

Manuel de sécurité du Canada

ÉDITION 2007

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

PORTS MARITIMES

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

March 2007

D'après le procès-verbal de la séance du lundi 12 février 2007, les sections sur les aéroports et les ports maritimes ont été adoptées toutes les deux le jour même par voie de motion.

Présents:

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

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

Motion présentée par :

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

La question, mise aux voix, est adoptée.

* Les sénateurs Meighen et St. Germain étaient des membres actifs du Comité au moment de l'adoption de ce rapport. Le sénateur Tkachuk en était devenu membre, mais il n'avait encore participé à aucune réunion.

Par la suite, le leadership conservateur du Sénat a décidé de retirer ces trois sénateurs du Comité, ce qui a laissé celui-ci sans représentation conservatrice.

Le Comité a étudié avec objectivité et sans partisanerie la gestion des dossiers de défense et de sécurité par le gouvernement conservateur actuel et son prédécesseur.

Le gouvernement précédent n'appréciait pas toujours nos critiques, mais il respectait notre indépendance. Le gouvernement actuel semble déterminé à afficher son mécontentement face à notre indépendance.

Les sénateurs Meighen et St. Germain étaient des membres importants de notre équipe, comme, sans aucun doute, l'aurait été le sénateur Tkachuk.

Les autres membres du Comité espèrent que le leadership conservateur reviendra sur sa décision et que les trois membres qui ont dû quitter le Comité y reviendront bientôt.

Nous serons très heureux de voir ce jour arriver.

Sénateur Colin Kenny
Président
Comité sénatorial permanent de
la sécurité nationale et de la défense

MEMBRES DU COMITÉ

39^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

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

et

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Rod A.A. Zimmer

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

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

* *Membres d'office*

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

L'honorable George Baker

L'honorable Janis G. Johnson

L'honorable Grant Mitchell

L'honorable Pierre Claude Nolin

L'honorable Hugh Segal

L'honorable Terry Stratton

(*) L'honorable Michael Meighen

(*) L'honorable Gerry St. Germain

(*) L'honorable David Tkachuk

MEMBRES DU COMITÉ

38^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

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

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable Jim Munson

L'honorable Pierre Claude Nolin

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

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

* *Membres d'office*

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

L'honorable Ione Christensen

L'honorable Anne C. Cools

L'honorable Percy Downs

L'honorable Rose-Marie Losier-Cool

L'honorable John Lynch-Staunton

L'honorable Terry M. Mercer

L'honorable Wilfred P. Moore

L'honorable Donald H. Oliver

L'honorable Gerard A. Phalen

L'honorable William Rompkey

L'honorable Peter A. Stollery

L'honorable David Tkachuk

L'honorable Marilyn Trenholme Counsell

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 3^e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

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

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable Jim Munson

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

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

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

* *Membres d'office*

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 2^e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

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

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Michael A. Meighen

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

L'honorable John (Jack) Wiebe

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

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

* *Membres d'office*

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 1^{re} session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

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

et

L'honorable Norman K. Atkins

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Jane Cordy

L'honorable Joseph A. Day

L'honorable Laurier L. LaPierre

L'honorable Michael A. Meighen

L'honorable John (Jack) Wiebe

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

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

* *Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----|
| Problème 1 : Présence du crime organisé dans les ports | 4 |
| Problème 2 : Abords des ports | 14 |
| Problème 3 : Ressources policières insuffisantes dans les ports | 19 |
| Problème 4 : Contrôle insuffisant des conteneurs..... | 27 |
| Problème 5 : Retards au chapitre de la formation..... | 37 |
| Problème 6 : Si les avions sont vulnérables, les navires le sont aussi..... | 40 |
| Problème 7 : Besoin d'agents de renseignements canadiens dans les ports étrangers | 43 |
| ANNEXE I | 47 |
| Ordre de renvoi | 47 |
| ANNEXE II..... | 49 |
| Index des recommandations..... | 49 |
| Manuel de sécurité du Canada 2005 | 49 |
| ANNEXE III | 53 |
| Nouvelles recommandations | 53 |
| ANNEXE IV | 57 |
| Modèle Flynn | 57 |
| ANNEXE V..... | 63 |
| Intervenants dans la chaîne d'approvisionnement | 63 |
| ANNEXE VI | 67 |
| Ont discuté avec le Comité | 67 |
| ANNEXE VII..... | 107 |
| Biographies des membres du Comité..... | 107 |
| ANNEXE VIII | 113 |
| Biographies du Secrétariat du Comité | 113 |

Les ports maritimes

Quelque quatre millions de conteneurs remplis de marchandises variées transitent chaque année par les ports canadiens. Près de 30 p. 100 de tous ceux qui arrivent dans les grands ports canadiens sont redirigés vers les États-Unis. L'un d'eux pourrait contenir une arme chimique, biologique, radiologique, nucléaire ou explosive destinée à détruire un objectif canadien ou américain.

Est-ce probable? Peut-être bien que non, mais était-il probable en 2001 qu'un groupe de terroristes s'emparerait de quelques avions pour percuter des immeubles? S'il n'est pas de l'ordre du probable que des terroristes frapperont l'Amérique du Nord par la voie de nos ports maritimes, il reste que ceux-ci constituent une cible si invitante que pas un expert en sécurité ne se risquerait à parier contre cette éventualité.

Étant donné l'énorme quantité de conteneurs qui sont expédiés au Canada, aucune surveillance, aussi étroite soit-elle, ne pourrait constituer une garantie absolue contre l'arrivée d'un conteneur renégat.

Les autorités canadiennes ne peuvent cependant pas baisser les bras devant l'énormité du problème en espérant que la menace ne se concrétisera pas. Toutes sortes de moyens s'offrent à elles pour dissuader les terroristes d'exploiter les ports canadiens et contrecarrer toute tentative en ce sens.

Hutchison Port Holdings est le plus gros exploitant de terminaux à conteneurs internationaux du monde. L'entreprise a des dépôts à conteneurs dans 43 ports, répartis dans 20 pays. Elle a mis au point un système d'inspection des conteneurs qui, au dire de son premier vice-président, est sûr à 99 p. 100. Ce système est déjà en place à Hong Kong.

Le système consiste à scanner chacun des conteneurs qui quittent le port en bateau, à mesure qu'ils passent à une vitesse moyenne de 16 kilomètres-heure. On reviendra plus tard sur ce système. Mais si Hutchison Port Holdings part du principe que « toutes les boîtes qui entrent dans un port doivent être inspectées¹ », les ports canadiens ne devraient-ils pas faire de même? N'auraient-ils pas dû

¹ Gary D. Gilbert, vice-président principal – Amériques, Hutchison Port Holdings, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, fascicule n° 6, 6 novembre 2006.

concevoir des systèmes d'inspection aussi efficaces que celui qui est utilisé à Hong Kong et qui ne rajoute qu'un pour cent aux frais d'expédition?

Une meilleure inspection des conteneurs n'est que l'une des améliorations qui s'imposent dans les ports canadiens. Il s'agit essentiellement d'une question de mécanique – ou plutôt d'électronique à notre ère. Un changement de culture s'impose aussi dans les ports canadiens où nombreux sont ceux qui, pour préserver leur petit fief, ne cherchent qu'à favoriser leurs intérêts auprès des propriétaires, expéditeurs, syndicats et sociétés de transport maritime en prétendant agir dans l'intérêt du public canadien.

Dans la plupart des pays, la criminalité a de tout temps sévit en bordure des cours d'eau – au point où tant que toutes les parties font assez argent dans nos ports, la criminalité est trop souvent considérée comme un simple prix à payer.

Il n'est un secret pour personne que le crime organisé règne dans les ports canadiens, et personne ne semble faire grand-chose. Le problème, bien sûr, c'est qu'il faut que le système de sécurité présente des failles pour que la criminalité prospère. Et si un criminel peut profiter d'une faille, un terroriste le peut aussi.

Mais n'allons pas trop vite en affaires. Cet élément est le premier des six problèmes dans les ports canadiens que le Comité examine dans le présent rapport.

Soit dit en passant, nous savons que les ports du Canada ne sont pas tous situés en bordure de la mer – il y en a certains en eau douce. Mais Ports maritimes semblait être un bon titre après Aéroports. Libre à vous d'utiliser le mot ports, seul. Peu nous importe du moment où vous portez attention à certains des problèmes signalés en vous interrogeant sur leur importance par rapport à la sécurité du Canada et sur la manière dont le gouvernement y réagit.

Nous invitons le lecteur à chercher, dans les réponses du gouvernement aux recommandations formulées précédemment par le Comité, les mots creux dont le seul objet est de donner l'illusion qu'on agit, quand il n'en est rien. Ce sont des mots comme « examine actuellement... » ou encore « des analyses préliminaires sont en cours ... ».

Ce sont souvent des réponses à des recommandations vieilles de quatre ans! S'il faut quatre ans pour commencer à réfléchir à la manière de résoudre les problèmes, combien de temps faudra-t-il pour trouver des solutions?

Sauf erreur, sur les 10 recommandations que le Comité a formulées précédemment au sujet des ports maritimes, le gouvernement en a totalement éludé trois, soit à peu près le même pourcentage que dans le cas des aéroports.

Problème 1 : **Présence du crime organisé dans les ports**

En janvier 2007, la GRC a révélé au Comité que les groupes de criminels organisés indo-canadiens, asiatiques et traditionnels – notamment les Hells Angels – sont encore très actifs dans le port de Vancouver. Elle a aussi admis qu’avec le peu de ressources dont elle dispose, elle peut réprimer à peine 30 p. 100 des activités de ces groupes qui sont toujours présents et qui continuent de menacer la sécurité du port².

Le Comité a appris en 2002 qu’environ 15 p. 100 des débardeurs et 36 p. 100 des pointeurs du port de Montréal avaient un casier judiciaire et que c’était le cas également de 39 p. 100 des débardeurs du port de Halifax (sur un échantillon de 500) et de plus de la moitié (près de 54 p. 100) des travailleurs du port de Charlottetown.

Le crime organisé se sert des ports maritimes pour importer au Canada et exporter vers l’extérieur des objets et produits interdits, en particulier des drogues illicites. Les trois grands ports à conteneurs au pays, soit ceux de Vancouver, Montréal et Halifax, ont toujours été ceux qui inspiraient le plus de craintes, tout simplement en raison des quantités colossales de marchandises qui y sont acheminées, mais tous les ports maritimes canadiens qui accueillent des navires venus de l’extérieur peuvent se trouver dans la mire du crime organisé. Du navire marchand au navire de pêche, en passant par les paquebots, les traversiers et les bateaux de plaisance, tous les types de bateaux peuvent servir à des fins criminelles ou terroristes.

Malgré certains succès remportés par la police à leurs dépens, certains groupes de criminels organisés ont réussi à maintenir une présence directe ou indirecte dans les trois plus gros ports canadiens. Même en n’ayant aucun de leurs membres sur les lieux, ces organisations ont montré qu’elles pouvaient engager ou influencer des travailleurs portuaires ayant accès au fret³.

² Rencontre du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense avec les Forces conjointes du secteur riverain de Vancouver, 26 janvier 2007.

³ Service canadien de renseignements criminels, « Rapport annuel sur le crime organisé au Canada 2005 », http://www.cisc.gc.ca/annual_reports/annualreport2005/frontpage_2005_f.htm

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- Le Comité a recommandé la mise en place d'un système obligatoire de vérification des antécédents dans les ports nationaux afin d'identifier les employés ou candidats présentant un risque pour la sécurité⁴. (Février 2002)
- Le Comité a recommandé qu'on invoque la *Loi sur les enquêtes* afin de mener une enquête publique sur les grands ports canadiens qui prévoirait entre autres :
 - a) une étude approfondie de la sécurité dans les ports et l'élaboration d'une stratégie nationale de recrutement, de formation et de conservation du personnel de sécurité;
 - b) une étude du contrôle que le crime organisé exerce sur les activités dans les ports maritimes canadiens de même que des liens possibles entre ce contrôle et les menaces à la sécurité nationale;
 - c) une évaluation des possibilités d'utilisation des ports canadiens à des fins terroristes;
 - d) une étude complète des ressources requises par les ports en matière de douanes, de services policiers et de sécurité, y compris du rôle des agences de sécurité privées;
 - e) une étude de l'efficacité des inspections des navires et cargos arrivant dans des ports canadiens qui sont menées par les services des douanes;
 - f) une étude des méthodes d'embauche utilisées dans les ports canadiens⁵. (Octobre 2003)

⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (Ottawa : Sénat du Canada, février 2002), page 140, recommandation n° 6.

⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde*, octobre 2003, recommandation n° 4.2.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse au Comité, le 7 juillet 2006, Transports Canada indiquait :

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

En collaboration avec l'Association des administrations portuaires canadiennes, Transports Canada a créé le groupe de consultation sur la sûreté côté eau en mai 2005, lequel se concentre sur la surveillance quotidienne des ports, l'entrave et la détection de la capacité en mer – autour des navires à quai et des installations vides – ainsi que sur les ententes et les relations avec la police locale. TC a réalisé huit études de cas (à Vancouver, Fraser River, Hamilton, Toronto, Montréal, Saint John, Halifax et Charlottetown)⁶ en organisant des consultations avec les administrations portuaires, les exploitants d'installations, les corps de police locaux et les autres organismes gouvernementaux, afin de cerner la capacité actuelle de sûreté côté eau dans les ports, de dresser la liste des principaux enjeux et préoccupations et de proposer des solutions. Parallèlement aux consultations tenues par Transports Canada, l'équipe de coordination nationale de la sûreté côté eau de la GRC a tenu des consultations avec les services de police locaux et les administrations portuaires afin de cerner la capacité actuelle de fournir des services de police et de dresser la liste des principaux enjeux liés aux services de police et à l'intervention.

⁶ Transports Canada, Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), « Sûreté côté eau (Alan Bartley) », <http://www.transportcanada.ca/marinesafety/rsqa/cmacc/minutes/2005-waterside-security.htm>.

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

TC, en collaboration avec la GRC, examine actuellement la question des services de police portuaire. En outre, le gouvernement reconnaît l'importance des équipes intégrées de police portuaire (EIPP)⁷ de la GRC, déployées à Halifax, Montréal, Vancouver et Toronto-Hamilton, ainsi que leurs efforts de lutte contre les activités criminelles et terroristes.

Le gouvernement a également créé une capacité d'intervention d'urgence dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, en formant des équipes spécialisées d'intervention tactique (EIT)⁸. Le gouvernement procède actuellement à la modification des Frégates canadiennes de patrouille, dans le but d'appuyer le transport, le déploiement et la récupération des bateaux de l'EIT de la GRC sur les deux côtes. Afin d'améliorer davantage la capacité de surveillance et d'intervention dans la région des Grands Lacs, le gouvernement a favorisé l'achat de bateaux patrouilleurs pour la GCC qui, en collaboration avec la GRC, améliorera le respect des lois et l'intervention sur l'eau dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent⁹.

⁷ Raf Souccar, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 30 octobre 2006. M. Souccar a indiqué que les équipes nationales d'enquêtes portuaires de la GRC comptaient un effectif de 24 ETP.

⁸ Raf Souccar, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 30 octobre 2006. Sur la question des GTISM, M. Souccar a expliqué : « Deux navires de la Garde côtière sont utilisés, ainsi qu'un navire de la GRC redéployé, si bien que nous en avons en tout trois à ce stade que peuvent utiliser les équipes de la sûreté maritime. Ils seront remplacés par des navires de 140 pieds en cours de construction, qui entreront en service à partir de 2009-2010 [...] Dans le cas des Groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime, nous en avons deux, l'un à Montréal et l'autre à Toronto. »

⁹ Raf Souccar, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 30 octobre 2006. Selon M. Souccar, « Les équipes de la Sûreté maritime ont commencé leurs patrouilles sur les Grands Lacs en juillet 2005. Ces équipes intégrées comptent des membres des services de police provinciaux et municipaux, des agents de la GRC et des membres de la Garde côtière canadienne, travaillant sur les navires de cette dernière. Le rôle premier des ESM consiste à assurer une protection et à exécuter les lois fédérales sur l'eau, ainsi qu'à offrir une capacité d'intervention rapide et armée pour contrer les menaces potentielles [...] L'initiative des ESM nécessite l'acquisition et le déploiement de quatre navires patrouilleurs permanents sur les Grands Lacs. Leur entrée en service est prévue pour 2009-2010 [...] À ce stade, l'équipe de la sûreté maritime compte 16 employés à temps

En janvier 2003, le gouvernement a annoncé le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM), anciennement connu sous le nom de Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (PAZRIM), et s'est engagé à instaurer des vérifications des antécédents pour les travailleurs dans les installations maritimes et les ports. Le gouvernement du Canada a renforcé cet engagement à l'aide de sa politique canadienne de sécurité nationale, en avril 2004. L'objectif du PHSTM consiste à réduire le risque de menaces à la sûreté en empêchant toute interférence illicite avec le réseau de transport maritime. Pour ce faire, TC vérifie les antécédents des travailleurs du secteur maritime qui exécutent certaines tâches ou qui ont accès à certaines zones réglementées. Il s'applique surtout aux employés qui ont accès au dispositif d'amarrages des terminaux de paquebots et aux employés qui occupent des postes désignés dans des installations de transbordement de conteneurs et des installations de manutention de fret dangereux. Transports Canada a entrepris des consultations partout au Canada afin de comprendre les préoccupations de tous les intervenants intéressés, et d'y répondre. L'objectif est d'élaborer un programme axé sur le risque, lequel offre le niveau de sécurité nécessaire, tout en respectant la protection des renseignements personnels. Le PHSTM renforcerait la sécurité du système de transport maritime, au profit du public, des passagers, des travailleurs maritimes et des exploitants des navires, des ports et des installations maritimes¹⁰. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

La première chose à remarquer, c'est que dans sa réponse, le gouvernement ne fait *aucunement mention* de la recommandation, à savoir tenir une enquête publique en vertu de la *loi sur les enquêtes* sur l'une des plus grandes menaces qui pèsent sur la sécurité du Canada : la présence du crime organisé dans nos ports.

C'est pourtant un problème considérable et c'est une recommandation cruciale. Comment peut-on y répondre avec *rien*?

plein, provenant de la Police provinciale de l'Ontario, de la Police régionale de Niagara, du Service de police de Toronto et de la Sûreté du Québec. » M. Souccar a ajouté que trois navires patrouillent la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

¹⁰ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 25-26.

Le gouvernement s'imagine peut-être avoir résolu le problème, mais les molles « réformes » qu'il a annoncées jusqu'à maintenant sont bien loin du compte. Le 14 novembre 2006, quatre mois à peine après que le Comité eût reçu la réponse ci-dessus de Transports Canada, le ministre des Transports Lawrence Cannon a fait l'annonce suivante :

« MONTRÉAL – L'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a annoncé aujourd'hui des modifications au Règlement sur la sûreté du transport maritime qui renforceront la sûreté maritime en exigeant que les travailleurs portuaires se soumettent à une vérification de leurs antécédents dans le cadre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime.

Le Programme réduira les risques de menace à la sûreté qui planent sur le réseau de transport et aidera à empêcher les actes d'intervention illicite contre le réseau de transport maritime, en obligeant les travailleurs maritimes qui remplissent certaines fonctions ou qui ont accès à certaines zones réglementées à détenir une habilitation de sécurité en matière de transport. Cette obligation s'applique également aux pilotes maritimes, aux gardiens de quai, au personnel de sûreté et aux gens de mer qui présentent une demande pour obtenir une pièce d'identité des gens de mer.

« Ce programme ne permettra pas seulement de mieux protéger nos ports, mais il aidera également à assurer que notre industrie maritime continue d'être compétitive », a déclaré le ministre Cannon. « Ceci reflète l'engagement du nouveau gouvernement du Canada à protéger notre frontière et à renforcer la sécurité nationale. »

Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime s'appuie sur l'expérience acquise dans le cadre du programme de Transports Canada pour la vérification des antécédents du personnel aéroportuaire. De vastes consultations sur le programme maritime ont aussi été menées auprès des intervenants, notamment auprès de l'industrie et des représentants syndicaux¹¹. »

¹¹ Transports Canada, Communiqué, « Le nouveau gouvernement du Canada met en œuvre un système de vérification des antécédents pour les travailleurs portuaires », 16 novembre 2006, <http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2006/06-h148f.htm>.

QUAND LES « HABILITATIONS DE SÉCURITÉ » DU SCRS ET DE LA GRC NE SONT PAS VRAIMENT DES HABILITATIONS DE SÉCURITÉ

Le Conseil du Trésor du Canada fixe les normes et les exigences ministérielles devant être respectées par les employés du gouvernement ayant besoin d'avoir accès à des renseignements ou à des biens classifiés. La Politique du gouvernement en matière de sécurité énoncée par le Conseil du Trésor établit trois niveaux d'habilitation de sécurité :

- **Confidentiel** (niveau I)
- **Secret** (niveau II)
- **Très secret** (niveau III)

Le niveau d'habilitation de sécurité exigé dépend du besoin que la personne a d'avoir accès à des renseignements ou à des biens classifiés dans l'exercice de ses fonctions.

Ce système a manifestement fort peu à voir avec la majorité des travailleurs portuaires. Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime n'a **PAS** pour but de déterminer qui a accès à quels documents du gouvernement, mais bien de réduire les risques de menace à la sûreté en empêchant les actes d'intervention illicite contre le réseau de transport maritime.

Autrement dit, les renseignements que le SCRS ou la GRC fournissent sur les travailleurs portuaires **NE SONT PAS** du tout des « habilitations de sécurité ». Le SCRS indique si le travailleur a déjà enfreint la loi, mais il **NE FAIT PAS** de recommandation quant à l'attribution des habilitations de sécurité.

Cessons alors de prétendre que des travailleurs portuaires bénéficient d'habilitations de sécurité émanant du SCRS ou de la GRC. Le SCRS veille depuis 1985 à écarter toute menace à la sécurité nationale du Canada, mais c'est à Transports Canada, dont le mandat principal est de favoriser le commerce, et non d'assurer la sécurité, qu'il incombe de fournir des habilitations de sécurité aux employés des ports et des aéroports canadiens.

Selon une autre réponse de Transports Canada au Comité, les vérifications des antécédents effectuées par ce ministère, en coopération avec la GRC, le SCRS et CIC, comprendront :

- une vérification du casier judiciaire;
- une vérification des dossiers pertinents d'organismes d'application de la loi, y compris les renseignements recueillis aux fins d'application de la loi;
- une évaluation des indices du SCRS et, au besoin, une évaluation de sûreté du SCRS;
- une vérification de la situation du demandeur en termes d'immigration et de citoyenneté, s'il y a lieu¹².

Le Comité reconnaît que les mesures annoncées rapprochent le niveau de sécurité des ports maritimes de celui des aéroports.

Malheureusement, comme il l'a expliqué dans son rapport sur les aéroports¹³, les mesures de sécurité dans les aéroports canadiens comportent de nombreuses failles.

Il n'est pas indiqué dans le communiqué mentionné ci-dessus que tous les travailleurs portuaires devront détenir une « habilitation de sécurité en matière de transport », mais seulement « les travailleurs maritimes qui remplissent certaines fonctions ou qui ont accès à certaines zones réglementées ».

Ce plan comporte des failles évidentes. Premièrement, d'après ce que le Comité a appris, moins de la moitié seulement des travailleurs portuaires seront tenus d'avoir une habilitation de sécurité. Deuxièmement, seulement treize des dix-neuf grands ports canadiens exigeront des vérifications des antécédents¹⁴.

¹² Transports Canada, Communiqué, « Le nouveau gouvernement du Canada met en œuvre un système de vérification des antécédents pour les travailleurs portuaires – Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime », 16 novembre 2006, <http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2006/06-h148f.htm>.

¹³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens* (Ottawa : Sénat du Canada, janvier 2003).

¹⁴ Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sûreté et sécurité, Transports Canada, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, fascicule n° 10, 12 février 2007.

Enfin, une initiative plus vaste destinée à améliorer les vérifications des antécédents s'est heurtée à l'opposition de groupes de pression opiniâtres (des « intervenants »). Un témoin a fait cette observation : « les associations patronales, les exploitants des ports et des installations et les syndicats s'y sont opposés¹⁵ ». C'est une des raisons principales qui explique les nombreuses lacunes dans le système de sécurité des aéroports et des ports maritimes canadiens : l'intérêt public cède devant les intérêts en place, qui tirent un avantage financier de l'état actuel des choses.

Le Comité répète que les vérifications des antécédents aux cinq ans sont insuffisantes, car la vie des gens peut changer rapidement et les éléments du crime organisé savent qu'une personne traversant une période difficile est plus vulnérable aux pressions qu'ils pourraient exercer sur elle. Les ports sont indispensables à la prospérité économique des Canadiens, si bien que les réformes sont lentes. Il y a tellement de parties intéressées qui ont l'habitude d'exercer leur influence sur les activités portuaires que le changement est pratiquement péché.

Qu'on fasse enquête!

Les Canadiens méritent qu'on fasse enquête aux termes de la *Loi sur les enquêtes*. Le problème n'est pas de ceux que l'on peut cacher au public : les enjeux sont trop élevés. Le gouvernement aurait doublement avantage à investir dans la sécurité dans les ports et les aéroports canadiens : il réduirait ainsi la criminalité qui mine notre économie et diminuerait les risques d'attentats terroristes contre notre société.

Les vérifications partielles des antécédents de certains travailleurs constituent un mince progrès, mais il faudrait des mesures plus complètes. Il est grand temps qu'on se préoccupe de la corruption qui règne dans nos ports maritimes et de la vulnérabilité de ces derniers.

Les syndicats, les milieux d'affaires et les autorités portuaires semblent satisfaits de la situation actuelle. Ils n'ont pas l'air de vouloir changer un système où chacun, même les escrocs, trouve son parti. Il suffirait pourtant qu'un conteneur dangereux entre au pays pour que s'écroule leur château de cartes. Le Comité est convaincu

¹⁵ *Idem.*

que tous les travailleurs dans les ports canadiens devraient détenir une habilitation de sécurité.

NOUVELLE RECOMMANDATION

S1. Le Comité recommande l'introduction, par Transports Canada, d'une carte d'identité pour zones réglementées semblable à celle qui est exigée dans les aéroports par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, à l'usage des travailleurs portuaires dans les 19 ports du Réseau portuaire national. Cette carte devrait :

- posséder bon nombre de caractéristiques de sécurité, par exemple : une puce intégrée à un algorithme unique reproduisant un modèle unique d'empreintes digitales et d'iris, un hologramme protégé contre les falsifications, une date d'expiration et des lieux d'accès;
- être remise aux travailleurs portuaires seulement après vérification de leurs antécédents par Sécurité publique et Protection civile Canada;
- être fournie à tous les travailleurs ayant besoin d'aller ou de travailler dans des zones réglementées;
- permettre de suivre et de contrôler les déplacements (barrière géographique) des travailleurs à l'intérieur des zones réglementées;
- s'accompagner d'un système de vérification préalable des travailleurs avant qu'ils entrent dans les zones réglementées et qu'ils en ressortent.

Problème 2 : **Abords des ports**

Les abords des ports sont mal protégés, ce qui ouvre la voie à la contrebande et à l'infiltration de terroristes.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé une étude complète des clôtures et systèmes de contrôle des entrées et sorties actuellement en place dans les principaux ports au Canada, afin de déterminer si ces mesures de sécurité sont suffisantes. Cette étude devrait également permettre d'envisager l'adoption de normes nationales sur les systèmes de sécurité utilisés dans les ports¹⁶. (Février 2002)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici la réponse faite par Transports Canada, le 7 juillet 2006, à cette recommandation du Comité :

« Transports Canada et les ports ont examiné les clôtures dans le cadre d'un processus de certification obligatoire en deux étapes du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS). La deuxième étape comprenait l'examen, sur place, des plans de sûreté des ports. Le Canada a promulgué le Code ISPS à l'aide du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Depuis lors, environ 98 p. 100 des installations maritimes concernées au Canada se conforment au Code ISPS.

Transports Canada gère également un Programme de contribution pour la sûreté maritime (PCSM)¹⁷ de 115 millions de dollars, annoncé

¹⁶ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (Ottawa : Sénat du Canada, février 2002), recommandation n° 5.

¹⁷ Le Programme de contribution pour la sûreté maritime est issu d'un engagement de trois ans, évalué à 115 millions \$, visant à aider les ports et autres installations maritimes à améliorer leur sûreté. Le programme

en mai 2004, afin d'aider les propriétaires et les exploitants d'installations maritimes à renforcer la sûreté des ports. Parmi les projets admissibles en vertu du Programme de contribution pour la sûreté maritime, se trouvent :

- l'équipement de surveillance, dont les caméras et les systèmes de télévision en circuit fermé;
- les améliorations à la sûreté des ports et de leur périmètre et au contrôle d'accès, comme les clôtures, les barrières, la signalisation et l'éclairage;
- l'équipement de commande, de contrôle et de communication, comme les postes de radio portatifs;
- les mesures de protection de la sûreté des infrastructures¹⁸. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

À notre connaissance, aucun des ports du Canada n'est équipé de clôtures côté eau ni ne bénéficie de patrouilles policières du côté eau 24 heures sur 24, sept jours sur sept, ce qui les rend extrêmement vulnérables.

Comme nous l'expliquions dans le Manuel de la sécurité 2005, la mise en œuvre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) représentait un bon début. Mais ces programmes internationaux ont tendance à niveler la sécurité vers le bas : les pays ne vivant pas tous dans la crainte d'une attaque terroriste, venant de l'intérieur ou de l'extérieur, il est difficile de dégager un consensus international sur des mesures de sécurité rigoureuses.

Le Programme de contribution pour la sûreté maritime a démontré une certaine volonté de la part du gouvernement du Canada à investir dans la sûreté des ports. Il faudra attendre de voir si le gouvernement évaluera l'efficacité des nouvelles

fonctionne par demande et fournit du financement, selon une formule de partage des coûts (75 p. 100 par le gouvernement et 25 p. 100 par le bénéficiaire) pour un certain nombre de dépenses admissibles clairement définies.

¹⁸ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 27.

mesures de sécurité financées par le programme pour juger à quel point il a vraiment à cœur de corriger les problèmes.

Il n'est précisé nulle part qu'une partie des fonds réservés au Programme serviront à financer des mesures destinées à contrer les menaces venant du côté eau. On semble se préoccuper uniquement des menaces venant du côté terre. Pourtant, les criminels et les terroristes savent comment accéder aux navires en passant du côté eau.

Qu'est-ce que le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)?

- En décembre 2002, les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont adopté un certain nombre de modifications proposées à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). L'une de ces modifications était l'instauration d'un Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), dont l'entrée en vigueur à l'échelle internationale est survenue le 1^{er} juillet 2004.
- Le Code ISPS établit un régime international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de déterminer les mesures de prévention à prendre pour améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires assurant le commerce international.
- Le code se divise en deux grandes parties : la Partie A, les prescriptions obligatoires, et la Partie B, les procédures suggérées. La Partie A exige notamment que les navires et les ports :
 - effectuent des évaluations de la sûreté;
 - aient un plan de sûreté;
 - désignent un responsable de la sûreté.
- Il n'existe cependant aucun règlement d'application de ces prescriptions obligatoires contenues à la Partie A.
 - Par exemple, l'article 16.3.2 indique qu'il doit exister un plan de sécurité établissant « les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire », sans préciser les moyens à utiliser à cette fin (p. ex., des bateaux de patrouille, des gardiens, des clôtures interdisant l'accès côté eau, etc.).
- Transports Canada a instauré le Code ISPS par l'entremise du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, lequel s'applique aux navires commerciaux qui sont d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonnes, ou qui transportent plus de 12 passagers et circulent entre les pays, ainsi qu'aux installations maritimes et aux ports qui les desservent.

NOUVELLE RECOMMANDATION

- S2. Le Comité recommande que le Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada soit prolongé jusqu'en 2015 afin de laisser aux ports maritimes, aux installations portuaires, aux exploitants de traversiers au Canada et aux installations autres que celles administrées par Administrations portuaires canadiennes tout le temps nécessaire pour offrir une plus grande sûreté.**

Problème 3 :

Ressources policières insuffisantes dans les ports

Le transfert aux autorités locales de la responsabilité pour la sûreté des ports et des aéroports a été un échec. Les services de sécurité à ces endroits manquent de personnel et sont mal préparés à faire face à la double menace que représentent le crime organisé et le terrorisme. Dans des endroits aussi particuliers, il est nécessaire de recourir à des services de police spécialisés. Aux Pays-Bas, par exemple, quelque 420 policiers sont affectés en permanence juste au port de Rotterdam¹⁹. Les ressources policières affectées aux 19 ports canadiens se limitent à 24 agents de la GRC concentrés à Halifax, Montréal et Vancouver. Huit autres sont censés entrer en fonction à Hamilton d'ici la fin de l'année.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) soit désignée comme principale force policière dans tous les ports et aéroports canadiens et qu'elle reçoive les fonds nécessaires pour colmater les brèches dans la sécurité résultant des activités qu'y mène le crime organisé²⁰. (Octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, Transports Canada a répondu ce qui suit au Comité :

« TC, en collaboration avec la GRC, examine actuellement la question des services de police portuaire.

Des équipes intégrées de police portuaire (EIPP) de la GRC ont été déployées à Halifax, Montréal, Vancouver (Hamilton dès 2007) afin d'enquêter sur les infractions aux lois fédérales, notamment les infractions à la sécurité nationale ou liées au crime organisé. Seules

¹⁹ Le Comité a visité le port d'Amsterdam le 8 septembre 2006 et s'est entretenu avec l'autorité portuaire et les représentants des douanes.

²⁰ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde* (Ottawa : Sénat du Canada, octobre 2003), page 64, recommandation n° 2.5.

trois de ces EIPP existent et les agents déployés ne sont pas spécialisés en sûreté portuaire. Dans la plupart des ports, les autorités portuaires et les services de police compétents sont responsables des fonctions de sûreté de base, comme le contrôle d'accès. Les services de police fournissent des services de maintien de l'ordre et d'exécution de la loi ordinaires dans les ports.

Dans son budget de 2005, le gouvernement a affecté des fonds à la GRC pour qu'elle entreprenne un examen national du maintien de l'ordre côté eau, afin d'examiner les rôles et les capacités des services de police participants à assurer le maintien de l'ordre dans ce domaine. Cet examen comprenait le financement de la participation provinciale et municipale. La GRC a créé une équipe de coordination nationale de la sûreté côté eau²¹, laquelle était responsable de mener une étude exhaustive, en collaboration avec les services de police régionaux et locaux. Le travail consistait à dresser la liste des actifs susceptibles d'être améliorés grâce à la collaboration, en vue de répondre aux incidents de sûreté maritime et de faire de la recherche et du développement de protocoles d'entente, en collaboration avec les services de police provinciaux et municipaux. L'objectif visait, entre autres, à mieux intégrer les procédures opérationnelles et les procédures de gestion des services de police ou du ministère dans l'exécution de la sûreté côté eau²². »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Transports Canada « examine actuellement la question » : encore des mots creux. Le manque de surveillance policière des ports présente un problème considérable, mais plus de cinq ans après les attentats du 11 septembre 2001, on se demande encore comment s'y prendre. Des fonds ont été prévus dans le budget de 2005... non pas pour financer des mesures concrètes, mais pour que toutes les

²¹ Raf Souccar, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 30 octobre 2006. M. Souccar a indiqué que des « équipes nationales de coordination de la sécurité côté eau sont situées en divers endroits du Canada, tels que Vancouver, Toronto, Montréal, Halifax et Niagara ». Il a dit aussi que ces équipes étaient composées de membres de la GRC (six employés à temps plein) ainsi que de policiers provinciaux et municipaux.

²² Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2006, p. 14.

parties qui pourraient être concernées de près ou de loin puissent participer à l'examen d'un problème qui devrait être réglé depuis longtemps.

Le commissaire adjoint Raf Souccar, responsable des Opérations fédérales et internationales de la GRC, a expliqué au Comité comment on pourrait rendre les ports canadiens plus sûrs, « dans un monde parfait » où on disposerait de ressources illimitées.

M. Souccar : Le territoire maritime comprend les Grands Lacs et Voie maritime du Saint-Laurent et les 19 ports dont vous avez fait état. Bien que la criminalité organisée ne contrôle pas les ports, elle peut certainement infiltrer certaines opérations portuaires afin de faciliter le mouvement de marchandises de contrebande, de personnes, de tout ce qui peut mettre en jeu la sécurité nationale ou la lutte contre la criminalité organisée. Nous dresserions la liste de ces 19 ports et les doterions d'équipes nationales d'enquêtes portuaires, munis de tout ce que j'appelle la technologie spéciale — détecteurs, caméras, unités de neutralisation des bombes et équipes de renseignement, ces dernières étant essentielles pour déterminer le problème. Il est bon de cibler une certaine activité dans un endroit, mais si vous ne travaillez pas intelligemment au lieu de seulement travailler fort, vos efforts peuvent être en vain. La clé pour bien faire le travail c'est d'avoir des équipes de renseignement pour nous guider, afin de pouvoir utiliser nos ressources de manière efficace et rentable. Des équipes de surveillance seraient extrêmement importantes. Des moyens aériens seraient extrêmement importants. Il faut de nombreux ingrédients pour bien faire le travail. J'estime qu'il faudrait, du point de vue des ressources humaines, un effectif de 900 personnes, rien que pour le volet maritime et portuaire.

Le sénateur Moore: Est-ce que cela couvrirait et les côtes et les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent?

Le Comm. adj. Souccar: Oui, nous parlons des 19 ports sur les deux côtes.

Vous avez bien lu : selon M. Souccar, il faudrait 900 policiers de plus rien que dans les ports maritimes! Or, au lieu de prévoir des crédits pour embaucher ces 900 policiers et tous les autres dont nous avons besoin dans nos aéroports, on prévoit de l'argent pour que politiques et bureaucrates puissent ratiociner de conserve.

Le Comité comprend qu'on ne peut disposer de ressources illimitées pour la sûreté portuaire, mais il est convaincu que le Canada pourrait mieux protéger ses ports. Le simple fait d'avoir chargé la GRC de la coordination de la sûreté côté eau au Canada montre que quelqu'un au gouvernement considère la GRC comme le

service de police national du Canada et reconnaît que la sûreté des ports et des frontières est une responsabilité nationale.

Il existe une bonne raison d'envisager la sûreté des ports et des frontières au Canada comme une responsabilité d'envergure nationale. Les brèches dans la sécurité à ces endroits représentent une menace non seulement sur le plan local, mais aussi à l'échelle nationale, puisqu'elles rendent tout le pays vulnérable.

La sécurité du périmètre du Canada ne devrait pas être fonction de la qualité des forces de police locales situées à n'importe quel endroit le long de ce périmètre, ni de la rigueur des mesures prises par les autorités responsables d'un port ou d'un aéroport donné pour faire échec aux menaces à la sécurité. La GRC est la mieux placée pour coordonner le système de défense sur tout le pourtour du Canada et c'est donc à elle que devrait être confiée la protection du périmètre du Canada.

Il sera intéressant de voir les résultats de l'étude menée sur la sûreté côté eau, qui devraient paraître sous peu, on l'espère, puisque cela fait déjà deux ans que des fonds ont été engagés pour cette étude (dans le budget de 2005). Au rythme où l'on va, cependant, il pourrait falloir attendre jusqu'en 2015.

La situation dans les ports du Canada est devenue insoutenable. **La GRC n'a même pas les ressources financières nécessaires pour entretenir des effectifs suffisants aux ports de Halifax, Montréal et Vancouver**, et encore moins pour doter en personnel et coordonner un système de défense du périmètre du Canada.

Pour être efficace, un tel système ne doit pas se limiter aux ports. L'ancien commissaire de la GRC, Giuliano Zaccardelli, l'a bien expliqué au Comité le 8 mai 2006 :

« Les groupes du crime organisé ne sont pas dans les ports comme tels. Les gens qui dirigent ces activités criminelles ne se trouvent pas dans des ports. Ils utilisent les ports, ils utilisent ceux qui travaillent dans les ports et ils utilisent les installations, mais les cerveaux qui dirigent les opérations se trouvent ailleurs. Nous nous attaquons à ces cerveaux ailleurs. Naturellement, il faut une présence sur place, mais il faut également une présence dans la capacité d'enquête pour s'attaquer à ce qui se passe dans les ports. Vous avez raison de dire qu'il n'y a pas suffisamment de ressources pour couvrir toutes les activités qui se déroulent, nous croyons, dans les ports. Cependant, nous avons davantage de ressources que nous en avons il y a plusieurs années, lorsque nous n'avions personne sur place [...] »

On devrait charger la GRC de la sécurité dans les ports maritimes et les aéroports du Canada et lui fournir les ressources nécessaires pour combler les brèches évidentes dans la sécurité du périmètre.

LA PROTECTION DE NOS COLLECTIVITÉS PORTUAIRES

Il incombe à la police provinciale et à la police locale (et aussi à la GRC dans les endroits où elle fait figure de police locale) d'assurer la protection des collectivités portuaires. Malheureusement, cette propension à lésiner sur la sécurité que l'on remarque au niveau fédéral semble avoir aussi atteint les administrations provinciales et locales.

LE MAINTIEN DE L'ORDRE DANS LES PORTS : UN TRISTE CONSTAT

La surveillance policière dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que dans les principaux ports maritimes du Canada, offre une image peu reluisante.

Par exemple, aucun service en particulier n'assure une présence policière dans le port de Montréal (l'un des trois grands ports maritimes du Canada). De 10 à 15 policiers sont en poste au port de Vancouver, le plus gros port de mer au Canada, et on en dénombre une dizaine, du Service de police régional de Halifax, dans le port de Halifax. Vingt-quatre agents à temps plein de la GRC sont répartis entre ces trois ports.

Avec ses 50 agents, l'Unité marine du Service de police de Toronto, au port de Toronto, est une des plus imposantes en Amérique du Nord. En général, cependant, la sécurité le long des Grands Lacs laisse à désirer. Outre le Service de police de Toronto, les sûretés régionales de Halton, Peel, Durham et Niagara affectent chacune entre 4 et 10 policiers à la surveillance le long de la rive canadienne du lac Ontario. La Police provinciale de l'Ontario

affecte pour sa part à ce genre de fonctions entre 20 et 30 agents à chacun des Grands Lacs²³.

La police portuaire du Canada fait de son mieux avec les ressources limitées dont elle dispose. Le programme conjoint intitulé Great Lakes Interdiction Project²⁴, auquel participent la police canadienne et la Garde côtière américaine, est une initiative intéressante de la part des services de police locaux et régionaux, qui mettent en commun leurs maigres ressources pour protéger les Canadiens.

Vu le faible nombre de policiers affectés à la sûreté des ports canadiens, on est en droit de se demander qui, de la police et des groupes de criminels organisés, tient le haut du pavé dans nos ports. Qui s'occupe de surveiller les infrastructures cruciales, telles que les ponts importants et les centrales électriques, le long des cours d'eau et des Grands Lacs formant la frontière avec les États-Unis? Quel contrôle les autorités canadiennes exercent-elles vraiment sur la sécurité à la frontière sud?

Il faut donner à notre police portuaire des moyens accrus pour :

- prévenir les menaces côté eau et y faire face;
- mener des enquêtes axées sur le renseignement ayant pour point de départ le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, les grands cours d'eau et les principaux ports maritimes;
- protéger les infrastructures cruciales situées en bordure des principaux cours d'eau et du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent;
- surveiller les principaux cours d'eau et les Grands Lacs formant une partie de la frontière canado-américaine, en collaboration avec la

²³ À l'exclusion du lac Michigan, qui se trouve en territoire américain.

²⁴ Le Great Lakes Interdiction Project s'est déroulé à l'été 2006. Y ont participé la Garde côtière des États-Unis et les services de police de collectivités établies en bordure du lac. Le projet consistait en des patrouilles effectuées à raison de deux par semaine qui ont mené au contrôle de 718 navires, au dépôt de 84 accusations (pour des infractions à des lois provinciales et fédérales) et à la mise sous enquête de 130 navires. Cette opération conjuguée reposait sur des ententes verbales et elle n'a nécessité AUCUN financement de la part du fédéral, des provinces ou des administrations locales.

GRC (dans le cadre d'opérations conjuguées) et la Garde côtière américaine (en vertu d'un protocole d'entente).

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

- S3.** Le Comité recommande que le ministère de la Sécurité publique mette sur pied un programme qui, comme le Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada, financera en partie l'établissement et le maintien d'une présence policière côté eau dans tous les ports du Réseau portuaire national et tous les ports situés le long du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, suivant un accord de partage des coûts avec les services de police provinciaux et locaux.
- S4.** Le Comité recommande que la GRC joue un rôle accru dans la sécurité des ports maritimes du Canada et qu'elle augmente considérablement ses capacités d'enquête, d'analyse et de soutien et ses moyens techniques afin de mieux s'attaquer au crime organisé et de prévenir les menaces à la sécurité nationale dans les 19 ports du Réseau portuaire national.
- S5.** Le Comité recommande que le gouvernement du Canada ajoute entre 1 300 et 1 500 équivalents temps plein (ETP) à l'effectif total des Équipes nationales d'enquêtes portuaires de la GRC afin que celle-ci soit en mesure :
- de lutter contre le crime organisé dans les 19 ports faisant partie du Réseau portuaire national;
 - de prévenir les menaces à la sécurité nationale du Canada venant des ports maritimes canadiens et d'y faire face;
 - d'augmenter, par l'entremise d'opérations conjuguées avec les services de police provinciaux et locaux, les effectifs policiers côté eau dans les ports situés dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent et en bordure des principaux cours d'eau.

Problème 4 : **Contrôle insuffisant des conteneurs**

L'inspection des conteneurs ne représente qu'un volet de l'approche multidimensionnelle adoptée à l'égard de la sûreté maritime. Il est de loin préférable de déceler les problèmes loin des côtes du Canada que dans un port canadien. Par contre, il vaut mieux s'attaquer aux menaces une fois qu'elles ont atteint nos rives que pas du tout, autrement nous ne pourrions compter sur la coopération des pays, dont les États-Unis, vers lesquels les conteneurs pourraient être réacheminés.

Les autorités frontalières n'inspectent qu'un faible pourcentage de conteneurs de fret²⁵.

Qui sait ce que serait un taux d'inspection satisfaisant? À ce que l'on sache, personne n'a encore effectué de tests dans le but de mesurer l'efficacité du système actuel. Quel est le pourcentage de conteneurs dans lesquels on a trouvé autre chose que ce qu'ils devaient contenir? Et quel pourcentage de ceux qui *n'ont pas* été inspectés pourraient renfermer quelque chose qu'ils ne devraient pas contenir? Ce sont deux questions qui restent sans réponse.

L'évaluation des risques reste du domaine de la conjecture jusqu'à ce que quelqu'un effectue des tests de sensibilité permettant de déterminer ce que l'on trouverait à divers degrés d'inspection. Seules des inspections complètes permettent de se faire une idée de ce qui passe à travers les mailles du filet quand on se contente d'inspections partielles de divers degrés. Il pourrait s'agir de quantités infinitésimales de fret illégal ou interdit, mais peut-être pas. Le public n'a pas la moindre idée actuellement de ce que fait le gouvernement dans ce domaine. Mais s'il faut se fier aux actions de ce dernier à l'époque où il donnait des estimations franches, ce doit être assez peu.

²⁵ Robert A. Wright, conseiller national pour la sécurité auprès du premier ministre et secrétaire associé, Bureau du Conseil privé, *Témoignages*, Comité sénatorial permanent de la sécurité publique et de la défense, fascicule n° 1, 23 février 2004. Selon M. Wright, l'ASFC soumet environ 7,5 p. 100 des conteneurs qui transitent par les ports au système d'inspection VACIS.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que, dans les ports canadiens, l'Agence des services frontaliers du Canada :**
 - **procède à une analyse de sensibilité afin de déterminer quel taux d'examen des conteneurs fournira une sécurité réelle;**
 - **reçoive les crédits nécessaires pour équiper les principaux ports et postes frontaliers de machines à rayons X permettant d'inspecter les conteneurs présentant des risques élevés²⁶. (Février 2002)**
- **Le Comité a recommandé l'examen du modèle Flynn²⁷ lequel prévoit le chargement sous surveillance des conteneurs et l'utilisation de mouchards pour enregistrer toute tentative d'enlèvement des scellés²⁸. (Février 2002)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 7 juillet 2006, l'Agence des services frontaliers du Canada a fait cette réponse au Comité :

« L'ASFC a réalisé d'importants progrès à l'égard de notre capacité de contrôler au préalable le fret en utilisant des renseignements obtenus d'avance. Conformément à l'initiative de Système d'information avancée sur les marchandises, les importateurs doivent transmettre les renseignements relatifs au fret transporté en conteneurs 24 heures avant le chargement. L'information électronique avancée exigera bientôt davantage de données sur le mode de transport et le

²⁶ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (Ottawa : Sénat du Canada, février 2002), page 140, recommandation n° 7.

²⁷ Stephen E. Flynn est fellow principal Jeane J. Kirkpatrick en études sur la sécurité nationale, au Conseil des relations étrangères. Il est aussi professeur consultant au Centre de sécurité et de coopération internationales à l'Université Stanford. Diplômé de la l'école de la Garde côtière des États-Unis (1982), M. Flynn détenait le grade de commandant lorsqu'il a quitté cet organisme après 20 ans de service actif. M. Flynn siège au sein de plusieurs conseils consultatifs sans but lucratif, dont les American Committees on Foreign Relations et le Canada-U.S. Law Institute. Il est directeur de Stephen E. Flynn Associates LLC, une entreprise fournissant des services consultatifs indépendants en matière de sûreté maritime, de sûreté des transports et de sécurité des conteneurs. Voir la description du modèle Flynn à l'Annexe IV.

²⁸ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (Ottawa : Sénat du Canada, février 2002), page 141, recommandation n° 9.

fret. L'ASFC a également élaboré un outil électronique d'évaluation des risques afin d'analyser les renseignements obtenus d'avance, de même que les renseignements de sécurité, afin de cerner les conteneurs à risque élevé avant l'arrivée.

L'ASFC et Transports Canada ont surveillé étroitement les projets pilotes relatifs aux boîtes intelligentes et des sceaux électroniques. L'Opération commerce sans risques, qui comprend trois phases, contribue à cerner les lacunes dans la chaîne d'approvisionnement et prouvera que la technologie des boîtes intelligentes est en mesure de repérer et de surveiller l'intégrité du conteneur du point d'origine au point de livraison. L'ASFC est intéressée par cette technologie et analysera étroitement les résultats des projets pilotes en collaboration avec les partenaires de l'industrie.

Dans le cadre des ententes bilatérales conclues avec les mégaports, le Canada devra coordonner les activités ministérielles avec celles des principales nations maritimes. L'ASFC cherche actuellement à élaborer des ententes de ce type dans le cadre de l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs (ISC) et se servira des leçons apprises dans le cadre du processus actuel afin de conclure des ententes bilatérales à l'avenir.

De plus, Transports Canada collabore avec d'autres administrations de transport canadiennes et américaines à l'élaboration du *Canada, United States Cargo Security Project (CUSCSP)*. L'objectif du projet consiste à réaliser un examen des systèmes de détection de la menace à la fine pointe de la technologie dans un environnement opérationnel²⁹. »

²⁹ Transports Canada, « Réponse aux recommandations du Comité », 7 juillet 2004, p. 27-28.

Le Comité note l'urgence que revêt cette mission : « L'ASFC et Transports Canada ont surveillé étroitement [...] L'ASFC est intéressée [...] L'objectif consiste à réaliser un examen des systèmes ».

À la recommandation du Comité voulant que le gouvernement examine le modèle Flynn, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile a répondu ce qui suit, le 30 août 2006 :

« A. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) soumet à une évaluation du risque les cargaisons maritimes à destination du Canada et cible celles qui présentent un risque pour la sécurité nationale, la contrebande, la santé publique et la sécurité afin qu'elles fassent l'objet d'un examen plus approfondi, conformément à la règle des 24 heures et au programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).

Les agents des services frontaliers affectés au Centre national d'évaluation des risques, à Ottawa, et aux endroits où est mise en œuvre l'Initiative conjointe visant les conteneurs en transit à Newark et à Seattle soumettent, pour les besoins de la sécurité nationale, les conteneurs à destination du Canada à une évaluation du risque avant leur chargement dans un port d'un pays étranger. S'ils estiment que les conteneurs présentent un risque pour la sécurité nationale, ils demandent au pays étranger de procéder à un examen pour évaluer le risque avant l'expédition des conteneurs au Canada.

Pendant le voyage des conteneurs vers le Canada, les unités de ciblage de conteneurs maritimes situées dans les ports du Canada procèdent à une autre évaluation du risque et ciblent les conteneurs maritimes qui suscitent des préoccupations relatives à la contrebande, à la sécurité publique et à la sécurité et qui doivent être examinés à leur arrivée au Canada.

L'ASFC examine tous les conteneurs qui, selon elle, présentent un risque.

B. L'ASFC fait appel à diverses technologies pour détecter les produits de contrebande et les marchandises dangereuses dans les conteneurs à risque élevé. Au cours des dernières années, l'ASFC a

investi plus de 60 millions de dollars pour acquérir des technologies d'avant-garde afin d'accroître sa capacité à détecter les menaces et les produits de contrebande et sa capacité de repérage. Voici quelques exemples :

- appareils de radioscopie pour l'examen des bagages et des cargaisons, ScanTrailers;
- douze appareils d'inspection mobiles des véhicules et des cargaisons (VACIS, rayons gamma) utilisés pour repérer les produits de contrebande, les armes et les autres marchandises dangereuses dans les conteneurs, les wagons de chemin de fer ou les camions;
- trois palettes VACIS (appareils à rayons gamma) utilisées pour examiner les palettes et de grosses quantités de fret dans les installations d'examen des conteneurs maritimes;
- seize camions opérationnels de matériel d'examen tactique (COMET) utilisés pour transporter les équipes d'examen et le matériel de détection;
- des appareils de détection des radiations, y compris des portiques détecteurs fixes, des unités embarquées mobiles, des unités portatives et des dosimètres portés par les agents;
- soixante spectromètres de mobilité ionique pour repérer les traces de stupéfiants et d'explosifs³⁰.

³⁰ Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux recommandations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense », 30 août 2006, p. 37-38.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le besoin d'une plus grande capacité d'inspection

Le Comité n'est pas convaincu que l'ASFC est en mesure d'inspecter autant de conteneurs qu'elle le devrait. Les 15 appareils VACIS utilisés au Canada ne permettent pas d'assurer un contrôle raisonnable des quelque 4,1 millions de conteneurs qui débarquent chaque année dans les ports canadiens³¹.

Pour contrôler tous les conteneurs, il faudrait pouvoir scanner 20 conteneurs à l'heure, 24 heures sur 24, sept jours sur sept et qu'il n'y ait jamais de pannes. De toute évidence, nous ne possédons pas suffisamment d'appareils VACIS et ceux que nous avons ne sont utilisés qu'à temps partiel. Le Comité a appris que, à Windsor, l'appareil VACIS n'est utilisé que huit heures par jour, cinq jours sur sept. Pourtant, le flot des marchandises qui traversent la frontière est continu.

Les appareils VACIS utilisent une technologie d'imagerie non intrusive qui se sert de rayons gamma pénétrants pour inspecter la cargaison des conteneurs. L'ASFC exploite actuellement 15 appareils VACIS (12 appareils mobiles et 3 appareils pour palettes) et prévoit en ajouter un autre le 1^{er} septembre 2007. Il n'y a pas suffisamment d'appareils pour tous les postes-frontière. Dans certains des postes où il y en a, comme à celui de Windsor-Détroit, les appareils ne sont utilisés que huit heures par jour, ce qui permet aux camionneurs de prévenir leurs collègues par téléphone quand ils ne sont pas opérationnels. Un opérateur d'appareils VACIS a dit au Comité qu'à un poste en particulier, les appareils VACIS ne servent qu'une fois par semaine et que même là, seulement 150 à 200 conteneurs sur 1 500 sont ainsi inspectés. Le Comité a appris que même les États-Unis n'arrivent pas à inspecter par VACIS toutes les marchandises qui entrent dans le pays, bien qu'ils aient en général dans leurs postes-frontière trois fois plus de personnel qu'on en trouve dans un poste canadien.

Il y a actuellement 15 appareils VACIS au Canada³². L'exploitation de ces machines en continu exige quatre employés à temps plein par machine³³. En théorie, il devrait donc y avoir 60 opérateurs d'appareil VACIS à temps plein, mais

³¹ American Association of Port Authorities, « US/Canada container traffic in TEUs », 2006, appa.files.cms-plus.com/Statistics/CONTAINER_TRAFFIC_CANADA_US.xls.

³² Correspondance entre l'équipe de recherche et un fonctionnaire de Transports Canada (janvier 2007).

³³ Correspondance entre l'équipe de recherche et Ron Moran, président de la CEUDA (février 2007).

comme ces machines ne sont pas exploitées à temps plein (certaines sont peu employées, d'autres sont en période d'entretien), nous savons que le nombre réel est bien moindre.

Il est impossible de scanner 4,1 millions de conteneurs par an avec le personnel et le matériel actuellement affectés à ces tâches. Pour bien faire ce travail, il faudrait au moins doubler le nombre des appareils et tripler les effectifs.

La plupart de ces conteneurs se sont trouvés dans une position vulnérable à certaines étapes du processus d'expédition à l'échelle internationale. L'ASFC mise beaucoup sur son système de ciblage des conteneurs pour repérer les conteneurs suspects, parce qu'elle n'a pas les moyens de scanner ni même d'ouvrir et d'inspecter autant de conteneurs qu'elle le devrait.

Une stratégie incorrecte en matière d'inspections de sécurité

Le Comité a décelé deux grandes failles dans la stratégie du gouvernement relative à l'inspection des conteneurs dans les ports canadiens. Ainsi, le gouvernement :

1. s'en remet largement aux comportements et tendances observées dans le passé et n'a guère les moyens de déceler les menaces à caractère imprévu;
2. laisse sa capacité d'inspection, et non pas seulement l'analyse des risques, dicter la tolérance aux risques.

L'ASFC n'a pas soumis un ensemble de critères acceptables, se présentant sous forme de données quantifiables, pour mesurer l'efficacité de son programme de contrôle des conteneurs.

Le Canada ne devrait pas laisser entrer sur son territoire un conteneur qui n'a pas été inspecté préalablement. Hong Kong ne le fait pas. Pourquoi alors devrions-nous le faire?

Au cours de son témoignage devant le Comité, Gary D. Gilbert, premier vice-président de Hutchison Port Holdings, a indiqué qu'au terminal de Hong Kong, exploité par sa société, chaque conteneur est inspecté à son arrivée au port, pendant qu'il défile à une vitesse moyenne de 16 kilomètres-heure.

Les inspecteurs à cet endroit font usage de capteurs photosensibles bon marché pour vérifier si les conteneurs ont été altérés, de portails de détection par radiation bon marché eux aussi pour détecter les engins nucléaires et d'appareils à rayon X pour déterminer s'il y a quelque chose dans le conteneur qui ne correspond pas à ce qui est indiqué dans le manifeste. Ils prennent aussi une photo du numéro du conteneur et du numéro de plaque du camion qui a transporté le conteneur jusqu'au port.

Hutchison pense qu'avec ce système d'inspection à plusieurs niveaux, on peut être certain dans 99 p. 100 des cas que le conteneur ne présente aucun danger. Et dans le 1 p. 100 des cas restant, où il subsiste un doute, on peut toujours procéder à une fouille manuelle.

Hutchison établit à entre 65 000 \$ et 70 000 \$US la valeur moyenne des marchandises transportées dans un conteneur et à 20 \$US tout au plus le coût d'inspection en cinq étapes d'un conteneur en Amérique du Nord. Des frais de 20 \$US pour l'inspection minutieuse d'un conteneur dont les frais d'expédition s'élèvent à environ 2 000 \$ au total, voilà toute une aubaine! Il serait étonnant que les expéditeurs se plaignent d'une hausse de coûts aussi minime.

Selon M. Gilbert :

Bien des gens disent que les appareils de détection coûtent cher. Oui, certains d'eux coûtent cher. Les appareils de détection par procédé chimique ou biologique ou par radiation sont des capteurs coûteux qui sont difficiles à fabriquer. Cependant, la lumière, les chocs, l'humidité et la température ne coûtent pas plus cher que des puces. Ils sont présents dans toutes nos voitures. Leur coût est bas au point d'être presque négligeable³⁴.

Inspections aléatoires : sécurité aléatoire

Pendant que Hutchison semble avoir trouvé le moyen d'inspecter chaque conteneur à un coût raisonnable, le gouvernement canadien continue de déplacer ses appareils portables VACIS d'un endroit à l'autre pour procéder à des inspections au hasard, **ce qui nous assure une sécurité bien aléatoire**. Les trois appareils VACIS en service dans la région de Vancouver sont censés être suffisants pour inspecter les conteneurs expédiés dans les quatre ports à conteneurs de cette région, par où sont

³⁴ Gary D. Gilbert, premier vice-président – Amériques, Hutchison Port Holdings, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Témoignages*, fascicule n° 6, 6 novembre 2006.

passés en 2006, 79 millions de tonnes de marchandises et 2,2 millions de conteneurs³⁵.

Fait encore plus troublant, des sources au sein de l'ASFC et de la CEUDA ont appris au Comité que **chaque navire porte-conteneurs peut transporter jusqu'à une demi-douzaine de conteneurs non déclarés, communément appelés « boîtes fantômes ». Personne ne sait d'où elles viennent, ni ce qu'elles contiennent – mais la moitié du temps, elles ne sont pas vides.** L'ASFC nous assure qu'aucun conteneur ne quitte le port à son insu, mais la CEUDA affirme que, trop souvent, ces « boîtes fantômes » parviennent à entrer dans le port et à en sortir sans que personne ne prenne la peine de les examiner soigneusement.

Le public devrait savoir aussi qu'un conteneur change de mains souvent, jusqu'à 17 fois, entre son point de départ et sa destination finale. C'est donc dire que les occasions d'en altérer le contenu ne manquent pas³⁶. Il n'est tout simplement pas responsable de recourir à un système d'inspection aléatoire des conteneurs qui entrent au pays pour protéger les Canadiens ou les résidents d'un autre pays vers lequel ce conteneur pourrait être réacheminé.

³⁵ Rencontre du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense avec les Forces conjointes du secteur riverain de Vancouver, 26 janvier 2007.

³⁶ Voir l'exemple de manipulations tout au long de la chaîne d'approvisionnement fourni par Stephen E. Flynn, à l'Annexe V.

NOUVELLES RECOMMANDATIONS

- S6. Que chaque conteneur d'expédition qui entre au Canada soit soumis à une inspection comprenant l'examen du connaissement, une photographie du numéro du conteneur et la comparaison de ce numéro avec celui qui figure sur le connaissement, et d'autres procédures permettant :**
- de déceler tout changement de poids entre le moment où le conteneur est arrivé et celui où il a quitté le port;
 - de vérifier le numéro de plaque du camion qui a transporté le conteneur et la photo du chauffeur de camion;
 - de prendre une photo du numéro de série du conteneur;
 - de découvrir une densité anormale pour le type de marchandises décrites sur le connaissement;
 - de détecter des radiations révélant la présence de matières nucléaires;
 - d'attester que le conteneur a été scellé au chargement et de vérifier, à l'aide d'étiquettes radio-fréquence, si le conteneur a été trafiqué depuis.
- S7. Le Comité recommande que tous les ports maritimes du Canada soient équipés d'appareils VACIS et aient suffisamment de personnel pour en assurer le fonctionnement en permanence.**
- S8. Le Comité recommande que les six éléments d'information susmentionnés soient versés dans une base de données afin que les agents de sécurité puissent avoir facilement accès à cette information cruciale.**
- S9. Le Comité recommande que chaque conteneur à destination des États-Unis débarquant dans des ports canadiens soit soumis à l'inspection en six points en sus de l'examen des connaissements qui est exigé actuellement.**

Problème 5 : **Retards au chapitre de la formation**

Le Comité a appris, de la bouche de représentants syndicaux, que bien souvent les agents des douanes en fonction dans les ports maritimes n'ont pas reçu la formation nécessaire pour utiliser l'équipement dont ils disposent, principalement les nouveaux appareils d'inspection des conteneurs de fret.

La cause profonde du problème est le manque de personnel. Il faut des gens pour enseigner de nouvelles compétences et les employés doivent s'absenter de leurs fonctions pour acquérir ces compétences. L'Agence des services frontaliers du Canada emploie quelque 13 000 personnes, dont plus de 7 200 agents en uniforme, et elle ne prévoit pas pour l'instant rajouter plus de 270 années-personnes à ses effectifs au cours de cinq prochaines années.

Ce ne sera pas suffisant. D'abord, l'Agence aura besoin d'au moins 400 nouveaux agents (la CEUDA, l'Union Douanes et accise, avance plutôt le chiffre de 450) rien que pour régler le problème des postes frontaliers occupés par un seul agent. Ensuite, si elle finit par se décider à acheter suffisamment d'appareils VACIS pour inspecter convenablement les conteneurs débarqués dans ses ports et ceux qui sont expédiés aux États-Unis, elle aura besoin de plus de préposés à ces appareils. Pour garantir un usage optimal des appareils VACIS à l'échelle nationale, le Comité estime que l'ASFC devra compter sur au moins 64 préposés permanents, en comptant ceux qui sont déjà affectés à la frontière.

Ce qui nous amène à la formation comme telle. Les cours de maniement des armes à feu destinés aux agents frontaliers appelés à porter une arme débiteront en juillet 2007³⁷. Or, cela prend quelqu'un pour fournir cette formation, et quelqu'un aussi pour remplacer chacun de ceux qui la recevront.

En outre, si le gouvernement suit notre conseil et décide d'offrir aux agents frontaliers à temps partiel la même formation qui est donnée aux agents permanents, ou encore de remplacer ses agents à temps partiel par des agents

³⁷ « Avec l'aide de la GRC, les formateurs de l'ASFC commenceront leur formation en juillet 2007, après que notre cours aura été conçu et validé. Des agents et agentes armés seront déployés sur le terrain en août 2007. Notre objectif est de former au moins 150 agents et agentes avant la fin mars 2008. » Voir Union Douanes et accise, *Plan d'action pour une frontière sécuritaire*, novembre 2006, p. 43.
<http://www.ceuda.psc.com/english/publications/reports/Other/SBAP.pdf>

permanents, alors il aura besoin de plus de personnel pour combler tous les postes aux passages frontaliers.

Faute d'une formation adéquate des inspecteurs des douanes à l'usage du nouveau matériel, le problème ne fera qu'empirer.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) veille à ce qu'il y ait suffisamment de personnel dûment formé pour faire fonctionner la nouvelle technologie installée dans les ports canadiens³⁸. (Octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 30 août 2006, l'Agence des services frontaliers du Canada a répondu comme suit à cette recommandation du Comité :

« Au moment d'utiliser une nouvelle technologie, l'ASFC élabore un programme complet de formation à l'appui de cette nouvelle acquisition. Des manuels d'utilisation destinés aux agents et aux formateurs sont élaborés. Pour qu'un nombre suffisant d'agents soient formés et capables d'utiliser la technologie, l'ASFC a élaboré un programme régional sur la technologie de détection à l'intention des formateurs, qui permet d'offrir aux formateurs des huit régions de l'ASFC une formation des formateurs sur chaque pièce d'équipement.

L'approche adoptée en matière de formation confère à l'ASFC la souplesse dont elle a besoin pour programmer la formation régionale sur toutes les pièces de technologie utilisées selon les besoins. L'ASFC peut ainsi disposer d'un nombre suffisant d'agents ayant reçu la formation requise pour utiliser l'équipement de façon régulière et sécuritaire. Ces programmes de formation sont obligatoires pour

³⁸ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 64).
Recommandation n° 2.9.

respecter les exigences législatives et réglementaires de Santé Canada et de la Commission canadienne de sûreté nucléaire³⁹. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

« Au moment d'utiliser une nouvelle technologie, l'ASFC élabore un programme complet de formation à l'appui de cette nouvelle acquisition », affirme l'Agence.

C'est peut-être ce qu'elle tente de faire, mais si tel est le cas, comment expliquer que, selon ce qu'a appris le Comité, l'ASFC ait réservé une pièce à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau pour faire l'inspection des armes saisies sans même avoir formé quelqu'un à cette fin, si bien que cette pièce reste vide? Et pourquoi parlait-on au présent du programme de formation des formateurs dans la réponse du 30 août 2006 alors que ce n'est que tout récemment, soit le 5 mars 2007, que ce programme a été mis en marche⁴⁰.

Au moins, le programme a débuté. Il restera au Comité à vérifier à quel point ce programme, et d'autres comme lui, éviteront le gaspillage d'équipements modernes en raison du fait que personne ne sait s'en servir. Il reste que l'ASFC ne réussira pas à fournir une formation suffisante dans différents domaines en embauchant seulement 270 personnes de plus au cours des cinq prochaines années.

³⁹ Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux rapports du CSPSND », 30 août 2006, p. 27-28.

⁴⁰ Correspondance de l'attaché de recherche avec un représentant de la CEUDA, (mars 2007).

Problème 6 :

Si les avions sont vulnérables, les navires le sont aussi

Il n'est peut-être pas aussi spectaculaire de faire exploser un navire de croisière que de diriger un avion de ligne sur un gratte-ciel, mais dans les conditions actuelles, ce serait beaucoup plus simple. Les navires de croisière et les traversiers sont vulnérables au terrorisme et l'idée même d'envoyer par le fond un navire géant rempli d'Occidentaux se faisant dorer au soleil cadrerait parfaitement avec l'esprit de droiture morale qui anime les terroristes. Il faudrait donc offrir à ces navires le même type de protection qui est accordée aux aéronefs de passagers.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

- **Le Comité a recommandé que tous les paquebots de croisière, traversiers et autres navires approchant des ports canadiens soient tenus de fournir, au sujet de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des renseignements du genre de ceux communiqués aux agents de l'immigration dans les aéroports canadiens en vertu du Système d'information préalable sur les voyages / Dossier passager⁴¹. (Octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse au Comité, le 30 août 2006, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile a indiqué :

« Une analyse préliminaire a été entreprise sur l'opportunité d'appliquer le programme SIPV / DP à d'autres modes de transport, en particulier aux navires de croisière et au transport ferroviaire, y compris les travaux initiaux sur les coûts associés à l'exécution de ces travaux non financés.

⁴¹ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde* (Ottawa : Sénat du Canada, octobre 2003), page 64, recommandation n° 2.8.

En 2006-2007, l'ASFC poursuivra l'application du programme SIPV / DP à d'autres modes de transport et examinera les coûts associés à ce projet et le calendrier connexe⁴². »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

« Une analyse préliminaire a été entreprise... » Combien peut-il falloir de temps pour comprendre que les traversiers sont des cibles vulnérables, autrement dit justement ce que recherchent les terroristes?

Les observations faites par le Comité en 2005 restent valables :

« Les Canadiens s'attendent à ce qu'il existe des mesures de sécurité pour tous les modes de transport, et notamment un système de contrôle de sécurité des passagers et des membres d'équipage des paquebots de croisière. Il n'y a pas de raison de contrôler uniquement les passagers aériens. L'essence même de la guerre asymétrique est d'attaquer là où on s'y attend le moins. Les terroristes délaissent les cibles mieux protégées au profit de cibles plus faciles. On devrait porter aux passagers des traversiers la même attention que l'on porte aux passagers aériens.

L'attentat de février 2004 dirigé contre un gros traversier, dans le sud des Philippines, par le groupe Abu Sayyaf, et qui a fait au moins une centaine de victimes, montre que les traversiers sont dans la mire des terroristes⁴³. »

Il ne suffit pas de « poursuivre » et « d'examiner »

On discute, on organise des groupes d'étude, on approfondit la question et on examine la situation. Personne ne nie la nécessité d'une réflexion sérieuse sur les réformes à apporter en matière de sécurité. Mais les attentats du 11 septembre remontent à plus de cinq ans et on a parlé beaucoup plus qu'on a agi jusqu'à présent.

⁴² Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux recommandations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense », 30 août 2006, p. 27.

⁴³ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2005* (Ottawa : Sénat du Canada, décembre 2004), p. 145-146.

NOUVELLE RECOMMANDATION

S10. Le Comité recommande que Transports Canada mette en place un régime de sûreté des navires de croisière et des gros traversiers semblable à celui qui existe dans les aéroports. Ce régime comprendrait :

- **un contrôle des passagers et du personnel;**
- **une inspection des véhicules avant leur embarquement à bord des grands traversiers;**
- **un contrôle de tous les bagages (des passagers des navires de croisière).**

Problème 7 :

Besoin d'agents de renseignements canadiens dans les ports étrangers

Le Canada a besoin de « cibleurs » dans les ports étrangers. Il dispose actuellement de services de renseignements très limités à l'étranger et il n'en a aucun dans les grands ports internationaux. Suivant un des grands principes de défense, il est toujours préférable de faire la guerre à l'étranger pour éviter la violence à nos portes. De même, il vaut mieux acquérir de l'information sur un navire ou un conteneur suspect *avant* son arrivée dans un port canadien. Le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) étend ses activités à l'étranger, mais rien n'indique qu'il fasse partie de sa mission de surveiller attentivement l'activité dans les ports étrangers. Cela devrait pourtant être le cas.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

- **Que le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) affecte un bon nombre d'agents aux grands ports étrangers pour recueillir des renseignements sur les transports maritimes⁴⁴. (Octobre 2003)**
- **Que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) réaffecte le personnel qu'elle a dans les ports américains de Newark et de Tacoma à de grands ports internationaux où l'on risque beaucoup plus de trouver des navires servant à des activités terroristes⁴⁵. (Octobre 2003)**

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Voici la réponse à la première recommandation fournie le 30 août 2006 par Sécurité publique et Protection civile Canada :

« Au cours des dernières années, on a mis de plus en plus l'accent sur la partie moins connue des activités du Service. Même si le Canada

⁴⁴ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde*, Ottawa, Sénat du Canada, octobre 2003, p.64, recommandation n° 2.7.

⁴⁵ Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Les côtes du Canada : les plus longues frontières mal défendues au monde*, Ottawa, Sénat du Canada, octobre 2003, p.64, recommandation n° 2.6.

n'a pas d'agence unique affectée à la collecte de renseignements de sécurité à l'étranger, le pouvoir de recueillir des renseignements sur la sécurité nationale à l'étranger existe déjà dans la *Loi sur le SCRS*, et le Service mène des opérations à l'étranger depuis de nombreuses années. De plus, le centre de gravité des menaces à la sécurité du Canada s'est déplacé, de sorte que le Service doit accroître ses opérations à l'étranger. Le gouvernement canadien reconnaît l'importance des opérations du SCRS à l'étranger pour protéger le Canada contre les menaces à la sécurité et a recommandé le renforcement des capacités en matière de collecte et d'évaluation du renseignement de sécurité. Le budget du SCRS a été augmenté depuis le 11 septembre 2001, en reconnaissance des capacités et de la contribution uniques du Service à cet égard.

De plus, en vertu de l'article 17 de la *Loi sur le SCRS*, le Service est autorisé, avec l'approbation du ministre, à conclure des ententes et des relations de coopération avec d'autres organismes. Le SCRS entretient des relations de coopération avec 264 agences étrangères dans quelque 144 pays. Au cours des 20 dernières années, le SCRS a considérablement accru le nombre des relations qu'il entretient avec des organismes étrangers, ce qui l'a placé dans une position unique pour accéder à des renseignements qui autrement ne seraient pas accessibles au milieu du renseignement canadien.

En 2005, le Service a mis sur pied une « équipe stratégique pour les opérations à l'étranger » qui a été chargée, d'une part, de mener une étude de six mois sur la capacité actuelle du Service à recueillir des renseignements et à mener des opérations à l'étranger et, d'autre part, de formuler des recommandations sur la façon d'améliorer ces programmes. Les recommandations formulées dans le rapport subséquent ont été approuvées et leur mise en œuvre progressive a débuté⁴⁶. »

À propos des inspecteurs canadiens affectés à Newark et à Tacoma, le ministère a répondu ce qui suit :

⁴⁶ Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux rapports du CSPSND », 30 août 2006, p.26-27.

« L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) continue à appuyer le placement d'agents des services frontaliers dans les ports maritimes de Newark et de Seattle/Tacoma aux États-Unis. Ces agents ont été affectés aux États-Unis dans le cadre d'un accord bilatéral conclu entre la U.S. Customs and Border Protection, conformément au point 18 de l'Accord entre le Canada et les États-Unis sur leur frontière commune, « Initiative conjointe du Canada et des États-Unis du ciblage des conteneurs en transit dans les ports maritimes ». Les agents de l'ASFC ciblent et évaluent les risques que présentent tous les conteneurs maritimes destinés au Canada en provenance des ports des États-Unis situés sur les côtes est et ouest et sur la côte du golfe avant leur transport terrestre en transit vers le Canada. Ainsi, tous les conteneurs destinés au Canada, qu'ils soient acheminés directement ou par les États-Unis, font l'objet d'une évaluation du risque et d'un examen appropriés.

En octobre 2005, l'Agence des services frontaliers du Canada et le United States Bureau of Customs and Border Protection ont conclu un accord intitulé « Initiative relative à la sécurité des conteneurs » (IRSC). L'ASFC peut ainsi affecter outre-mer des agents à des endroits stratégiques clés afin d'accroître la capacité du Canada d'évaluer les risques que présentent les conteneurs maritimes avant leur expédition au Canada⁴⁷. »

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Il convient de signaler que nulle mention n'est faite de la présence du SCRS dans les *ports* étrangers. Le Comité est heureux que le SCRS devienne plus actif à l'étranger, mais voudrait savoir s'il a l'intention d'englober les ports étrangers dans son mandat outre-mer.

Pour ce qui est de l'affectation d'inspecteurs à Newark et à Tacoma, le Comité ne peut que supposer, les États-Unis ayant insisté sur le placement d'inspecteurs à Vancouver, Montréal et Halifax, que les politiciens canadiens ont décidé qu'il ne serait pas bon que les États-Unis aient des inspecteurs en sol canadien si nous n'en avons pas en sol américain. Quel gaspillage d'argent! Le gros des marchandises

⁴⁷ Sécurité publique et Protection civile Canada, « Réponse de SPPCC et du Portefeuille aux rapports du CSPSND », 30 août 2006, p.26.

acheminées par conteneur au Canada passent par les ports d'Anvers en Belgique, de Hong Kong en Chine et de Hambourg en Allemagne⁴⁸. Des inspecteurs ne seraient-ils pas plus précieux à des endroits comme Anvers et Hong Kong? Infiniment plus précieux. Ridicule.

⁴⁸ Correspondance de l'attaché de recherche avec un représentant de la ASFC, (mars 2007).

ANNEXE I

Ordre de renvoi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat
Paul C. Bélisle

ANNEXE II

Index des recommandations

Manuel de sécurité du Canada 2005

Problème 1 : Vulnérabilité des ports

- Le Comité a recommandé qu'on invoque la *Loi sur les enquêtes* afin de mener une enquête publique sur les grands ports canadiens qui prévoirait entre autres :
 - a) une étude approfondie de la sécurité dans les ports et l'élaboration d'une stratégie nationale de recrutement, de formation et de conservation du personnel de sécurité;
 - b) une étude du contrôle que le crime organisé exerce sur les activités dans les ports maritimes canadiens de même que des liens possibles entre ce contrôle et les menaces à la sécurité nationale;
 - c) une évaluation des possibilités d'utilisation des ports canadiens à des fins terroristes;
 - d) une étude complète des ressources requises par les ports en matière de douanes, de services policiers et de sécurité, y compris du rôle des agences de sécurité privées;
 - e) une étude de l'efficacité des inspections des navires et cargos arrivant dans des ports canadiens qui sont menées par les services des douanes
 - f) une étude des méthodes d'embauche utilisées dans les ports canadiens ⁴⁹

⁴⁹ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 130).
Recommandation # 8

Problème 2 : Présence du crime organisé dans les ports

- Le Comité a recommandé la mise en place d'un système obligatoire de vérification des antécédents dans les principaux ports à fin de déterminer si les employés ou les candidats à l'emploi présentent un risque pour la sécurité.⁵⁰ (Février 2002)

Problème 3 : Abords des ports

- Le Comité a recommandé une étude complète des clôtures et systèmes de contrôle des entrées et sorties actuellement en place dans les principaux ports au Canada afin de déterminer si ces mesures de sécurité sont suffisantes. Cette étude devrait également permettre d'envisager l'adoption de normes nationales sur les systèmes de sécurité utilisés dans les ports⁵¹. (Février 2002)

Problème 4 : Ressources policières insuffisantes dans les ports

- Le Comité a recommandé que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) soit désignée comme principale force policière dans tous les ports et aéroports canadiens et qu'elle reçoive les fonds nécessaires pour colmater les brèches à la sécurité résultant des activités qu'y mène le crime organisé⁵². (Octobre 2003)

Problème 5 : Contrôle insuffisant des conteneurs

- Le Comité a recommandé que dans les ports canadiens, l'Agence des douanes et du revenu du Canada :
 - a) procède à une analyse de sensibilité afin de déterminer quel taux d'examen des conteneurs fournira une sécurité réelle;
 - b) reçoivent les crédits nécessaires pour équiper les principaux ports et postes frontaliers de machines à rayons X permettant

⁵⁰ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 131).
Recommandation # 6

⁵¹ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 140).
Recommandation # 5

⁵² Octobre 2003 – *Les côtes du Canada: Les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 64).
Recommandation #2.5

d'inspecter les conteneurs présentant des risques élevés⁵³.
(Février 2002)

Problème 6 : Surveillance insuffisant des conteneurs

- Le Comité a recommandé l'examen du modèle Flynn⁵⁴, lequel prévoit le chargement sous surveillance des conteneurs et l'utilisation de mouchards pour enregistrer toute tentative d'enlèvement des scellés, afin d'améliorer la sécurité des conteneurs dans les ports canadiens.⁵⁵ (Février 2002)

Problème 7 : Vulnérabilité des traversiers

- Le Comité a recommandé que tous les navires de croisière, traversiers et autres navires approchant des ports canadiens soient tenus de fournir, au sujet de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des renseignements du genre de ceux qui sont communiqués aux agents de l'immigration dans les aéroports canadiens en vertu du Système d'information préalable sur les voyageurs / Dossier passager⁵⁶. (Octobre 2003)

⁵³ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 140).
Recommandation # 7.

⁵⁴ Fellow principal Jeane J. Kirkpatrick en études sur la sécurité nationale, Conseil des relations étrangères, Stephen E. Flynn est aussi professeur conseil au Center of International Security and Cooperation de l'Université Stanford. Diplômé de l'école de la Garde côtière américaine, il a servi activement pendant 20 ans au sein de cet organisme, qu'il a quitté au grade de commandant. M. Flynn siège aux conseils consultatifs de plusieurs organismes sans but lucratif, tels les Comités américains sur les relations étrangères et le Canada-U.S. Law Institute. Directeur de Stephen E. Flynn Associates LLC, il fournit des services de consultation indépendants sur la sûreté maritime, la sûreté des transports et la sécurité des conteneurs

⁵⁵ Février 2002 – *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (page 143).
Recommandation # 9.

⁵⁶ Octobre 2003 – *Les côtes du Canada: Les plus longues frontières mal défendues au monde* (page 57).
Recommandation #2.8

ANNEXE III

Nouvelles recommandations

Problème 1 : Présence du crime organisé dans les ports

- S1. Le Comité recommande l'introduction, par Transports Canada, d'une carte d'identité pour zones réglementées semblable à celle qui est exigée dans les aéroports par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, à l'usage des travailleurs portuaires dans les 19 ports du Réseau portuaire national. Cette carte devrait :
- posséder bon nombre de caractéristiques de sécurité, par exemple : une puce intégrée à un algorithme unique reproduisant un modèle unique d'empreintes digitales et d'iris, un hologramme protégé contre les falsifications, une date d'expiration et des lieux d'accès;
 - être remise aux travailleurs portuaires seulement après vérification de leurs antécédents par Sécurité publique et Protection civile Canada;
 - être fournie à tous les travailleurs ayant besoin d'aller ou de travailler dans des zones réglementées;
 - permettre de suivre et de contrôler les déplacements (barrière géographique) des travailleurs à l'intérieur des zones réglementées;
 - s'accompagner d'un système de vérification préalable des travailleurs avant qu'ils entrent dans les zones réglementées et qu'ils en ressortent.

Problème 2 : Abords des ports

- S2. Le Comité recommande que le Programme de contribution pour la sûreté maritime⁵⁷ de Transports Canada soit prolongé jusqu'en 2015 afin de laisser aux ports maritimes, aux installations portuaires, aux exploitants de traversiers au Canada et aux installations autres que celles administrées par Administrations portuaires canadiennes tout le temps nécessaire pour offrir une plus grande sûreté.

⁵⁷ Le Programme de contribution pour la sûreté maritime est issu d'un engagement de trois ans, évalué à 115 millions \$, visant à aider les ports et autres installations maritimes à améliorer leur sûreté. Le programme fonctionne par demande et fournit du financement, selon une formule de partage des coûts (75 p. 100 par le gouvernement et 25 p. 100 par le bénéficiaire) pour un certain nombre de dépenses admissibles clairement définies.

Problème 3 : Ressources policières insuffisantes dans les ports

- S3. Le Comité recommande que le ministère de la Sécurité publique mette sur pied un programme qui, comme le Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada, financera en partie l'établissement et le maintien d'une présence policière côté eau dans tous les ports du Réseau portuaire national et tous les ports situés le long du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, suivant un accord de partage des coûts avec les services de police provinciaux et locaux.
- S4. Le Comité recommande que la GRC joue un rôle accru dans la sécurité des ports maritimes du Canada et qu'elle augmente considérablement ses capacités d'enquête, d'analyse et de soutien et ses moyens techniques afin de mieux s'attaquer au crime organisé et de prévenir les menaces à la sécurité nationale dans les 19 ports du Réseau portuaire national.
- S5. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada ajoute entre 1 300 et 1 500 équivalents temps plein (ETP) à l'effectif total des Équipes nationales d'enquêtes portuaires de la GRC afin que celle-ci soit en mesure :
- de lutter contre le crime organisé dans les 19 ports faisant partie du Réseau portuaire national;
 - de prévenir les menaces à la sécurité nationale du Canada venant des ports maritimes canadiens et d'y faire face;
 - d'augmenter, par l'entremise d'opérations conjuguées avec les services de police provinciaux et locaux, les effectifs policiers côté eau dans les ports situés dans le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent et en bordure des principaux cours d'eau.

Problème 4 : Contrôle insuffisant des conteneurs

- S6. Que chaque conteneur d'expédition qui entre au Canada soit soumis à une inspection comprenant l'examen du connaissement, une photographie du numéro du conteneur et la comparaison de ce numéro avec celui qui figure sur le connaissement, et d'autres procédures permettant :
- de déceler tout changement de poids entre le moment où le conteneur est arrivé et celui où il a quitté le port;
 - de vérifier le numéro de plaque du camion qui a transporté le conteneur et la photo du chauffeur de camion;
 - de prendre une photo du numéro de série du conteneur;
 - de découvrir une densité anormale pour le type de marchandises décrites sur le connaissement;
 - de détecter des radiations révélant la présence de matières nucléaires;
 - d'attester que le conteneur a été scellé au chargement et de vérifier, à l'aide d'étiquettes radio-fréquence, si le conteneur a été trafiqué depuis.
- S7. Le Comité recommande que tous les ports maritimes du Canada soient équipés d'appareils VACIS et aient suffisamment de personnel pour en assurer le fonctionnement en permanence.
- S8. Le Comité recommande que les six éléments d'information susmentionnés soient versés dans une base de données afin que les agents de sécurité puissent avoir facilement accès à cette information cruciale.
- S9. Le Comité recommande que chaque conteneur à destination des États-Unis débarquant dans des ports canadiens soit soumis à l'inspection en six points en sus de l'examen des connaissements qui est exigé actuellement.

Problème 5 : Retards au chapitre de la formation

Aucune recommandation, mais le Comité suit le dossier.

Problème 6 : Si les avions sont vulnérables, les navires le sont aussi

S10. Le Comité recommande que Transports Canada mette en place un régime de sûreté des navires de croisière et des gros traversiers semblable à celui qui existe dans les aéroports. Ce régime comprendrait :

- un contrôle des passagers et du personnel;
- une inspection des véhicules avant leur embarquement à bord des grands traversiers;
- un contrôle de tous les bagages (des passagers des navires de croisière).

Problème 7 : Besoin d'agents de renseignements canadiens dans les ports étrangers

Aucune nouvelle recommandation. Le Comité maintient ses recommandations précédentes énoncées au Problème 7 du présent rapport.

ANNEXE IV Modèle Flynn

Selon Stephen E. Flynn⁵⁸ :

- La principale lacune du régime actuel de sécurité des conteneurs (aux États-Unis), c'est que, à la base, on a tendance à faire confiance sans vérifier.
- Les agents frontaliers supposent que la très grande majorité des conteneurs viennent de sources légitimes et n'ont donc pas besoin d'être examinés à leur arrivée en sol américain.
- Ils croient que seuls les conteneurs préalablement identifiés à haut risque devraient être inspectés.
- Cette approche présente trois graves problèmes :
 1. On dispose encore de très peu de renseignements pour le ciblage des conteneurs suspects.
 - Il faudra probablement attendre encore des années avant que les milieux du renseignement ne réussissent à infiltrer les groupes de terroristes les plus menaçants pour les États-Unis.
 2. Les systèmes automatisés de ciblage se fient trop à l'information contenue dans le manifeste de la cargaison, lequel est sujet à l'erreur et ne renferme aucune donnée sur le transbordement.
 - Les manifestes indiquent seulement le lieu de chargement du conteneur avant son arrivée aux États-Unis⁵⁹.

⁵⁸ Fellow principal Jeane J. Kirkpatrick en études sur la sécurité nationale, Conseil des relations étrangères, Stephen E. Flynn est aussi professeur conseil au Center of International Security and Cooperation de l'Université Stanford. Diplômé de l'école de la Garde côtière américaine, il a servi activement pendant 20 ans au sein de cet organisme, qu'il a quitté au grade de commandant. M. Flynn siège aux conseils consultatifs de plusieurs organismes sans but lucratif, tels les Comités américains sur les relations étrangères et le Canada-U.S. Law Institute. Directeur de Stephen E. Flynn Associates LLC, il fournit des services de consultation indépendants sur la sûreté maritime, la sûreté des transports et la sécurité des conteneurs.

⁵⁹ M. Flynn a fourni l'exemple suivant. Des marchandises destinées aux États-Unis fabriquées dans une petite usine située sur une île indonésienne sont transportées par caboteur jusqu'à Jakarta, où on les charge à bord d'un navire

3. On laisse aux inspecteurs de chaque port le soin de déterminer ce qui constitue une inspection adéquate d'un conteneur désigné à haut risque par le Centre national de ciblage.
 - Puisque cinq agents mettent trois heures en moyenne pour vider un conteneur, ils ne le font qu'un dixième de un pour cent du temps.

La solution proposée par M. Flynn – Contrôler toute la chaîne d'approvisionnement

- Il faut abandonner le système actuel, qui consiste à faire confiance sans vérifier, en faveur d'un système faisant appel à des moyens vérifiables de protéger tous les chargements.
- On doit recourir à des détecteurs et à une surveillance plus rigoureuse pour accroître de 10 à 90 p. 100 le taux de probabilité de détection des chargements suspects.
- Pour s'assurer que les conteneurs de fret sont sécuritaires :
 1. mettre en place un système garantissant que seules des marchandises légitimes et autorisées sont chargées dans des conteneurs;
 2. adopter des mesures pour éviter que les conteneurs ne soient interceptés pour en trafiquer le contenu une fois qu'ils ont amorcé leur périple dans le système mondial de transport;
 3. doter chaque port de moyens rapides et efficaces d'inspecter les conteneurs de fret qui éveillent des soupçons. Au cours des inspections à la frontière, on devrait s'assurer que les contrôles au point d'origine et en cours de route ont bien été effectués.
- Les exploitants des grands terminaux à conteneurs devraient jouer le rôle de contrôleurs.

différent pour leur transport jusqu'à Hong Kong. Arrivées là, les marchandises sont mêlées à d'autres chargements par un groupeur de fret, lequel établit un manifeste à l'intention du service américain des douanes et de protection de la frontière, indiquant que le conteneur vient de Hong Kong et qu'il est expédié à une adresse américaine. Le manifeste ne renferme aucune indication quant au lieu d'origine de la cargaison, à savoir l'Indonésie, ni aucune information sur le transbordement.

- Ils devraient être en mesure d'aider à confirmer qu'un conteneur à faible risque présente effectivement peu de risque.
- Si un conteneur était jugé à haut risque, ils devraient pouvoir le manipuler avec le moins de danger et de perturbation possible.
- Pour s'assurer qu'un conteneur appartenant à un expéditeur digne de foi n'a pas été trafiqué, on devrait insister pour qu'il soit placé dans une installation sécuritaire approuvée à son lieu d'origine.
 - Une telle installation comprendrait des quais de chargement dotés de dispositifs de sécurité interdisant l'accès aux travailleurs ou aux visiteurs non autorisés.
 - Le chargement serait surveillé à l'aide de caméras et des tiers inspecteurs de douane vérifieraient la légitimité des marchandises.
- Il faut exploiter de nouvelles technologies :
 - Équiper les conteneurs de détecteurs optiques, de capteurs thermiques ou de capteurs de pression capables de détecter une intrusion non autorisée.
 - Utiliser des capteurs internes pouvant déceler des indices d'articles prohibés.
 - Avoir recours à un système de localisation GPS pour retracer le parcours des conteneurs.
 - Surveiller les déplacements des conteneurs :
 - Si le conducteur dévie de son itinéraire désigné, un signal radio pourrait alerter les autorités compétentes.
 - Soumettre les chauffeurs de camions transportant des conteneurs à des vérifications de leurs antécédents.
 - Procéder à une inspection non intrusive des conteneurs, comprenant la prise de photographies de leur contenu, à leur arrivée à un terminal.
 - Les inspecteurs devraient être équipés de dispositifs leur permettant de détecter les radiations, d'interroger les capteurs installés dans le conteneur et d'obtenir une image ressemblant à un tomodensitogramme de son contenu.

- Transmettre par Internet la photographie du contenu du conteneur à toutes les autorités douanières nationales le long du parcours emprunté par ce dernier.
 - La mise en commun des données permet aux spécialistes de jeter un coup d'œil à distance par-dessus l'épaule des agents de première ligne.
- Revérifier le travail des inspecteurs.
 - Sachant que leur travail pourrait être revérifié, les inspecteurs seront moins enclins à fermer les yeux contre rétribution.
- Il faut suivre les déplacements des conteneurs et de leur contenu tout au long de leur transport ainsi qu'à leur arrivée :
 - Même si le navire est arrivé à bon port sans incident, on devrait soumettre les conteneurs à des vérifications au hasard.
 - On devrait aussi les faire passer à des appareils de détection des radiations et comparer l'image obtenue à celle qui a été prise au port d'embarquement.
 - On devrait ensuite suivre les conteneurs jusqu'à leur destination finale et être en mesure de les intercepter sur la foi de renseignements de dernière minute.
- On doit porter la même attention aux conteneurs sortants :
 - Un terroriste pourrait placer une bombe dans une cargaison d'exportations et la régler pour qu'elle explose à son arrivée dans un autre port.
- Il n'est pas nécessaire de faire appel à des technologies futuristes pour surveiller et consigner les déplacements du fret en conteneurs de son point de départ jusqu'à son lieu de destination.
 - Il se prend et se transmet par courriel des millions d'images numérisées.
 - À l'ère du GPS, il n'existe aucun obstacle technique empêchant de suivre les mouvements des navires en haute mer.
 - Les systèmes de localisation GPS peuvent servir à différentes fins.
 - Le système On-Star de General Motors, par exemple, permet de localiser un véhicule volé, de prévenir les services d'urgence si le sac gonflable est activé, de diagnostiquer à

distance un problème moteur ou de déverrouiller un véhicule dans lequel le conducteur a laissé ses clés.

- On est en train de mettre au point des capteurs intégrés au conteneur dont le prix d'achat, au gros, ne devrait pas dépasser 250 \$⁶⁰.

⁶⁰ Flynn, Stephen E., « The Limitations of the Current Cargo Container Targeting », 31 mars 2004. Selon M. Flynn, un conteneur dure en moyenne une dizaine d'années. Cela veut dire que l'installation de capteurs dans les nouveaux conteneurs ne ferait que rajouter environ 5 \$ au coût de chaque chargement.

ANNEXE V

Intervenants dans la chaîne d’approvisionnement

Bon nombre des lacunes observées dans le régime américain d’inspection des conteneurs ressemblent à celles qui ont été relevées dans son pendant canadien. Selon M. Flynn⁶¹, la principale lacune du régime actuel de sécurité des conteneurs (aux États-Unis), c’est que, à la base, on a tendance à faire confiance sans vérifier. Le Comité continue de s’interroger sur le degré de fiabilité et d’efficacité du programme d’« expéditeurs connus » du Canada.

La chaîne d’approvisionnement⁶² se compose des éléments suivants :

1. L’expéditeur connu, c’est-à-dire le fabricant ou l’exportateur qui charge et scelle les conteneurs.
2. Le transporteur routier ou ferroviaire qui transporte les conteneurs jusqu’au port.
3. L’exploitant de terminal portuaire qui entrepose les conteneurs et les charge à bord des navires.
4. Le transporteur maritime qui transporte les conteneurs par bateau.
5. L’exploitant de terminal portuaire qui décharge les conteneurs et les entrepose.
6. L’entreprise de camionnage qui transporte les conteneurs jusqu’au centre de distribution de l’importateur.
7. L’entrepôt de l’importateur.

Même s’il s’agit de l’itinéraire le plus direct que l’on puisse imaginer, il présente un certain nombre d’inquiétudes du point de vue de la sécurité. Prenons le système américain, par exemple. Le service américain des douanes et de protection de la

⁶¹ Fellow principal Jeane J. Kirkpatrick en études sur la sécurité nationale, Conseil des relations étrangères, Stephen E. Flynn est aussi professeur conseil au Center of International Security and Cooperation de l’Université Stanford. Diplômé de l’école de la Garde côtière américaine, il a servi activement pendant 20 ans au sein de cet organisme, qu’il a quitté au grade de commandant. M. Flynn siège aux conseils consultatifs de plusieurs organismes sans but lucratif, tels les Comités américains sur les relations étrangères et le Canada-U.S. Law Institute. Directeur de Stephen E. Flynn Associates LLC, il fournit des services de consultation indépendants sur la sûreté maritime, la sûreté des transports et la sécurité des conteneurs.

⁶² « Supply chain » - Sources : RAND Corporation; AMR Research; U.S. Customs and Border Protection (service des douanes et de protection de la frontière des États-Unis); Government Accountability Office.

frontière a contrôlé 27 p. 100 seulement des 5 800 participants à un programme d'encouragement des importateurs et des exploitants de terminal à améliorer la sécurité à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement. Mais il y a plus : des conteneurs à haut risque sont parfois chargés à bord des navires avant d'être inspectés; des vérifications ont révélé que les manifestes sont souvent incomplets, ce qui complique l'évaluation des risques; dans bien des ports, les travaux destinés à accroître la sécurité des terminaux, comme l'installation de clôtures et de caméras, ne sont pas encore terminés; 5,6 p. seulement de tous les conteneurs importés font l'objet d'un examen au rayon gamma puisque la matière de forte densité, comme les aliments congelés, est difficile à balayer au rayon gamma; les portiques de détection des radiations ont du mal à détecter, s'il est bien protégé, l'uranium fortement enrichi, un ingrédient essentiel entrant dans la fabrication des bombes nucléaires.

Imaginons maintenant que s'ajoutent d'autres intervenants aux sept énumérés ci-dessus, ce qui est souvent le cas. Par exemple :

Des marchandises destinées aux États-Unis fabriquées dans une petite usine située sur une île indonésienne sont transportées par caboteur jusqu'à Jakarta, où on les charge à bord d'un navire différent pour leur transport jusqu'à Hong Kong. Arrivées là, les marchandises sont mêlées à d'autres chargements par un groupeur de fret, lequel établit un manifeste à l'intention du service américain des douanes et de protection de la frontière, indiquant que le conteneur vient de Hong Kong et qu'il est expédié à une adresse américaine. Le système automatisé de ciblage qu'utilise ce service pour découvrir les chargements à haut risque se fie trop à l'information contenue dans le manifeste de la cargaison, lequel est sujet à l'erreur et ne renferme aucune donnée sur le transbordement. Les manifestes indiquent seulement le lieu de chargement du conteneur avant son arrivée aux États-Unis. Le service américain des douanes et de protection de la frontière ne peut donc pas disposer dans ce cas d'information sur le lieu d'origine, à savoir l'Indonésie, et le transbordement de la cargaison⁶³.

⁶³ [Stephen E. Flynn](#), « The Limitations of the Current Cargo Container Targeting », 31 mars 2004, témoignage écrit présenté à une audience du Sous-comité de la surveillance et des enquêtes, Comité de l'énergie et du commerce de la Chambre des représentants des États-Unis.

Intervenants dans la chaîne d'approvisionnement

Des millions de conteneurs entrent au Canada chaque année. Qu'ils soient expédiés aux quatre coins du pays ou transbordés à destination des États-Unis, nous avons besoin d'un système sûr pour vérifier leur point d'origine et leur contenu.

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Abbas, M Leo
Maire

Ville de Happy Valley, Goose Bay
3 février 2005

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

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

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

Blair, Colonel Alan
Commandant, 12^e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

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

Bland, M., Douglas
Président, Programme de gestion de la défense, École des études politiques, Université Queen
29 octobre 2001 / 27 mai 2002 / 27 juin 2005

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Brooks, Capitaine Melissa
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

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

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

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

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

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

Camsell, Lieutenant colonel J.F.
36e Bataillon des services
2 février 2005

Capstick, Colonel Mike
Directeur, Stratégie personnel de terre
Défense nationale
10 mars 2005

Caron, Lieutenant-général Marc
Chef d'état-major de l'Armée de terre
Défense nationale
7 février 2005

Castillo, Caporal Marvin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Cellucci, Son excellence Paul
Ambassadeur, Ambassade des Etats-Unis d'Amérique au
Canada
15 août 2002

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

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

Cameron, Capitaine Keith
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

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

Campbell, Caporal Steve
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Caouette, M. Denis
Sergent, Section de la planification opérationnelle
Section, Service de Police de Montréal, Ville de
Montréal 26 septembre 2003

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

Carroll, Lieutenant-commander Derek
NCSM Tecumseh
Défense nationale
8 mars 2005

Castonguay, Sergent d'état-major, Charles
Commandant d'unité
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Chapin, M. Paul

Directeur général, Direction générale de la sécurité internationale, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
23 février 2004

Chartier, Lieutenant-colonel honoraire Victor G., OMM, CD.

The Black Watch
5-6 novembre 2001

Chow, Lieutenant Commander Robert

Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon)
January 27, 2003

Cirincione, M., Joseph

Directeur principal, Projet de non-prolifération
The Carnegie Foundation
5 février 2002

Clark, Capitaine Robert

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

Clarke, M. Shawn

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

Cohen, M. Andrew

Professeur adjoint
School of Journalism and Communications
Université Carleton
21 mars 2005

Connolly, Mr. Mark

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

Conyers, Jr., L'honorable, John

Membre supérieur (démocrate - Michigan)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Corcoran, M., James

Ancien directeur adjoint, Opérations
Service canadien du renseignement de sécurité
1 octobre 2001

Charette, M., Serge

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

Chartrand, Lieutenant-commandant, Yves

Commandant intérimaire, NCSM Huron
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Christie, M. Ryerson

Chercheur, Centre for International and Security Studies
21 mars 2005

Clapham, Surintendant, Ward D.

Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Clarke, Caporal-chef James

Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Coble, L'honorable, Howard

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

Collenette, C.P., député, L'honorable David,

Ministre des Transports
2 décembre 2002

Connolly, M. Mark

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

Cooper, Premier officier Russ Intervenant de Toronto,

Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Cormier, Matelot-chef Michel

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Cormier, Capitaine Michael P.

Maître de port adjoint
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Côté, Caporal-chef Claude

Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Côté, M., Yvan

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

Couture, Lieutenant-général, Christian

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines -
militaires)
Défense nationale
10 décembre 2001

Creamer, M., Dennis

Vice-président, Finances et Administration
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Crosbie, M. William

Directeur général
Direction de la Sécurité internationale
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer

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

Cushman, Dr Robert

Médecin chef
Ville d'Ottawa
3 février 2003

D'Cunha, Dr Colin

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

Côté, M., Bertin

Chef de mission adjoint
Ambassade du Canada (Washington)
4-7 février 2002

Côté, Brigadier général Gaston

Commandant, Force terrestre du secteur du Québec, Défense
nationale
1 juin 2005

Coulter, M. Keith

Chef, Centre de la sécurité des télécommunications
24 février 2003

Crabbe, Lieutenant-général (à la retraite) Ray

Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
10 mars 2005

Crober, M. Paul

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

Crosman, Colonel John

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

Croxall, Caporal Kevin

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

D'Avignon, M. Michel

Directeur général, Sécurité nationale, Secteur de la
police et de la sécurité
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Daigle, Major général Pierre

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Daniels, Soldat Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

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

Ellis, Capitaine Cameron
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

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

Erkebaev, député, L'honorable Abdygany
Président de l'Assemblée législative
République de Kirghiz
12 mai 2003

Evraire, Lieutenant-général (retraité) Richard J.
Conférence des associations de la défense
19 avril 2004

Fagan, M. Wayne
Union canadienne des employés des transports (UCET)
2 février 2005

Falkenrath, M. Richard
Directeur principal
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Fernie, M. Iain, directeur général, Opérations de sécurité, Air Canada
24 juin 2002

Fields, M. Dave
Chef du Service des incendies
Ville de Windsor
27 février 2003

Fisher, Capitaine Kent
J8
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

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

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

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

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

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

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

Ferris, M. John
Faculté des Sciences sociales, Programme des relations internationales
Université de Calgary
8 mars 2005

Fisher, OC, 2^e peloton, Greg
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Fonberg, M. Robert
Sous-secrétaire du cabinet, Opérations
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003

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

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

Forcier, Vice-amiral J.C.J.Y. Forcier
Commandant, Commandement Canada
Défense nationale
8 mai 2006

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

Fortin, Lieutenant-colonel Mario
Commandant intérimaire
426e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

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

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Francis, Adjudant Charles
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Frappier, Lieutenant-colonel Jean
Commandant, 12th Canadian Armoured Regiment,
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Fraser, Mme Sheila
Vérificatrice générale du Canada
10 décembre 2001 / 6 décembre 2004

Frerichs, Soldat Travis
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

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

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

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

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

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

Frappier, M. Gerry
Directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence,
président du Groupe de travail interministériel sur la
sécurité maritime, ministère des Transports
7 avril 2003, 2 juin 2003

Fraser, Contre-amiral, Jamie D.
Commandant
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

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

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

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

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

- Gauvin**, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime
Défense nationale
3 décembre 2001
- Gibbons**, L'honorable Jim
Membre (républicain - Nevada)
Comité special de la Chambre sur le renseignement (États-Unis)
6 février 2002
- Gilbert**, Adjudant chef, Daniel
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001
- Gilbert**, Gary D.
Vice-président sénior – americas
6 novembre 2006
- Gilmour**, Wendy
Directrice, Groupe des opérations de maintien de la paix,
Secrétariat pour le Groupe de travail pour la stabilisation et la reconstruction
Affaires étrangères Canada
29 mai 2006
- Girouard**, Contra amiral Roger
Commandant, CANFLTPAC
Défense nationale
28 février 2005 / 29 janvier 2007
- Glencross**, Capitaine, Révérend Bruce
Aumônier du régiment
The Black Watch
5-6 novembre 2001
- Goatbe**, M. Greg
Directeur général, Direction stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du Canada
28 janvier 2002
- Goodall**, M. Bob
Surintendant, Bureau de soutien à la circulation et aux services régionaux
Police provinciale de l'Ontario
30 octobre 2003
- Gotell**, Adjudant-chef Peter
Opérations
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002
- Giasson**, M., Daniel
Directeur des opérations, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
8 et 29 janvier 2002
- Giffin-Boudreau**, Mme Diane Directrice générale par intérim, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration Canada
22 septembre 2003
- Gilbert**, M. Emory
Surintendant d'état-major, Services de soutien opérationnel, Police de Toronto, Ville de Toronto
30 octobre 2003
- Gilkes**, Lieutenant-colonel B.R.
Kings Own Calgary Regiment
Défense nationale
8 mars 2005 / 1 février 2007
- Gimblett**, M. Richard
Chargé de recherche
Centre d'études en politiques étrangères, Université Dalhousie
21 février 2005
- Giroux**, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002
- Gludo**, Colonel J.D.
Commandant, 41e Groupe-brigade du Canada, Défense nationale
8 mars 2005
- Goetz**, Capitaine J.J.
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002
- Goss**, L'honorable Porter
Président, Comité special de la Chambre sur le renseignement (É-U)
6 février 2002
- Goupil**, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire, Unité d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec
5-6 novembre 2001

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Graham, Corporal-chef
8e Escadron de maintien (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

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

Grant, Capitaine Timothy J.
Commandant, 1 Canadian Mechanized Brigade Group
Défense nationale
7 mars 2005

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

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

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

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

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

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

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

Graham, M. Erin
Responsable de la sécurité, Service régional de santé
23 septembre 2003

Grandy, M. Brian
Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique,
Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Gray, P.C., Très honorable Herb
Président et commissaire
Section canadien
International Joint Commission
29 mars 2004

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

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

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

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

Haeck, Lieutenant-colonel Ken F.
Commandant, École d'artillerie IFT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Hamel, MWO Claude
Sergeant-Major régimentaire désigné
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Hansen, Superintendent Ken
Directeur, Exécution des lois fédérales
Gendarmerie royale du Canada
7 avril 2003, 9 juin 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Harlick, M. James
Sous-ministre adjoint, Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001, 20 et 27 octobre 2003

Hart, Caporal
Département des ressources humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Officier de la logistique et directeur de cours
The Black Watch
5-6 novembre 2002

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Henschel, le surintendant Peter
Direction des services fédéraux
Gendarmerie royale du Canada
9 juin 2003

Hickey, M. John
Député à la Chambre d'assemblée
Lac Melville
3 février 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)
Division "H", Service divisionnaire de la police
criminelle, GRC
22 septembre 2003

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

Hillmer, Dr. Norman
Professeur d'Histoire et d'Affaires internationale
Université Carleton
1 novembre 2004

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

Hooper, Jack
Sous-directeur (Opérations)
Service canadien de la renseignement de sécurité
29 mai 2006

Hornbarger, M. Chris
Directeur
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Howard, Brigadier-général A.J.
Directeur général - Opérations, État-major interarmées
stratégique
16 octobre 2006 / 20 novembre 2006

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

Herbert, M. Ron
Directeur général des opérations nationales
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Hickey, Capitaine (M) Larry
Chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les
forces maritimes de l'Atlantique), Défense nationale
16 juin 2003

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

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

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

Holman, Major général (ret) Fraser
Collège des Forces canadiennes (Toronto)
Défense nationale
27 juin 2005

Horn, Lieutenant-colonel Bernd
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

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

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

Hunt, M. Baxter
Ambassade des États-Unis au Canada
15 août 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Hunter, L'honorable Duncan

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

Hynes, Major A.G.

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

Idzenga, Major Ray

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

Inkster, M. Norman

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

Irwin, Brigadier-général S.M.

Chef de la direction de l'Agence de logement des Forces canadiennes
Défense nationale
6 juin 2005

Jackson, Major David

J3
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Janelle, Soldat, Pascal

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jean, M. Daniel

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

Jeffery, Lieutenant général (ret) Mike

27 juin 2005

Jestin, Colonel Ryan

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

Huqe, Caporal-chef Bryan

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

Iatonna, M. Mario

Ingénieur municipal
Ville de Windsor
1 décembre 2004

Inglis, Brian

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

Innis, Capitaine Quentin

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

Issacs, Sergent, Tony

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

Jackson, Mme Gaynor

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

Jarvis, Vice-amiral Greg

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines – Militaires)
Défense nationale
21 février 2005

Jeffery, Lieutenant-général, M.K.

Chef d'état-major de l'Armée de terre
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001, 14 août 2002

Jenkins, Mme Wilma

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

Job, M. Brian

Président, Institut des relations internationales
Université du Colombie-Britannique
1 mars 2005

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Johns, M. Fred
Directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada
15 août 2002

Johnson, Capitaine Wayne
J7, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Johnston, Chef Cal
Chef de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Jolicoeur, M. Alain
Président
Agence des services frontaliers du Canada
11 avril 2005

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

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

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

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

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

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

Johnson, Capitaine Don
Président de l'Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Johnston, Contre-amiral (à la retraite) Bruce
28 avril 2003

Johnston, Kimber
Directeur général des Politiques stratégiques
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005

Joncas, Premier maître de première classe, Serge
Premier maître du Commandement maritime, Défense nationale
3 décembre 2001

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

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Keyes, M. Bob

Vice-président sénior, International
La Chambre du commerce canadienne
1 décembre 2004

Kiloh, Inspecteur, D.W. (Doug)

Chef des cas majeurs
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

King, Vice-amiral (à la retraite) James

Vice-président, Atlantique
CFN Consultants
12 mai 2003, 5 mai 2005

Kloosterboer, Jackie

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

Kobolak, M. Tom

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

Koop, M. Rudy

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

Kneale, M. John

Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Krueger, Caporal-chef

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

Kummel, Colonel Steff J.

Défense nationale
10 mars 2005

Kwasnicki, Caporal Anita

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Khokhar, M. Jamal

Ministre-conseiller (affaires du Congrès)
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

King, Lieutenant-colonel Colin

Commandant
Royal Regina Rifles (Regina)
27 janvier 2003

Kinney, Laureen

Directeur général, Sécurité marine
Transports Canada
12 février 2007

Kloster, M. Deryl

Directeur général, Service d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Koch, Major Pat

J5, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Knapp, Caporal Raymond

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

Krause, Lieutenant-colonel, Wayne

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

Kubeck, Commandant Kimberley

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

Kurzynski, Major Perry

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

Lachance, M. Sylvain

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Lacroix, Adjudant-chef Greg
Sergent-major régimentaire de l'Armée
Défense nationale
26 février 2007

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Laflamme, M. Art
Représentant principal de Air Line Pilots Association,
International
14 août 2002

Lafrenière, Major Luc
Commandant, Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

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

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

- Leblanc**, Mme Annie
Directrice intérimaire, Division de la technologie et de l'accès légal
Soliciteur général du Canada
19 juillet 2001
- Lefebvre**, M. Denis
Premier vice-président
L'Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005
- Lefebvre**, M. Paul
Président, secteur 2323, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002
- Leighton**, Lieutenant-commandant John
J1
BFC Kingston
7-9 mai 2002
- Leonard**, Lieutenant-colonel S.P.
Royal Newfoundland Regiment (1st Battalion)
2 février 2005
- Lerhe**, Commodore, E.J. (Eric)
Commandant, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001
- Lessard**, Brigadier-général J.G.M.
Commandant des forces terrestres de la région centrale
2 décembre 2004
- Levy**, M., Bruce
Directeur, Direction des relations transfrontalières avec les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002
- Lilienthal**, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes
25-27 juin 2002
- Loepky**, Sous-commissaire, Garry
Opérations
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001 / 2 décembre 2002
- LeBoldus**, M. Mick
Représentant chef au Centre d'entraînement en vol de l'OTAN
Bombardier aéronautique
9 mars 2005
- Lefebvre**, M. Denis
Commissaire adjoint, Agence des douanes et du revenu Canada
6 mai 2004, 10 février 2003
- Legault**, M. Albert
Université du Québec à Montréal (UQAM)
21 février 2005
- Lenton**, Sous-commissaire, William
Gendarmerie royale du Canada
28 janvier 2002, 9 juin 2003
- LePine**, M. Peter
Inspecteur, Détachement de Halifax
GRC
23 septembre 2003
- Leslie**, Major-général Andrew
Forces canadiennes
29 novembre 2004 / 26 février 2007
- Lester**, M. Michael
Directeur général, Organisation des mesures d'urgence, province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003
- Lichtenwald**, Chef Jack
Chef des pompiers
Ville de Regina
27 janvier 2003
- Lloyd**, Capitaine de vaisseau Ron
Directeur général, Développement de la Force maritime
Défense nationale
26 février 2007
- Logan**, Major Mike
Agent administratif adjoint, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

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

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

Lyrette, Soldat Steve
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Maher, Lieutenant Earl
4 ESR
BFC Gagetown
21-24 janvier 2002

Maines, Warren
Directeur, Service à la clientèle (aéroport Pearson)
d'Air Canada
4 juin 2002

Malboeuf, Caporal Barry
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Mallory, M. Dan
Chef des opérations, Port de Lansdowne
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

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

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

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

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

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

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

Mattie, Adjudant-chef, Fred
12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Maude, Caporal-chef Kelly
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McCoy, Adjudant chef Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

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

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

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

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

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

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

Matte, Colonel Perry
Commandant, 14e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Mattiussi, Ron
Directeur, Planification et service de gestion
Ville de Kelowna
1 mars 2005

McAdam, Lieutenant-colonel Pat
École de la tactique, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

McCuaig, Bruce
Sous-ministre adjoint, Division des politiques, des planifications
et des normes
Ministère des Transports de l'Ontario
1 décembre 2004

McGarr, Kevin
vice-président et chef de la technologie

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

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

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

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

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

McLellan, M. George
Directeur général
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

McManus, Lieutenant-colonel, J.J.
Commandant, 443e escadron (MH)
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

McNeil, Commodore, Daniel
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

McRoberts, Hugh
Vérificateur général adjoint
Bureau du vérificateur général du Canada
6 décembre 2004

Meisner, M. Tim
Directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne
17 février 2003, 7 avril 2003

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mercer, M., Wayne
Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Michaud, M. Jean-Yves
Directeur adjoint, Direction du support administratif,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Miller, Lieutenant-colonel Charlie
Commandant, 10^e Régiment d'artillerie de campagne de l'Artillerie royale canadienne
Défense nationale
9 mars 2005

Milner, M. Marc
Directeur, Programme des études militaires et stratégiques
Université du Nouveau-Brunswick
31 janvier 2005

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

Moran, Ron
président national
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
4 décembre 2006

Morris, Mme, Linda
Directrice, Affaires publiques
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Moutillet, Capitaine Mireille
Officier d'état-major supérieur – politiques, Défense
nationale
25 septembre 2003

Mundy, Capitaine de corvette Phil
N.C.S.M. Queen Charlotte
Défense nationale
1 février 2005

Murphy, Capitaine (M), R.D. (Dan)
Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Murray, Major James
Commandant, École des Pompiers des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commandant du NCSM *Queen*
(Regina)
27 janvier 2003

Nelligan, John Patrick
Associé principal, cabinet d'avocats O'Brien Payne
LLP, Ottawa
2 décembre 2002

Neville, Lieutenant colonel Shirley
Officier d'administration de l'escadre et commandant
interiminaire de l'escadre
17e escadre
18-22 novembre 2001

Mogan, M., Darragh
Directeur général des politiques en matière de
programmes et de services, Services des Anciens
Combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Morency, M. André
Directeur général régional, région de l'Ontario,
Transports Canada
24 juin 2002

Morton, Dr. Desmond
Professeur
Université McGill
15 novembre 2004

Mulder, Mr. Nick
Président, Mulder Management Associates
9 juin 2003

Munroe, Mme Cathy
Directrice régionale, Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Murray, Mme Anne C.
Vice-présidente, Affaires communautaires et
environnementales
Aéroport international de Vancouver
18-22 novembre 2001

Murray, M., Larry
Sous-ministre
Services des anciens combattants
22-24 janvier 2002

Narayan, M., Francis
Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du
revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Division de la vérification
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Newberry, Robert J.
Directeur principal, Sécurité du territoire
Le Pentagone
06 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Newton, Capitaine, John F.

Officier supérieur d'état-major, Opérations

Forces maritimes de l'Atlantique

22-24 janvier 2002

Nikolic, M. Darko

Directeur de District, District du St-Laurent

Agence des douanes et du revenu du Canada

7-9 mai 2002

Nordick, Brigadier-Général Glenn

Commandant adjoint, Système de la doctrine et de l'instruction de la Force terrestre,

BFC Kingston

7-9 mai 2002

Normoyle, Ms. Debra

Directrice, Enforcement d'immigration

Agence des services frontières du Canada

23 février 2004

Nossal, Kim Richard

Professeur et chef

Département des études politiques

Université Queen's

29 novembre 2005

O'Bright, M., Gary

Directeur général, Opérations, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile

Ministère de la Défense nationale

19 juillet 2001, 20 octobre 2003

O'Donnell, Paddy

L'Institut de la conférence des associations de la défense (Ottawa)

27 juin 2005

O'Hanlon, M., Michael

Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques étrangères

The Brookings Institution

5 février 2002

Olchowicki, Soldat Christian

BFC Kingston

7-9 mai 2002

Orr, Major Ken

Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des Forces canadiennes

BFC Borden

25-27 juin 2002

Niedtner, Inspecteur Al

Police de Vancouver

(responsable de la Section des opérations et de la planification d'urgence), Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Noël, Adjudant-chef Donald

5e Ambulance de campagne

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Norman, Mark

Président, Daimler-Chrysler et

Président du Comité d'infrastructure du Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile

1 décembre 2004

Normoyle, Mme Debra

Directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et immigration Canada

7 avril 2003

Nymark, Mme, Christine

Sous-ministre adjointe déléguée

Transports Canada

28 janvier 2002

O'Connor, L'honorable Gordon, C.P., député

Ministre de la Défense nationale

8 mai 2006

O'Donnell, Patrick J.

Président

L'Association canadienne de la défense industrielle

22 novembre 2004

O'Shea, M., Kevin

Directeur, Direction des relations générales avec les États-Unis

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

28 janvier 2002

Oliver, Surintendant Joe

Directeur, Douanes et accise

2 octobre 2006

Ortiz, L'honorable, Solomon P.

Membre supérieur (démocrate - Texas)

Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité de la chambre sur le service armé (États-Unis)

6 février 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Ouellet, Adjudant-chef J.S.M.
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commandant, 2^e Bataillon, Royal 22^e Régiment, BFC
Valcartier
24 septembre 2003

Parks, Lieutenant-commandant Mike
Direction de l'instruction de l'Armée 5-4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Pasel, M. William
Coordonnateur des mesures d'urgence,
Service d'urgence de Hamilton
Ville de Hamilton
31 mars 2003

Paulson, Capitaine (M), Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pearson, Lieutenant colonel Michael J.
Commandant, École d'infanterie SAT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Pelletier, France
Affaires législatives et réglementaires
Division du transport aérien du Syndicat canadien de la
fonction publique
25 novembre 2002

Pennie, Lieutenant général Ken
Chef d'état-major de la Force aérienne
Défense nationale
7 février 2005

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

Ouellet, Major Michel
Commandant par intérim, 5e Bataillon des services du
Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Parker, Major Geoff
Infanterie
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Parriag, Amanda
Le Centre de recherche et d'information sur le Canada (CRIC)
6 décembre 2004

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax
BFC Borden
25-27 juin 2002

Payne, Capitaine (M), Richard
Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cape
Scott
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Pellerin, Colonel (retraité), Alain
Directeur exécutif, Conférence des associations de la
défense
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

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

Pennie, Lieutenant général (ret) Ken
CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

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

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Peters, Colonel, William
Directeur, Planification stratégique) Opérations terrestres), chef d'état-major de l'Armée de terre, Défense nationale
18 juillet 2001

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

Pichette, M. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal
26 septembre 2003

Pigeon, M. Jacques
Avocat général principal et directeur ministère de la Justice, Services juridiques, Transports Canada
2 décembre 2002

Pile, Commodore Ty
Commandant, Quartier général de la flotte canadienne de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

Pilgrim, Surintendant, J. Wayne
Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives à la sécurité nationale
Gendarmerie royale du Canada
19 juillet 2001

Pinsent, Major John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

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

Polson, Capitaine (M) Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Poulin, Caporal Mario
École de la Police militaire des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Petras, Major-général H.M.
Chef, Réserve et cadet
Défense nationale
6 juin 2005

Pharand, M., Pierre
Directeur, Protection aéroportuaire
Aéroport de Montréal
5-6 novembre 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Pigeon, M., Jean François
Directeur intérimaire, Sécurité
Aéroports de Montréal
5-6 novembre 2001

Pile, Capitaine (M), T.H.W. (Tyron)
Commandant, groupe 4, Opérations maritimes
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pilon, M. Marc
Analyste principal des politiques, Division des politiques en matière de sécurité, Solliciteur général du Canada
24 février 2003

Pitman, Sergent, B.R. (Brian)
Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Poirier, M. Paul
Directeur, Division du renseignement et de la contrebande, Région du Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

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

Preece, Capitaine (M), Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Préfontaine, Colonel Marc
Comandement 34e groupe-brigade
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Proulx, Commissaire adjoint, Richard
Direction des renseignements criminels
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001

Puxley, Mme Evelyn
Directrice, Direction du crime international et du terrorisme
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Quinlan, Grant
Inspecteur de sécurité
Transports Canada
24 juin 2002

Randall, Dr. Stephen J.
Doyen, Faculté des Sciences sociales
Université de Calgary
8 mars 2005

Rathwell, M. Jacques
Responsable de la sécurité civile
Ville de Gatineau
3 février 2003

Reaume, M. Al
Chef adjoint, Service des incendies et du sauvetage,
Ville de Windsor
27 février 2003

Reeve, Jason
Liaison avec le Cabinet et des affaires parlementaires,
Groupe de travail sur l'Afghanistan
Affaires étrangères et Commerce international Canada
11 décembre 2006

Reid, Adjudant-chef Clifford
École des Pompiers des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Reid, Adjudant Jim
Missiles de défense aérienne
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Primeau, M., Pierre
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Purdy, Mme Margaret
Sous-ministre déléguée
Ministère de la Défense nationale
14 août 2002

Quick, M. Dave
Coordonnateur des plans d'urgence à la ville de Regina
27 janvier 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
République kirgyze
12 mai 2003

Rapanos, M. Steve
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003 / 30 janvier 2007

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

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

Regehr, M. Ernie
Directeur général
Projet Ploughshares
21 mars 2005

Reid, Lieutenant-colonel, Gord
Commandant, École de navigation aérienne des Forces canadiennes
17e escadre
18-22 novembre 2001

Renahan, Capitaine Chris
Blindés
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Richard, Adjudant-chef Stéphane
5e Bataillon des services du Canada BFC Valcartier
24 septembre 2003

Richter, Dr. Andrew
Professeur adjoint, Relations internationales et études
stratégique
Université Windsor
1 décembre 2004

Rivest, Caporal-chef Dan
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Robertson, M. John
Inspecteur en chef des bâtiments
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.
Directeur général – Rémunération et avantages sociaux
Défense nationale
6 juin 2005

Rose, M., Frank
Adjoint, Politique de défense antimissiles
Le Pentagone
6 février 2002

Ross, M. Dan
Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information)
Défense nationale
14 février 2005

Ross, Adjudant-maître Marc-André 58th Air Defence
Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Rostis, M. Adam
Agent de liaison pour les relations
fédérales/provinciales/municipales
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

Rudner, Dr. Martin
Directeur, Centre for Security and Defence Studies, Université
Carleton
3 juin 2004, 13 décembre 2004

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

Riffou, Lieutenant-colonel François
Commandant, 1er Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Robertson, Contre-amiral Drew W.
Directeur général, politique et sécurité internationale
Défense nationale
23 février 2004, 11 avril 2005 / 26 février 2007

Robinson, Sous-lieutenant Chase
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Romses, Brigadier-général R.R.
Commandant Quartier général du secteur de
l'Atlantique de la force terrestre, Défense nationale
31 janvier 2005

Ross, Major général, H. Cameron
Directeur général, Politique de la sécurité
internationale
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002

Ross, Dr. Douglas
Professeur, Faculté des sciences politiques
Université Simon Fraser
1 mars 2005

Rossell, Inspecteur Dave
Inspecteur, Opérations et soutien,
Police de Windsor, Ville de Windsor
27 février 2003

Rousseau, Colonel Christian
Commandant, 5e Groupe de soutien de secteur
Défense nationale
1 juin 2005

Rumsfeld, L'honorable Donald
Secrétaire de la Défense (États-Unis)
6 février 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Rurak, Mme Angela
Inspecteur des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Rutherford, Caporal-chef Denis
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Salesses, Lieutenant-colonel, Bob
Direction de la logistique, Sécurité nationale (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Samson, Adjudant-chef Camil
2e Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Sanderson, Chuck
Directeur général, Organisation de gestion des urgences
Province de Manitoba
10 mars 2005

Saunders, Captaine Kimberly
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

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

Scott, Dr. Jeff
Médecin hygiéniste
Province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Sensenbrenner, Jr., L'honorable, F. James
Président (républicain - Wisconsin)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Shapardanov, M. Chris
Conseiller politique
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Russell, M. Robert A., Assistant Commissaire adjoint,
Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du
revenu du Canada
22 septembre 2003

Rutherford, Lieutenant-colonel Paul
Commandant, 73e Groupe des communications
Défense nationale
9 mars 2005

Sampson, Tom
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville de Calgary
1 février 2007

Samson, Brigadier-général, P.M.
Directeur général -- renseignement
Ministère de la Défense
22 octobre 2001

Saunders, Caporal Cora
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Savard, Lieutenant-colonel Danielle
Commandant, 5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Scofield, M. Bruce
Directeur, Développement des politiques et
coordination internationale, Direction générale des
réfugiés, Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Scott, Captaine John
Centre du parachutisme du Canada
8 Escadre, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Shadwick, Dr. Martin
Agrégé de recherche, Centre des études internationales et de
sécurité
Université York
2 décembre 2004

Sharapov, M. Zakir
Député, République kirgyze
12 mai 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Sheehy, Capitaine Matt

Président, Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada

4 novembre 2002

Sigouin, M. Michel

Directeur régional, Bureau régional de l'Alberta, du Nord-Ouest et de Nunavut, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile

27 octobre 2003

Simmons, M., Robert

Directeur adjoint, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs

Département d'État (États-Unis)

6 février 2002

Sinclair, Ms. Jill

Sous-ministre adjoint (A), Politique de sécurité globale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

28 janvier 2002 / 14 août 2002

Skelton, L'honorable, Ike

Membre supérieur (démocrate - Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)

6 février 2002

Skidmore, Colonel Mark

Commandant, 2e group-brigade mécanisé canadien, BFC Petawawa

25-27 juin 2002

Smith, Caporal

Unité du service postal des Forces canadiennes
BFC Trenton

25-27 juin 2002

Smith, Bill

Surintendant principal
Gendarmerie royale du Canada

3 février 2005

Smith, M. Doug

Services techniques
Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Sheridan, Norman

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

24 juin 2002

Sing Tse, Hau

Vice-président

Direction général de l'Asie

Agence canadienne de développement internationale

29 mai 2006

Sinclair, Ms. Jill

Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

17 mars 2003

Sirois, Lieutenant-colonel Sylvain

Commandant, 5e Régiment du génie

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Skidd, Élève-officier Alden

The Black Watch

5-6 novembre 2002

Slater, Mme Scenery C.

Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain

Agence des douanes et du revenu du Canada

18-22 novembre 2001

Smith, Capitaine de vaisseau Andy

Officier commandant, Installation de maintenance de la flotte
Défence nationale

6 mai 2005 / 26 février 2007

Smith, M. Bob

Chef adjoint, Service des incendies et de sauvetage de Vancouver, Extinction des incendies et opérations

Ville de Vancouver

30 janvier 2003

Smith, Caporal-chef Terry

436e Escadron de transport
BFC Trenton

25-27 juin 2002

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

Souccar, Commissaire adjoint Raf
Opérations fédérales et internationales
2 octobre 2006 / 30 octobre 2006

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

Starck, Me, Richard
Avocat-conseil, Service fédéral des poursuites, Bureau
régional du Québec
Ministère de la justice
5-6 novembre 2001

St-Cyr, Lieutenant-colonel Pierre
Commandant, Unité de soutien, 430e Escadron tactique
d'hélicoptères
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Stevens, Daniel
Coordonnateur de la gestion d'urgence, Gestion d'urgence et de
la risque
Ville de Vancouver
29 janvier 2007

Stewart, M., James
Ressources humaines civiles
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Stiff, M. Bob
Directeur général, Sécurité générale de Postes Canada
15 août 2002

St. John, Dr. Ron
Directeur general, Centre de mesures et
d'interventions d'urgence
10 février 2003

St-Pierre, M., Jacquelin
Commandant, chef du poste de quartier 5
Service de police de la Communauté urbaine de
Montréal
5-6 novembre 2001

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

Spraggett, Ernest
Directeur, Opérations commerciales de l'Agence des douanes et
du revenu du Canada
24 juin 2002

Stairs, Denis
Professeur, Département des Science politiques
Université Dalhousie
5 mai 2005

Stark, Lieutenant-commandant, Gary
Commandant, NCSM Whitehorse
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

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

Stewart, Adjudant Barton
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes
BFC Kingstson
7-9 mai 2002

Stewart, M. William
Chef et directeur general
Services d'incendie de Toronto
30 octobre 2003

St. John, M. Peter
Professeur (à la retraite)
Relations internationales
Université du Manitoba
25 novembre 2002

Stone, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Stump, L'honorable, Bob
Président (républicain - Arizona)
Comité de la Chambre sur les services armés (États-
Unis)
6 février 2002

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

Sullivan, Colonel C.S.

Commandant, 4e escadre Cold Lake
Défense nationale
7 mars 2005

Summers, Contre-amiral à la retraite Ken
Naval Officers Association of Vancouver Island
28 février 2005 / 27 juin 2005

Szczerbaniwicz, Lieutenant-colonel, Gary
Commandant, 407e escadron
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Tait, M. Glen
Directeur, Service des incendies de Saint John, Ville de
Saint John
31 mars 2003

Tattersall, Lieutenant-commandant John
Direction de l'Instruction de l'Armée
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, M., Robert
Inspecteur, Police de Vancouver
18-22 novembre 2001

Theilmann, M., Mike
Directeur intérimaire, Division de la lutte contre le
terrorisme
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Thomas, Vice-amiral à la retraite Charles
À titre individuel
1 mars 2005

Thompson, Susan
Ancienne maire de la Ville de Winnipeg
À titre individuel
10 mars 2005

Tracy, Ms. Maureen
Directrice, Direction de la politique et opérations
Agence des services frontaliers du Canada
7 avril 2003

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

Sweeney, Steve
Surintendant
Service de Police de Vancouver
29 janvier 2007

Taillon, Paul
Directeur, revue et liaison militaire
Bureau du commissaire du Centre de la sécurité des
télécommunications
2 juin 2005

Tarrant, Lieutenant-colonel Tom
Directeur adjoint de l'entraînement
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, L'honorable, Gene
Sous-comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Taylor, L'honorable Trevor
Ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsable
du Labrador
Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador
3 février 2005

Thibault, Caporal-chef Christian
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Thomas, Mr. John F.
Partenaire
BMB Consulting
9 juin 2003

Tracy, Mme Maureen
Chef par intérim, Contrebande, Renseignement et enquêtes,
Direction générale de l'exécution de la loi
Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005

Tremblay, Colonel J.G.E.
Directeur, Opérations en cours, État-major interarmées
stratégique
16 octobre 2006

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

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

Tremblay, Capitaine de vaisseau Viateur
Commandant adjoint, Réserve navale 1
Défense nationale
25 septembre 2003

Trottier, Lieutenant-colonel (Res) Ron
Essex and Kent Scottish Regiment
Windsor Regiment
1 décembre 2004

Ur, Caporal Melanie
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Verner, L'honorable Josée, C.P., députée
Ministre de la Coopération internationale
29 mai 2006

Wainwright, Lieutenant-colonel J.E.
Commandant, 16/17 Ambulance de campagne
Défense nationale
9 mars 2005

Ward, Caporal-chef Danny
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ward, Colonel, Mike J.
Commandant, Centre d'instruction au combat
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Wareham, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

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

Tremblay, Lieutenant-colonel Éric
Commandant, 5e Régiment d'artillerie légère du
Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Trim, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8^e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Tulenko, M., Timothy
Agent politique et militaire, Bureau des affaires
canadiennes, Département d'État américain (États-
Unis)
6 février 2002

Verga, M., Peter F.
Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Villiger, Lieutenant colonel F.L.
Calgary Highlanders
Défense nationale
8 mars 2005

Wamback, Lieutenant-commandant Arthur
Commandant, NCSM Windsor
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Ward, Élève-officier Declan
Étudiant
Université McGill
5-6 novembre 2002

Ward, Caporal-chef
Opérations de l'Escadre
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Wark, M., Wesley K.
Professeur agrégé, Département d'histoire
Trinity College, Université de Toronto
1 octobre 2001, 5 mai 2003, 27 juin 2005

Warren, M. Earle
Directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration
des grands projets
Direction générale des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003

Manuel de sécurité du Canada

Édition 2007 – PORTS MARITIMES

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

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

Wells, Corporal Corwin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Westwood, Commodore Roger
Directeur général – Gestion du programme
d'équipement maritime, Défense nationale
6 juin 2005

Whitburn, Lieutenant-colonel, Tom
435e escadron
17e escadre
18-22 novembre 2001

Wicks, Majeur Brian
Commandant, 103e Escadron de recherche et de sauvetage
(Gander)
Défense nationale
2 février 2005

Williams, Capitaine de vaisseau Kelly
Ancien commandant, NCSM Winnipeg
Défense nationale
22 septembre 2003

Wilmink, M. Chuck
Consultant
4 novembre 2004

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

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

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

Weldon, L'honorable, Curt
Président (républicain - Pennsylvanie)
Sous-Comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Werny, Colonel W.S.
Officier commandant, Centre d'essais technique (aérospatiale)
Défense nationale
7 mars 2005

Whalen, Soldat Clayton
BFC Kingston
7-9 mai 2002

White, Lieutenant (N) Troy
J2
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Williams, Alan
Sous-ministre adjoint (Matériels)
Défense nationale
1 novembre 2004 / 16 octobre 2006

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

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

Wingert, Colonel Douglas
Directeur de l'état-major du programme d'équipement terrestre
Défense nationale
6 juin 2005

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

ANNEXE VI

Ont discuté avec le Comité

Woodburn, Commandant, William
Commandant, Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Wriedt, Colonel Art
Commandant
41 Canadian Brigade Group
Défense nationale
1 février 2007

Wright, Robert
Commissaire
Agence des douanes et du revenu du Canada
6 mai 2002

Yanow, Contre-amiral (à la retraite) Robert
La ligue navale du Canada
1 mars 2005

Young, Dr. James
Sous-ministre adjoint, sécurité publique et commissaire
à la Sécurité communautaire et des Services
correctionnels
30 octobre 2003

Zaccardelli, Giuliano
Commissaire
Gendarmerie royale du Canada
8 et 29 mai 2006

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

Wright, M. James R.
Sous-ministre adjoint
Politique mondiale et sécurité
Ministère des Affaires étrangères et Commerce
international
23 février 2004

Wynnyk, Colonel P.F.
Commandant, Unité de soutien de secteur
Défense nationale
7 mars 2005

Young, Brigadier-général G.A. (Res)
Commandant adjoint des forces terrestres de la région
centrale
2 décembre 2004

Young, Major Marc
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE VII

Biographies des membres du Comité



L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Il siège actuellement comme sénateur progressiste-conservateur indépendant et fait partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des anciens combattants. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, cabinet bien connu de Toronto, le sénateur Atkins a joué un rôle actif dans l'industrie des communications, entre autres au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne, qu'il a occupé au début des années 1980. Il a aussi été très actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aux niveaux tant national que provincial. Il notamment présidé au niveau national les campagnes électorales fédérales de 1984 et de 1988 et a exercé d'importantes fonctions d'organisateur dans diverses campagnes provinciales. Il a fait fonction de conseiller auprès du très honorable Brian Mulroney et du très honorable Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'honorable William G. Davis, premier ministre de l'Ontario.



L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Tommy Banks est reconnu par beaucoup de Canadiens comme un musicien et artiste accompli et polyvalent. Il est le lauréat d'un prix Juno, d'un prix Gémeaux et du Grand Prix du disque. De 1968 à 1983, il a animé le Tommy Banks Show à la télévision. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 86, des XV^{es} Jeux olympiques d'hiver et de divers autres événements marquants et il a été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques au Canada, aux États-Unis et en Europe. Le 7 avril 2000, il a été nommé au Sénat du Canada. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks est devenu vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines. Il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense, président du Comité de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.



L'honorable JOSEPH A. DAY, sénateur

Joseph A. Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Le sénateur Day fait actuellement partie du Comité de la sécurité nationale et de la défense, du Sous-comité des anciens combattants, du Comité des finances nationales et du Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration. Ses champs d'intérêt et de spécialisation incluent les sciences et la technologie, la défense, le commerce international, les droits de la personne, le patrimoine et l'alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire. De plus, il préside le Groupe d'amitié Canada-Mongolie.

Avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, le sénateur Day a eu une belle carrière comme avocat de pratique privée. Dans le domaine du droit, il s'intéresse notamment aux brevets, aux marques de commerce et à la propriété intellectuelle. Membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est aussi spécialiste agréé du droit de la propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a occupé le poste de président et directeur général de l'Association des produits forestiers du Nouveau-Brunswick. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la société J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des secteurs comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a exercé le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day présidait récemment la fondation et le conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que le conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Entre autres activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Club des collèges militaires royaux du Canada.

Le sénateur Day possède un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen's et une maîtrise en droit d'Osgoode Hall.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Colin Kenny a été assermenté au Sénat le 29 juin 1984 comme représentant de l'Ontario. Il a commencé sa carrière politique en 1968 à titre de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au Cabinet du premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau. Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, C.R., sénateur

Nommé au Sénat en 1990, Michael Meighen siège à différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches ainsi que de la sécurité nationale et de la défense, et il préside le Sous-comité des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada. Au cours de sa carrière comme avocat de pratique privée, le sénateur Meighen a plaidé et exercé le droit commercial à Montréal et à Toronto. Il est conseiller juridique auprès du cabinet Ogilvy Renault et a fait fonction de conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siège aux conseils d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et de Sentry Select Capital Corp. (Toronto)..



L'honorable WILFRED P. MOORE, C.R., sénateur

Wilfred P. Moore a été nommé au Sénat comme représentant de la Nouvelle-Écosse (Stanhope St./South Shore) le 26 septembre 1996 par le très honorable Jean Chrétien. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Saint Mary's (1964) et d'un diplôme en droit de l'Université Dalhousie (1968). Il a été nommé conseil de la Reine (c.r.) en 1983. Membre de la Nova Scotia Barrister's Society, il a exercé le droit à Halifax pendant 31 ans, de 1968 à 1999. Le sénateur Moore a été conseiller municipal à Halifax de 1974 à 1980, puis maire suppléant de 1977 à 1978. Il a occupé le poste de président du Halifax Metro Centre, ayant été membre de son comité d'établissement, et il a présidé la Commission d'appel de l'aide sociale de Halifax et Dartmouth. Pendant 10 ans, soit de 1994 à 2004, il a siégé au conseil des gouverneurs de l'Université Saint Mary's, et notamment au Comité consultatif auprès du président. Il a déjà fait partie de l'escadron des cadets de l'air 615 (Bluenose) et de la force de réserve de l'A.R.C.



L'honorable GERRY ST. GERMAIN, sénateur

Nommé au Sénat le 23 juin 1993, Gerry St. Germain représente la Colombie-Britannique et la division sénatoriale de Langley-Pemberton-Whistler. Le sénateur St. Germain préside le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et siège au Comité de l'examen de la réglementation et à celui de la sécurité nationale et de la défense. Il a été élu à la Chambre des communes la première fois en 1983 à l'issue d'une élection partielle, puis réélu en 1984. Il a prêté serment au Conseil privé de la Reine lors de sa nomination comme ministre d'État (Transports) le 31 mars 1988. Il a ensuite été nommé ministre des Forêts en octobre 1988. En dehors de sa carrière parlementaire, le sénateur St. Germain a travaillé comme pilote professionnel, entrepreneur en construction et grand éleveur de bovins.



L'honorable DAVID TKACHUK, sénateur

Nommé au Sénat le 8 juin 1993, David Tkachuk représente la Saskatchewan. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et membre du Comité de l'agriculture et des forêts, du Comité des banques et du commerce, du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Comité de sélection. Le sénateur Tkachuk est titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université de la Saskatchewan ainsi que d'un diplôme en éducation du College of Education de Saskatoon. Il a été enseignant et

homme d'affaires..



L'honorable ROD A.A. ZIMMER, sénateur

Rod Zimmer est l'un des leaders communautaires les plus connus de Winnipeg. Il a été président du Royal Winnipeg Ballet de 1989 à 1991 et membre du conseil d'administration du club de football Blue Bombers de Winnipeg de 1981 à 1993. De 1973 à 1979, il a été adjoint spécial de l'honorable James Richardson, alors ministre de la Défense nationale à Ottawa. De 1979 à 1983, il a occupé le poste de vice-président aux communications d'entreprise à la CanWest Capital Corporation. En 1984, il a été nommé directeur de la gestion de projet à la Société canadienne des paris sportifs à Ottawa. De 1985 à 1993, il a été directeur du marketing et des communications à la Fondation manitobaine des loteries. Depuis 1993, il préside la Gatehouse Corporation. De 1995 à 1998, il a été vice-président des festivals de la Société des Jeux panaméricains.

Tout au long de sa carrière, le sénateur Zimmer a coprésidé et coordonné les campagnes de financement de divers organismes caritatifs, culturels, sportifs et éducatifs, tels que le B'nai Brith, l'Université hébraïque, la Manitoba Metis Federation, les Premières Nations, l'Université de Winnipeg, l'Université du Manitoba, le Centre culturel chinois de Winnipeg, la Société hellénique, les Centres culturels indiens, la Saskatchewan Association of Rehabilitation Centres, les Jeux paralympiques, les Jeux olympiques spéciaux et les événements « Gold Medal Plates » organisés au Manitoba au profit des Jeux olympiques d'hiver 2010 de Vancouver.

Récemment, le sénateur Zimmer a été invité à servir de point de liaison entre le caucus du Sénat et les Jeunes libéraux du Canada. Dans ce rôle et à titre de sénateur, il deviendra un mentor pour beaucoup de jeunes du pays, ce qui atteste encore une fois ses nombreuses années de dévouement à l'endroit des jeunes au sein du Parti libéral du Canada.

ANNEXE VIII

Biographies du Secrétariat du Comité



**Le major général (à la retraite) G. Keith McDonald,
Conseiller militaire principal**

Le major général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le major général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.



Barry A. Denofsky, Conseiller à la sécurité nationale

Barry Denofsky a récemment pris sa retraite au terme de 35 années de service au sein du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). M. Denofsky est entré à la GRC en janvier 1969 et à travaillé comme agent de la paix en Saskatchewan, en Alberta et au Québec. En 1972, il a été muté au Service de sécurité de la GRC, où il a participé à diverses enquêtes sur la sécurité nationale. Après la création du SCRS, en 1984, il s'est intéressé aux dossiers et a participé aux enquêtes du nouveau service concernant la sécurité nationale.

M. Denofsky a occupé divers postes fonctionnels et de gestion de niveau supérieur au sein du SCRS, notamment ceux de Chef, Contre-espionnage, Région du Québec; de directeur général adjoint, Opérations, Région d'Ottawa; de directeur général adjoint, Contre-terrorisme, Direction générale de la GRC, Ottawa; et de directeur général, Contre-espionnage, Direction générale de la GRC, Ottawa. Lorsqu'il a pris sa retraite du SCRS, M. Denofsky était directeur général, Recherche, analyse et production, Direction générale de la GRC, Ottawa. À ce titre, il était chargé de produire et de fournir au gouvernement des produits analytiques de toutes sources relatifs aux menaces à la sécurité du Canada.

M. Denofsky a aussi représenté le SCRS pendant de nombreuses années aux réunions du Comité spécial OTAN, à Bruxelles, en Belgique. Le Comité spécial est une organisation de services de sécurité et de renseignement représentant toutes les nations membres de l'OTAN. En 2002, M. Denofsky était président du Groupe de travail du Comité spécial OTAN.

M. Denofsky est diplômé de la University of Toronto et détient un diplôme d'études supérieures en administration publique de la Carleton University, d'Ottawa. Il est membre du Conseil consultatif du Canadian Centre of Intelligence and Security Studies (CCISS) de la Carleton University. Il est marié et père de deux enfants.

Steven James, analyste



Steven James s'est joint en juillet 2005 au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement. Il assume les fonctions d'attaché de recherche auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. James a obtenu un baccalauréat ès arts (psychologie et sociologie) de l'Université de l'Alberta et une maîtrise en études militaires et stratégiques du Centre d'études militaires et stratégiques de l'Université de Calgary.

Ses récentes études ont porté sur le cadre canadien de lutte contre le terrorisme, et plus particulièrement sur les mesures d'intervention et de prévention fédérales, provinciales et municipales pour les incidents liés au terrorisme.

Avant de travailler pour le Comité, M. James a servi comme agent dans la Police provinciale de l'Ontario (1994-1998) et dans le Service de police de Toronto (1998-2001).

Melissa Radford, analyste



Au Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement depuis novembre 2006, Melissa Radford travaille comme analyste auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

En mai 2006, M^{me} Radford a obtenu une maîtrise en gestion et politique de défense du Collège militaire royal du Canada. Elle est titulaire d'un baccalauréat en relations internationales de la London School of Economics.

Au cours de son dernier semestre au Collège militaire royal, avant de se joindre au Comité, M^{me} Radford a travaillé au Département des opérations de maintien de la paix du Secrétariat des Nations Unies.

Jason Yung, adjoint de recherche

Jason Yung est arrivé au Service d'information et de recherche parlementaires en janvier 2007. Il est actuellement adjoint de recherche auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Yung a obtenu un baccalauréat spécialisé en économie et en sciences politiques de l'Université de Toronto en 2005. Il a depuis fait des stages dans différentes organisations, dont l'International Crisis Group, Human Rights Watch et le Conseil atlantique du Canada. Récemment, il a travaillé comme analyste des politiques au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Ses domaines de recherche privilégiés sont l'islamisme, la politique au Moyen-Orient et l'évolution du rôle de la Chine au Moyen-Orient.

Jodi Turner, Greffière

Entrée à la Direction des comités du Sénat en janvier 2005, Jodi Turner est cogreffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Mme Turner a obtenu baccalauréat ès arts *cum laude* avec double spécialisation (français et études politiques) ainsi qu'une maîtrise *cum laude* en administration publique (spécialisation en politique canadienne) de l'Université du Manitoba.

Avant de se joindre au Comité, Mme Turner a été chef de cabinet du Président du Sénat de 2002 à 2005 et vice-présidente de Research for Western Opinion Research à Winnipeg, Manitoba, de 2000 à 2002.