturels, sportifs et éducatifs, tels que le B'nai Brith, l'Université hébraïque, la Manitoba Metis

Federation, les Premières Nations, l'Université de Winnipeg, l'Université du Manitoba, le Centre culturel chinois de Winnipeg, la Société hellénique, les Centres culturels indiens, la Saskatchewan Association of Rehabilitation Centres, les Jeux paralympiques, les Jeux olympiques spéciaux et les événements « Gold Medal Plates » organisés au Manitoba au profit des Jeux olympiques d'hiver 2010 de Vancouver.

Récemment, le sénateur Zimmer a été invité à servir de point de liaison entre le caucus du Sénat et les Jeunes libéraux du Canada. Dans ce rôle et à titre de sénateur, il deviendra un mentor pour beaucoup de jeunes du pays, ce qui atteste encore une fois ses nombreuses années de dévouement à l'endroit des jeunes au sein du Parti libéral du Canada.

ANNEXE VIII

Biographies du Secrétariat du Comité



Le major général (à la retraite) G. Keith McDonald,
Conseiller militaire principal

Le major général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le major général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.



Barry A. Denofsky, Conseiller à la sécurité nationale

Barry Denofsky a récemment pris sa retraite au terme de 35 années de service au sein du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). M. Denofsky est entré à la GRC en janvier 1969 et à travaillé comme agent de la paix en Saskatchewan, en Alberta et au Québec. En 1972, il a été muté au Service de sécurité de la GRC, où il a participé à diverses enquêtes sur la sécurité nationale. Après la création du SCRS, en 1984, il s'est intéressé aux dossiers et a participé aux enquêtes du nouveau service concernant la sécurité nationale.

M. Denofsky a occupé divers postes fonctionnels et de gestion de niveau supérieur au sein du SCRS, notamment ceux de Chef, Contre-espionnage, Région du Québec; de directeur général adjoint, Opérations, Région d'Ottawa; de directeur général adjoint, Contre-terrorisme, Direction générale de la GRC, Ottawa; et de directeur général, Contre-espionnage, Direction générale de la GRC, Ottawa. Lorsqu'il a pris sa retraite du SCRS, M. Denofsky était directeur général, Recherche, analyse et production, Direction générale de la GRC, Ottawa. À ce titre, il était chargé de produire et de fournir au gouvernement des produits analytiques de toutes sources relatifs aux menaces à la sécurité du Canada.

M. Denofsky a aussi représenté le SCRS pendant de nombreuses années aux réunions du Comité spécial OTAN, à Bruxelles, en Belgique. Le Comité spécial est une organisation de services de sécurité et de renseignement représentant toutes les nations membres de l'OTAN. En 2002, M. Denofsky était président du Groupe de travail du Comité spécial OTAN.

M. Denofsky est diplômé de la University of Toronto et détient un diplôme d'études supérieures en administration publique de la Carleton University, d'Ottawa. Il est membre du Conseil consultatif du Canadian Centre of Intelligence and Security Studies (CCISS) de la Carleton University. Il est marié et père de deux enfants.

Steven James, analyste



Steven James s'est joint en juillet 2005 au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement. Il assume les fonctions d'attaché de recherche auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. James a obtenu un baccalauréat ès arts (psychologie et sociologie) de l'Université de l'Alberta et une maîtrise en études militaires et stratégiques du Centre d'études militaires et stratégiques de l'Université de Calgary.

Ses récentes études ont porté sur le cadre canadien de lutte contre le terrorisme, et plus particulièrement sur les mesures d'intervention et de prévention fédérales, provinciales et municipales pour les incidents liés au terrorisme.

Avant de travailler pour le Comité, M. James a servi comme agent dans la Police provinciale de l'Ontario (1994-1998) et dans le Service de police de Toronto (1998-2001).

Melissa Radford, analyste



Au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement depuis novembre 2006, Melissa Radford travaille comme analyste auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

En mai 2006, M^{me} Radford a obtenu une maîtrise en gestion et politique de défense du Collège militaire royal du Canada. Elle est titulaire d'un baccalauréat en relations internationales de la London School of Economics.

Au cours de son dernier semestre au Collège militaire royal, avant de se joindre au Comité, M^{me} Radford a travaillé au Département des opérations de maintien de la paix du Secrétariat des Nations Unies.

Jason Yung, adjoint de recherche

Jason Yung est arrivé au Service d'information et de recherche parlementaires en janvier 2007. Il est actuellement adjoint de recherche auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Yung a obtenu un baccalauréat spécialisé en économie et en sciences politiques de l'Université de Toronto en 2005. Il a depuis fait des stages dans différentes organisations, dont l'International Crisis Group, Human Rights Watch et le Conseil atlantique du Canada. Récemment, il a travaillé comme analyste des politiques au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Ses domaines de recherche privilégiés sont l'islamisme, la politique au Moyen-Orient et l'évolution du rôle de la Chine au Moyen-Orient.

Jodi Turner, Greffière

Entrée à la Direction des comités du Sénat en janvier 2005, Jodi Turner est cogreffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Mme Turner a obtenu baccalauréat ès arts *cum laude* avec double spécialisation (français et études politiques) ainsi qu'une maîtrise *cum laude* en administration publique (spécialisation en politique canadienne) de l'Université du Manitoba.

Avant de se joindre au Comité, Mme Turner a été chef de cabinet du Président du Sénat de 2002 à 2005 et vice-présidente de Research for Western Opinion Research à Winnipeg, Manitoba, de 2000 à 2002.