



**PUBLIC ORDER
EMERGENCY
COMMISSION**

**COMMISSION
SUR L'ÉTAT
D'URGENCE**

Public Hearing

Audience publique

**Commissioner / Commissaire
The Honourable / L'honorable
Paul S. Rouleau**

VOLUME 24

INTERPRETATION FRANÇAISE

Held at :

Library and Archives Canada
Bambrick Room
395 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N4

Wednesday, November 16, 2022

Tenue à:

Bibliothèque et Archives Canada
Salle Bambrick
395, rue Wellington
Ottawa, Ontario
K1A 0N4

Le mercredi 16 novembre 2022

INTERNATIONAL REPORTING INC.

<https://www.transcription.tc/>

(800)899-0006

II Appearances / Comparutions

Avocats en chef de la Commission	Me Shantona Chaudhury Me Jeffrey Leon
Avocats séniors de la Commission	Me Frank Au Me Erin Dann Me Gabriel Poliquin Me Natalia Rodriguez Me Daniel Sheppard
Avocats régionaux de la Commission	Me Mona Duckett Me Sacha Paul Me Maia Tsurumi
Avocats de la Commission	Me Stephen Armstrong Me Misha Boutilier Me Eric Brousseau Me Sajeda Hedaraly Me Alexandra Heine Me Nusra Khan Me Étienne Lacombe Me John Mather Me Allison McMahan Me Jean-Simon Schoenholz Me Dahlia Shuhaibar Me Guillaume Sirois-Gingras
Directrice exécutive de la Commission	Mme Hélène Laurendeau

III

Appearances / Comparutions

Gouvernement du Canada	Me Robert MacKinnon Me Donnaree Nygard Me Brendan van Niejenhuis Me Andrea Gonsalves Me Andrew Gibbs Me Caroline Laverdière Me Stephen Aylward
Gouvernement de la Saskatchewan	Me P. Mitch McAdam, K.C. Me Michael J. Morris, K.C.
Gouvernement du Manitoba	Me Denis Guenette Me Coral Lang
Gouvernement de l'Alberta	Me Mandy England Me Stephanie Bowes Me Hana Laura Yamamoto Me Peter Buijs Me Shaheer Meenai
Ville d'Ottawa	Me Anne Tardif Me Alyssa Tomkins Me Daniel Chomski
Ville de Windsor	Me Jennifer L. King Me Michael Finley Me Graham Reeder

IV

Appearances / Comparutions

M. Peter Sloly	Me Tom Curry Me Rebecca Jones Me Nikolas De Stefano
Service de police d'Ottawa	Me David Migicovsky Me Jessica Barrow
Police provinciale de l'Ontario	Me Christopher Diana Me Jinan Kubursi
Service de police de Windsor	Me Thomas McRae Me Bryce Chandler Me Heather Paterson
Fédération de la police nationale	Me Nini Jones Me Lauren Pearce Me Jen Del Riccio
Association canadienne des chefs de police	Me Aviva Rotenberg
CLA/CCCDL/CAD	Me Greg DelBigio Me Colleen McKeown
Union des chefs indiens de la Colombie-Britannique	Me Cheyenne Arnold-Cunningham Me Meagan Berlin Me Mary Ellen Turpel-Lafond
Association de National Crowdfunding & Fintech	Me Jason Beitchman

V

Appearances / Comparutions

Fondation de la Constitution
Canadienne et le Professeur Alford

Me Sujit Choudhry

Me Janani Shanmuganathan
Prof. Ryan Alford

Coalition des résidents d'Ottawa et
entreprises

Me Paul Champ
Me Emilie Taman
Me Christine Johnson

The Democracy Fund, Citizens for
Freedom, Coalition JCCF

Me Rob Kittredge
Me Antoine D'Ailly
Me Alan Honner
Me Dan Santoro
Me Hatim Kheir
Me James Manson

Association canadienne des libertés
civiles

Me Cara Zwibel
Me Ewa Krajewska

Les organisateurs du convoi

Me Brendan Miller
Me Bath-Sheba Van den Berg

Bureau d'assurance du Canada

Me Mario Fiorino

VI
Table of Contents / Table des matières

	PAGE
<u>M. JOHN OSSOWSKI, Sous affirmation solennelle</u>	
Interrogatoire en chef par Me Alexandra Heine	1
Interrogatoire en chef par Me Gordon Cameron	41
Contre-interrogatoire par Me Brendan Miller	52
Contre-interrogatoire par Me Jennifer King	54
Contre-interrogatoire par Me Stephanie Bowes	67
Contre-interrogatoire par Me Jinan Kubursi	70
Contre-interrogatoire par Me Hatim Kheir	74
Contre-interrogatoire par Me Andrea Gonsalves	77
Ré-interrogatoire par Me Gordon Cameron	91
<u>SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN, Assermenté</u>	
<u>M. CHRISTIAN DEA, Assermenté</u>	
Interrogatoire en chef par Me Gordon Cameron	93
Interrogatoire en chef par Me Stephen Armstrong	117
Contre-interrogatoire par Me Cara Zwibel	154
Contre-interrogatoire par Me Brendan Miller	162
Contre-interrogatoire par Me Daniel Chomski	174
Contre-interrogatoire par Me Jessica Barrow	180
Contre-interrogatoire par Me Jennifer King	188
Contre-interrogatoire par Me Stephanie Bowes	193
Contre-interrogatoire par Me Mitch McAdam	197
Contre-interrogatoire par Me Nikolas De Stefano	204
Contre-interrogatoire par Me Hatim Kheir	208
Contre-interrogatoire par Me Andrea Gonsalves	216

Ottawa, Ontario

--- L'audience débute le mercredi 16 novembre, 2022 à 9:30

LA GREFFIÈRE : Order. À l'ordre.

The Public Order Emergency Commission is now in session. La Commission sur l'état d'urgence est maintenant ouverte.

Me ALEXANDRA HEINE : Le prochain témoin :
Monsieur John Ossowski.

M. JOHN OSSOWSKI : Bonjour!

COMMISSAIRE ROULEAU : Bonjour.

LA GREFFIÈRE : Monsieur Ossowski, voulez-vous prêter serment sur un document religieux?

M. JOHN OSSOWSKI : Non, je vais prêter serment.

LA GREFFIÈRE : Quel est votre nom complet?

M. JOHN OSSOWSKI : John Ossowski.

--- M. JOHN OSSOWSKI, assermenté :

LA GREFFIÈRE : Merci.

--- INTERROGATOIRE EN CHEF PAR Me ALEXANDRA HEINE :

Me ALEXANDRA HEINE : Bonjour, Monsieur Ossowski. Je suis Alexandra Heine et je suis avocate de la Commission et je vais vous poser des questions aujourd'hui. Puis mon collègue, à la fin, Gordon Cameron, aura quelques questions pour vous.

On va commencer par prendre votre énoncé, le document WTS00000046. Merci.

Vous rappelez-vous avoir participé à une entrevue avec l'avocat de la Commission en vue de votre témoignage aujourd'hui? C'était le 24 août.

M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et Christine Desrochers,
2 Scott Harris et Ted Gallivan, vos collègues qui ne sont pas ici
3 aujourd'hui, ont aussi fait l'objet de cette entrevue?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me ALEXANDRA HEINE** : Pouvez-vous confirmer que
6 vous avez révisé le sommaire de cette entrevue et confirmer si
7 vous avez des changements à faire? Et confirmer également que le
8 résumé est exact et vous l'adoptez? Et s'il contient des
9 renseignements de vos collègues, vous croyez que cette
10 information est exacte, selon vos collègues?

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je confirme.

12 **Me ALEXANDRA HEINE** : Merci. Prenons également le
13 document DOJ-IR00000006.

14 Monsieur Ossowski, votre ministère a préparé ce
15 rapport institutionnel et l'a déposé. L'avez-vous revu?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-il exact?

18 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

19 **Me ALEXANDRA HEINE** : Pouvez-vous confirmer que
20 l'ASFC a déposé ce document devant la Commission?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Merci. Au moment des
23 évènements, vous étiez président de l'ASFC, est-ce exact?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

25 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et l'ASFC, c'est l'agence
26 responsable des douanes?

27 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

28 **Me ALEXANDRA HEINE** : Vous êtes parti en juin

1 2022?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, j'ai pris ma retraite.

3 **Me ALEXANDRA HEINE** : L'ASFC gère 117 postes
4 transfrontaliers, y compris des postes commerciaux?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

6 **Me ALEXANDRA HEINE** : L'ASFC est aussi responsable
7 d'appliquer la loi qui gouverne l'admissibilité des gens et des
8 biens?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui - en fait, avec 90 autres
10 lois et règlements.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : L'ASFC détient également des
12 gens qui sont inadmissibles au Canada?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et assure l'application de
15 la loi?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : L'ASFC protège la santé des
18 animaux et des plantes, n'est-ce-pas?

19 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

20 **Me ALEXANDRA HEINE** : Les agents de l'ASFC
21 assument ces responsabilités?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

23 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et ces agents ont des
24 pouvoirs en vertu de la *Loi sur la quarantaine*, la *Loi sur la*
25 *protection des réfugiés* et de la *Loi sur les douanes*?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Si quelque chose se produit
27 qui implique la *Loi sur la quarantaine*, eh bien, ils font appel
28 aux agents de santé publique.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Les agents n'ont pas de
2 pouvoirs, outre ce qui est relatif aux propriétés de l'ASFC ou
3 ce qui est conféré par la loi?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : En effet, ils ont des pouvoirs
5 limités en vertu de *la Loi sur les douanes* et *la Loi sur la*
6 *protection des réfugiés*.

7 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, ils ne peuvent pas
8 arrêter quelqu'un, par exemple?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non. En fait oui, s'il s'agit
10 d'appliquer la Loi sur l'immigration.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais pas autrement?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exactement.

13 **Me ALEXANDRA HEINE** : L'ASFC n'intervient pas
14 typiquement dans les activités qui ont cours à l'extérieur de
15 ses propriétés et des points d'entrée?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Dans le cas du Convoi,
18 l'ASFC n'est pas intervenue directement dans la manifestation et
19 le blocage parce qu'ils ont eu cours près des points d'entrée
20 et non pas dans les points d'entrée?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Je vais commencer par vous
23 poser des questions relativement à la réponse de l'ASFC quant au
24 convoi et au blocage puis après, plus tard, je vais vous poser
25 des questions sur votre rôle et vos responsabilités pendant les
26 évènements.

27 Nous allons commencer par l'ASFC et sa réponse.
28 Le 25 janvier - pardon, le 15 janvier - il y a eu des

1 dispositions d'ordonnance entre conseils qui ont été prises et
2 qui ont expiré et qui étaient en lien avec la vaccination des
3 camionneurs.

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et les camionneurs non
6 vaccinés devaient, à partir de cette date, se soumettre à des
7 tests; avant, ils étaient exemptés.

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

9 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ceci a mené à des
10 manifestations sporadiques et ultimement, le mouvement du Convoi
11 de la liberté.

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

13 **Me ALEXANDRA HEINE** : L'ASFC avait obtenu des
14 renseignements de source ouverte selon lesquels il y aurait un
15 blocage des points d'entrée à la fin janvier.

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Nous avons vu les premières
17 opérations de circulation ralentie à la fin janvier.

18 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ça, ce n'est pas devenu un
19 blocage.

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non. Pas à ce moment-là.

21 **Me ALEXANDRA HEINE** : C'est venu plus tard?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

23 **Me ALEXANDRA HEINE** : En réponse à ces
24 renseignements, l'ASFC a mis en place un plan de contingence.
25 Aviez-vous joué un rôle à cet égard?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Ce sont les gens sur le
27 terrain qui travaillent dans le domaine opérationnel, avec les
28 chefs de section, qui ont fait cela.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais vous étiez au courant?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

3 **Me ALEXANDRA HEINE** : C'était le 28 janvier?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me ALEXANDRA HEINE** : Je ne pense pas qu'on a
6 besoin d'afficher le document, mais il s'agit du document
7 PB.NSC.CAN.9523. On voit dans ce document que la sécurité des
8 agents de l'ASFC est une priorité.

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

10 **Me ALEXANDRA HEINE** : On a aussi donné des
11 conseils quant à la posture opérationnelle de l'ASFC?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

13 **Me ALEXANDRA HEINE** : On voit aussi un processus
14 en vertu duquel le Centre opérationnel donnait des rapports
15 situationnels deux fois par jour.

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mon collègue Gordon Cameron
18 reviendra sur ce sujet, mais si je comprends bien, l'ASFC, en
19 plus du plan de contingence, a aussi mis en œuvre différentes
20 mesures pour raffermir la sécurité.

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Quelles sont-elles?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Cela variait selon les points
24 d'entrée, mais nous avons commencé à installer des caméras pour
25 que nous puissions voir ce qui se passait. Bien sûr, les États-
26 Unis, de ce côté-là, a beaucoup de caméras et donc, on voyait
27 d'un côté, mais on voulait comprendre et voir ce qui se passait
28 de l'autre côté.

1 Me ALEXANDRA HEINE : Autre chose?

2 M. JOHN OSSOWSKI : Non, ça, c'était la mesure la
3 plus importante.

4 Me ALEXANDRA HEINE : Et par des caméras, vous
5 voulez dire le CCTV?

6 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

7 Me ALEXANDRA HEINE : Les agents, on leur a aussi
8 donné comme consignes de référer des étrangers au Canada qui
9 voulaient entrer au Canada pour participer aux manifestations?
10 Ces personnes, donc, ont été référées pour qu'ils soient
11 davantage examinés?

12 M. JOHN OSSOWSKI : Oui. Il s'agissait d'un examen
13 de vigilance.

14 Me ALEXANDRA HEINE : Pouvez-vous m'expliquer ce
15 que ça veut dire?

16 M. JOHN OSSOWSKI : Ça veut dire que soit ils ont
17 déclaré quelque chose lors du point d'inspection primaire, lors
18 de leur interaction avec l'agent qui a donné comme indication à
19 cet agent qu'il ne disait pas la vérité et donc, on leur a
20 donné... on leur a fait un deuxième examen pour être sûrs qu'ils
21 pouvaient entrer au Canada.

22 Et donc, on voulait assurer que les gens qui
23 manifestaient au Canada passent par la deuxième étape?

24 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

25 Me ALEXANDRA HEINE : Les agents ont aussi reçu
26 comme consigne de s'assurer que les exigences de santé publique
27 en vertu de la *Loi sur la quarantaine* étaient respectées par les
28 gens qui entraient au Canada?

1 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

2 Me ALEXANDRA HEINE : Donc, on posait des
3 questions sur le statut vaccinal, les tests, tout ça?

4 M. JOHN OSSOWSKI : Oui, les preuves de
5 vaccination.

6 Me ALEXANDRA HEINE : Revenons au 29 janvier,
7 quand le blocage à Coutts a commencé. C'était le premier blocage
8 important ?

9 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

10 Me ALEXANDRA HEINE : Il y avait des
11 manifestations sporadiques; il y avait aussi des opérations
12 escargot dans différents points d'entrée à la fin janvier et au
13 début février. Je comprends que le deuxième blocage le plus
14 important était à Sarnia, en Ontario, le 6 février, à Bluewater
15 Bridge?

16 M. JOHN OSSOWSKI : Je crois que c'est exact.

17 Me ALEXANDRA HEINE : Et ce blocage a été dispersé
18 le 8 février?

19 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

20 Me ALEXANDRA HEINE : Et l'autre blocage suivant
21 qui a été important a eu lieu le 7 février à Windsor?

22 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

23 Me ALEXANDRA HEINE : Et c'est là que l'ASFC a
24 émis sa première alerte?

25 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

26 Me ALEXANDRA HEINE : Cette alerte avisait les
27 gens qu'il y avait des délais au pont Ambassador et qu'il y
28 avait des perturbations de service?

1 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

2 **Me ALEXANDRA HEINE** : Pouvez-vous nous expliquer
3 ce qu'est une alerte à la frontière et ce qu'est une
4 perturbation de service, par opposition à, je ne sais pas, moi,
5 la suspension des services?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui. Une alerte, c'est ce
7 qu'on envoie aux gens qui voyagent ou aux entreprises pour
8 qu'ils soient au courant de la situation et puissent choisir un
9 autre point d'entrée. Une perturbation de service, ça veut dire
10 que pour quelque raison que ce soit, un point d'entrée n'est pas
11 accessible; il y a peut-être une panne informatique, par
12 exemple. Il pourrait y avoir aussi beaucoup de circulation. On
13 essaie de maintenir une norme de service de 60 minutes; on ne
14 veut pas que les gens attendent plus que 60 minutes et si ce
15 n'est pas le cas, on envoie une alerte au public et aux
16 entreprises.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et qu'est-ce qui est la
18 fermeture d'un point d'entrée? Ça n'arrive pas souvent, n'est-
19 ce-pas?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : En effet.

21 **Me ALEXANDRA HEINE** : Dans quelles circonstances
22 cela a-t-il lieu?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne me rappelle pas que ça
24 se soit produit, je ne me rappelle pas avoir fermé un point
25 d'entrée, sauf peut-être au Manitoba quand il y a eu une
26 inondation, pour une très courte période de temps. Mais nous
27 avons la capacité de suspendre les services à un point d'entrée;
28 c'est ce qui s'est passé à Coutts.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : On y reviendra. Mais à quoi
2 ça ressemble une suspension de service?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Eh bien, les agents sont sur
4 le terrain, mais ils ne laissent pas entrer les gens ni les
5 personnes, sauf s'il y a des circonstances exceptionnelles - par
6 exemple, si quelqu'un se présente ou il y a, je ne sais pas, un
7 véhicule d'urgence qui veut traverser, ils le peuvent.

8 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais il y a peu de gens
9 présents?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exactement.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Maintenant, affichons le
12 document suivant, le rapport institutionnel, DOJ.IR.00000006.
13 Allons à la page 32, s'il vous plaît.

14 Voici un diagramme, un tableau; on voit les
15 suspensions, les perturbations qui ont eu lieu pendant les
16 évènements du convoi.

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

18 **Me ALEXANDRA HEINE** : On voit qu'il y a eu une
19 perturbation de service le 7 février au pont Ambassador.
20 Ensuite, il y en a une autre le 12 février. Alors, c'était une
21 suspension?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

23 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, le 12 février, comme
24 je disais?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : Il y a aussi eu une
27 perturbation de service à Coutts le 10 février, n'est-ce-pas?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Emerson.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ah, c'est plutôt Emerson,
2 merci. Le 12 février, il y a aussi eu une perturbation de
3 service qui a été émise pour le Pacific Highway, en Colombie
4 Britannique?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

6 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, il y a eu trois
7 perturbations de service et une suspension à ces points
8 d'entrée?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

10 **Me ALEXANDRA HEINE** : Y a-t-il eu d'autres
11 perturbations de service ou suspensions pour d'autres points
12 d'entrée?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non, pas que je sache.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Pouvez-vous nous expliquer
15 les temps d'attente à la frontière et les impacts de ces
16 blocages sur ces points d'entrée principaux?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui. Comme vous l'avez dit, il
18 y a 117 points d'entrée; 22 sont désignés à des fins
19 commerciales et ils sont établis pour que la circulation
20 commerciale y transite, y compris les biens qui doivent circuler
21 rapidement. Souvent, il y a un inspecteur agricole sur place et
22 plus important encore, les Américains ont un processus similaire
23 de leur côté pour faire le reflet de notre processus. Par
24 exemple, à Coutts, c'est le seul point d'entrée désigné où on
25 peut... par où peuvent transiter des camions commerciaux en
26 Alberta, mais il y a d'autres endroits où on peut passer, mais
27 ils ne sont pas tous désignés pour laisser passer la marchandise
28 commerciale. Voilà pourquoi l'impact est important.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Passons à Coutts. C'est un
2 point d'entrée commercial. Vous avez dit qu'il y en a d'autres
3 en Saskatchewan et en Colombie Britannique, mais ils sont à huit
4 heures de Coutts.

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui - ce n'est pas faisable en
6 hiver, surtout lorsqu'on a des bovins.

7 **Me ALEXANDRA HEINE** : Il y a aussi un autre point
8 d'entrée en Colombie Britannique et en Saskatchewan? Je pense
9 que c'était Kingsgate?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense que oui.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Vous pouvez me croire sur
12 parole! Donc, l'ASFC comprend, en réponse au convoi et parce que
13 les points d'entrée commerciaux et alternatifs étaient si loin,
14 donc l'ASFC a identifié deux points d'entrée, Del Bonita, à 15
15 minutes de Coutts et Carway, à une heure de Coutts ou une heure
16 et demie. Ils les ont identifiés comme étant des points d'entrée
17 alternatifs potentiels. Mais comme vous l'avez dit, ils ne
18 pouvaient pas nécessairement laisser entrer les marchandises
19 commerciales.

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exactement. Il aurait fallu
21 déployer des agents. Par exemple, si nous devions appliquer la
22 loi, il n'y avait pas d'installation là-bas pour nous permettre
23 de le faire. Donc, il y avait une réaffectation possible, mais
24 les infrastructures manquaient. Ils n'étaient pas... ils n'ont pas
25 été créés pour être des points d'entrée commerciaux.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : Il n'y a pas non plus
27 d'agent d'inspection agricole là-bas?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Il n'y a pas de services
2 vétérinaires pour le bétail?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

4 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, en réponse à ces
5 obstacles, Brad Wozny, votre collègue - qui était votre
6 collègue, en fait - il est le directeur régional de la Région
7 des Prairies, qui inclut le Manitoba et l'Alberta. C'est
8 l'ancien directeur général régional. Donc, il a travaillé avec
9 la GRC, qui était le service de police de compétence à Coutts;
10 il a travaillé avec les États-Unis et l'ASFC et l'Agence
11 d'inspection des aliments et le ministère américain de
12 l'Agriculture pour faciliter le mouvement des marchandises
13 commerciale dans ces points d'entrée alternatifs.

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

15 **Me ALEXANDRA HEINE** : On parle surtout de Del
16 Bonita et Carway. Et comme il l'a expliqué dans son résumé -
17 c'est le document WTS.000000044, ils ont fait circuler les
18 marchandises du Canada aux États-Unis afin de passer à Sweet
19 Grass, au Montana, donc au sud de Coutts et là, ils ont des
20 services d'inspection de la part du USDA. Exact?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois, koui.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, ils pouvaient dévier
23 la circulation. Et pour les véhicules qui allaient des États-
24 Unis au Canada, qui se rendaient à Sweet Grass, ils étaient
25 inspectés par la CFIA et il y avait un scellé et là, ils
26 passaient par Del Bonita pour rentrer au Canada.

27 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

28 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-ce que je comprends

1 qu'il y avait des répercussions sur le port d'entrée de Coutts
2 jusqu'au 13 février environ, où il y a eu des opérations
3 d'application de la loi par la GRC?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et c'était quoi?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : La GRC a arrêté des gens et
7 ils ont porté des accusations.

8 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et il y avait saisie
9 d'armes et de fusils?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et les autres protestataires
12 ont quitté vers midi, le 14 février?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et si nous pouvons consulter
15 le document PBCAN1385, s'il vous plaît, Monsieur le greffier.

16 (COURTE PAUSE)

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors Monsieur Ossowski, il
18 s'agit d'un courriel que vous avez envoyé à Monsieur Mendicino,
19 le 15 février, n'est-ce-pas?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

21 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et vous lui avez dit que les
22 protestataires quittaient Coutts à partir de 3 h p.m. le 14
23 février?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

25 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et que vers 8 h 30 p.m., la
26 CBSA a été avisée que la GRC avait déplacé les véhicules et que
27 l'endroit avait été sécurisé?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et vous avez dit à Monsieur
2 Mendicino que l'ASFC pourrait ouvrir le port d'entrée ce jour-là
3 à Coutts?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors maintenant, pour le
6 pont Ambassador - là, le barrage a commencé le 7 février et il y
7 a eu un avis de perturbation de service. Alors, il y a le
8 rapport institutionnel, le document DJO.IR.00000006, à la page
9 38.

10 Alors, c'est un tableau qui nous a été donné par
11 l'ASFC. Alors, c'est le volume des véhicules commerciaux entre
12 le 15 et le 25 février sur le pont Ambassador, n'est-ce-pas?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, à partir du 8 février
15 jusqu'au 13 février, expliquez-nous la nature des chiffres.

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Vous voyez, les journées
17 précédentes, il y a un patron qui se répète, semaine par
18 semaine. Alors, pour le 1^{er} février, il y avait 4 982 véhicules
19 commerciaux, donc des camions tracteurs. Donc, il y a seulement
20 eu cinq passages qui ont été enregistrés le 8 février.

21 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et le 13 février, on voit
22 qu'il y a zéro véhicule commercial?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

24 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, Monsieur le greffier,
25 on va continuer à défiler. Alors, la circulation a été déviée à
26 Bluewater Bridge, qui se trouve à environ deux heures du pont
27 Ambassador?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois que oui.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et aussi à Queenston...

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, c'est environ à 400
3 kilomètres.

4 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et aussi, une déviation au
5 Peace Bridge, qui se trouve à quatre heures et trente minutes?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

7 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors au tableau, nous
8 voyons que le 7 février jusqu'au 13, qui était les journées où
9 il y avait le barrage sur le pont Ambassador, on voit que
10 Bluewater Bridge a absorbé la circulation qui, normalement,
11 aurait passé par le pont Ambassador?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne suis pas d'accord.
13 Écoutez, c'est que la différence, c'est le mardi avant Bluewater
14 Bridge, il y avait un traitement de 2 800 véhicules et on
15 ajoutait 2 000 le 8 février. Alors ça, c'est simplement une
16 partie de ce qui aurait passé par le pont Ambassador.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Oui, et l'autre partie
18 aurait été au Peace Bridge et que Peace Bridge a aussi un taux
19 élevé de véhicules commerciaux ce jour-là.

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Encore une fois, si vous
21 regardez les nombres, la différence, c'est vraiment une
22 différence d'à peine 250. Alors, ce n'est pas les 5 000 qu'on
23 aurait vus normalement ce journée-là.

24 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et il y avait aussi de la
25 circulation absorbée par Queenston.

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, mais si vous faites le
27 calcul, ce n'est pas complètement absorbé. Il faut se rappeler
28 que même s'ils ont pu traverser, ça dépendait du fret, si

1 c'était pour le secteur automobile, pour un aller-retour de
2 quatre heures et un autre quatre heures, il y aurait eu des
3 répercussions. Et surtout pour les animaux, ce n'était pas
4 faisable de faire quelque chose de semblable. Alors, ça
5 dépendait des matières transportées, mais si on fait les
6 calculs, ce n'était pas un remplacement complet, même si ces
7 autres ports d'entrée étaient possiblement ouverts.

8 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-ce que l'ASFC gardait un
9 registre de ces véhicules commerciaux?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non, seulement les passages
11 frontaliers.

12 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, il se peut que ces
13 véhicules aient fait demi-tour ou ils ont pu entrer d'une autre
14 façon?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne pourrais pas rentrer en
16 conjecture.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-ce qu'on peut dire que
18 la plupart des véhicules commerciaux ont pu être déviés à
19 d'autres ports d'entrée, mais pas toute la circulation?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Ça, ça dépend de votre
21 définition de la plupart. Alors jour par jour, en regardant les
22 chiffres, il y avait une portion, mais je ne dirais pas la
23 plupart.

24 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et pour les autres ports
25 d'entrée?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Lorsque j'ai vu les données
27 pour la région des Prairies et avec Coutts, je crois qu'il y
28 avait beaucoup plus de substitution pour trouver des façons de

1 traverser la frontière. Mais c'était moins le cas au sud de
2 l'Ontario.

3 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, au sud de l'Ontario,
4 la circulation commerciale, les déviations étaient moins
5 réussies?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

7 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais les autres points
8 d'entrée ont pu... ont réussi à contourner, à faire contourner les
9 autres véhicules?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors à Emerson, il y a eu
12 cinq jours où la circulation ne passait pas et c'était entre le
13 12 février et le 15 février, c'est exact?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

15 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, c'est quatre jours. Et
16 la circulation a été envoyée à deux autres ports d'entrée,
17 Tolstoi et Gretna.

18 **M. JOHN OSSOWSKI** : En effet.

19 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et votre collègue, Brad
20 Wozny pour Emerson, a expliqué que même si les deux ports
21 d'entrée n'étaient pas équipés pour traiter beaucoup de trafic,
22 mais que tous les véhicules commerciaux qui ont été déviés ont
23 réussi à traverser la frontière.

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact. Ni Tolstoi ni Gretna
25 sont des ports d'entrée commerciaux, alors ce sont de tous
26 petits postes frontaliers. Ils ne sont pas équipés pour faire du
27 commercial.

28 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais Monsieur Wozny, le

1 directeur régional, a été en mesure de travailler avec les
2 autorités américaines et les autorités canadiennes pour équiper
3 ces ports d'entrée pour qu'il soit possible de traiter au moins
4 une partie de ces véhicules commerciaux.

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, s'assurer qu'ils avaient
6 les effectifs qui étaient formés pour le faire.

7 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, il y a eu diversion de
8 réaffectation des ressources?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

10 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et l'autre port d'entrée,
11 c'est le Pacific Highway. On en a parlé brièvement et c'est
12 votre collègue Nina Patel, qui est la directrice régionale
13 générale pour la Division du Pacifique qui, dans son sommaire de
14 témoignage, elle a dit que la circulation a été contournée du
15 Pacific Highway les 12, 13, 14, et 15 février. C'est exact?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois que oui.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et ils ont été dirigés à
18 d'autres ports d'entrée de Aldergrove, qui est à 20 kilomètres
19 du Pacific Highway?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

21 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et Huntington, qui est à
22 environ 40 kilomètres?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

24 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et je comprends que
25 Aldergroe et Huntington sont des ports d'entrée commerciaux?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne crois pas que Aldergrove
27 soit un poste commercial.

28 **Me ALEXANDRA HEINE** : Je crois que Nina Patel a

1 dit que oui, il l'était, mais ils n'avaient pas la même capacité
2 pour recevoir.

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, peut-être qu'ils
4 n'avaient pas autant de voies de circulation et de passage.

5 **Me ALEXANDRA HEINE** : D'accord. Dans un courriel
6 que vous avez déjà vu, là où vous avez dit à Monsieur Mendicino
7 pour le port d'entrée de Coutts, vous rappelez-vous?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

9 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et vous lui avez dit qu'à
10 11 h 04 p.m. le 14 février, que la GRC avait réussi à dégager et
11 ouvrir les directions nord et sud du Pacific Highway.

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

13 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, la circulation a
14 repris et le très peu de protestataires qui étaient sur le site?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

16 **Me ALEXANDRA HEINE** : C'est bien ce que vous avez
17 dit?

18 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

19 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, vous avez dit que
20 lorsque la circulation est déviée, il y a une augmentation pour
21 le temps d'attente et que les camions doivent passer ailleurs.
22 Et dans le cas du pont Ambassador, il y a eu des répercussions
23 sur les chaînes d'approvisionnement?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, absolument. Je crois que
25 c'est à 200 kilomètres de Ambassador pour le Bluewater.
26 Ambassador a 15 voies tandis que Bluewater en a beaucoup moins.
27 Alors, on tente de passer beaucoup plus de volume en passant par
28 un entonnoir. Donc, on dit que les attentes faisaient 10

1 kilomètres de long.

2 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et il y a eu une incidence
3 surtout sur l'industrie automobile?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, à cause de la fabrication
5 juste à temps, tout le processus est conçu pour ne pas avoir
6 d'inventaire ou du stock en place. Alors tout ça, c'est très
7 synchronisé.

8 **Me ALEXANDRA HEINE** : Le barrage de Ambassador a
9 été dégagé le 13 février, après des opérations d'intervention.

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois que c'est le 14
11 février que nous avons réouvert.

12 **Me ALEXANDRA HEINE** : Oui, vous avez réouvert le
13 14 février, mais les protestataires ont été dégagés le jour
14 d'avant?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

16 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et diriez-vous que l'ASFC a
17 bien répondu à ces barrages?

18 **M. JOHN OSSOWSKI** : Moi, j'étais très fier de la
19 réponse de l'organisation. Je ne peux pas vous dire à quel point
20 c'était imprévisible et que c'était intense. Avec notre rapport
21 institutionnel, c'était des opérations d'une côte à l'autre et
22 il y en a qui ont plus souffert que d'autres, mais vraiment, on
23 était en état d'alerte et de pouvoir travailler avec les
24 services de police locaux et nos homologues américains pour
25 gérer les frontières.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : ET l'ASFC a pris des mesures
27 pour atténuer les impacts?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et il y avait plus
2 d'effectifs dans les ports d'entrée?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui. Et ils travaillaient avec
4 tous les services de police compétents; s'ils avaient un centre
5 de commandement, on y était pour avoir pour avoir une
6 connaissance situationnelle, comme le Port Harding. Et on avait
7 mis des caméras partout pour s'assurer que les agents
8 travaillaient en sécurité et on travaillait aussi avec les
9 collègues américains pour qu'ils soient aussi au courant de la
10 situation. Alors, c'était une période très occupée.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et l'ASFC a pu détourner une
12 grande partie de la circulation commerciale grâce à ces mesures?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Maintenant, votre rôle
15 durant le convoi. Alors, vous êtes président de l'ASFC, vous
16 travaillez pour le commandement des incidents?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

18 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et vous vous rapportez au
19 ministre de la Sécurité publique?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui. On se rapporte tous
21 directement au ministre, le ministre Mendicino.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et vous êtes donc les
23 directeurs de l'Agence?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, que ce soit la GRC,
25 l'ASFC, les Services correctionnels, etc.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-ce que c'était des
27 rapports oraux ou écrits?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'était des courriels, des

1 textos et des brieffages par écrit.

2 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et à quelle fréquence?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Très fréquents.

4 **Me ALEXANDRA HEINE** : Plusieurs fois par jour?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

6 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et vous avez votre président
7 exécutif, Ted Gallivan?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

9 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et vous avez assisté à des
10 rencontres durant toute cette période avec les élus au niveau
11 politique?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

13 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, il y avait les
14 rencontres avec le DMOOC?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

16 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et parfois, vous envoyez
17 Monsieur Gallivan pour vous remplacer?

18 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

19 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, vous n'avez pas
20 assisté à toutes ces réunions?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et aussi, le Comité du
23 Cabinet - l'acronyme, c'est SSE.

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

25 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, le 3, le 6, le 8, il y
26 avait des rencontres. Est-ce que vous avez assisté?

27 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne me souviens plus
28 lesquelles.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Je crois que vous étiez là
2 le 3 et le 6 et Monsieur Gallivan était là le 8.

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Ça me semble exact.

4 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et aussi, des rencontres
5 avec le groupe d'intervention?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

7 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et ça, c'était le 12 ou le
8 13 et après ça, tous les jours du 15 au 23?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois que oui.

10 **Me ALEXANDRA HEINE** : Savez-vous si vous avez
11 assisté à toutes les réunions?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois que la plupart, mais
13 pas toutes.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, et si vous n'étiez
15 pas là, alors, je suppose que vous y avez délégué quelqu'un?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, Monsieur Gallivan y
17 allait.

18 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et aussi, les autres
19 FPTCPPC, le Comité de la prévention du crime et les services de
20 police, exact?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors maintenant, je vais
23 vous montrer un compte-rendu de ce Comité; c'était le 16 février
24 - il s'agit du document SAS000000012, Monsieur le greffier. Si
25 vous allez à la page 2, alors ici, une mise à jour :

26 « ... la circulation commerciale.. une
27 voie ouverte, encore des protestataires
28 sur place, mais on peut passer. »

1 Donc, il y avait une certaine circulation,
2 j'imagine?

3 « Normalement, c'est le double.
4 D'autres régions, le pont Ambassador,
5 barrage Windsor/Detroit, c'était un
6 point d'entrée principal qui est
7 bloqué. On travaille avec le POJ pour
8 partager les renseignements. On est
9 prêts à travailler avec nos partenaires
10 PT. Nous allons continuer à travailler
11 avec eux. »

12 Vous vous rappelez de ça?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-ce que c'est une mise à
15 jour typique?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, pour donner une
17 connaissance situationnelle par rapport à ce qu'on entendait, ce
18 qu'on voyait et ce qui pouvait se passer.

19 **Me ALEXANDRA HEINE** : Maintenant, à la page 3...
20 c'est peut-être plus bas... à la page 4. Alors, vous dites :
21 « La question, c'est les gros camions, les dépanneuses et on ne
22 peut pas contraindre les conducteurs. Des lois d'urgence
23 pourraient être utilisées pour les contraindre. »

24 Alors, nous avons entendu durant cette enquête
25 qu'il y avait un problème afin de se procurer des dépanneuses et
26 l'un des pouvoirs de la *Loi sur les mesures d'urgence*, c'est que
27 la police pouvait contraindre les conducteurs de dépanneuses
28 d'aider, pour aider.

1 Alors, est-ce que là, vous envisagiez la loi,
2 déjà le 7 février?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : En fait, non - quand j'ai vu
4 ça, le compte-rendu, je regardais le pluriel et avec l'appel
5 FPT, on parlait de mesures d'urgence provinciales.

6 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et pensiez-vous que les
7 pouvoirs allaient jusqu'à la contrainte?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : J'ai su par la suite que
9 l'Alberta avait ce pouvoir-là.

10 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais quand vous dites que
11 l'Alberta aurait pu avoir ce pouvoir, que voulez-vous dire par
12 là?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Leur *Loi sur les mesures*
14 *d'urgence*.

15 **Me ALEXANDRA HEINE** : C'est une autre loi, ce
16 n'est pas les *Infrastructures critiques* et que les autres
17 provinces auraient eue ou ne pas eue...

18 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est ce qu'on discutait ici -
19 c'est comment on pouvait affecter ces dépanneuses.

20 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-ce qu'il y a eu un suivi
21 là-dessus?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Pas que je sache. Pour être
23 clairs, nous n'avions pas les pouvoirs d'obtenir des
24 remorqueuses, nous, à l'ASFC. Nous avons un rôle limité; nous
25 en discuterons sans doute plus tard. Il y avait cette
26 possibilité d'avoir des remorqueuses des États-Unis en raison
27 d'une entente.

28 **Me ALEXANDRA HEINE** : Nous pouvons en parler

1 maintenant. Le rôle de l'ASFC n'aurait pas été de trouver des
2 remorqueuses, mais de faciliter l'entrée de ces remorqueuses?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui. Normalement, pour qu'un
4 tel véhicule entre au Canada, il faut un permis de travail et
5 donc, ce que nous aurions pu faire, c'est de dire : nous allons
6 lever cette exigence pour s'assurer qu'ils puissent entrer, à
7 moins qu'il y ait là quelque chose de sérieux comme problèmes
8 criminels.

9 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et avez-vous utilisé cela?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, à Windsor.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Vous rappelez-vous si des
12 remorqueuses ont traversé le pont?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ailleurs?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

16 **Me ALEXANDRA HEINE** : Très bien. Monsieur le
17 greffier, pouvons-nous afficher le document SSM.NSC.CAN0000214?

18 Monsieur Ossowski, il s'agit du procès-verbal de
19 la réunion du 12 février du Groupe d'intervention intégré, le
20 GII. Vous y aviez assisté?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Allons à la page 6, s'il
23 vous plaît. Continuons de faire défiler la page... pardon, la page
24 7, voilà.

25 Nous voyons ici au bas :

26 « Le Premier Ministre a demandé une
27 mise à jour quant aux POE et ce qui est
28 fait pour empêcher d'autres

1 perturbations. Le ministère de la
2 Sécurité publique et le président de
3 l'ASFC... »

4 Qui est vous...

5 « ... ont confirmé qu'il y avait des
6 informations en temps réel qui sont
7 données en ce qui concerne les POE
8 critiques et un engagement continu avec
9 les services de police locale. S'il y a
10 une faille, les ministères restent
11 prêts à répondre. À l'heure actuelle,
12 il reste seulement trois points
13 d'entrée. Il y a une tentative qui a eu
14 cours pour bloquer le Pacific Highway,
15 mais nous avons empêché cette
16 tentative. »

17 Que voulez-vous dire ici par « s'il y a des
18 failles, les ministères prêts à réagir »?

19 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est en lien avec les
20 pouvoirs que nous avons pour faire face à la situation. On
21 parle aussi de tous les ministères partenaires - je ne me
22 rappelle pas avoir vu ce libellé avant, mais je faisais allusion
23 au fait que nous examinions collectivement les pouvoirs ou les
24 failles dans les actifs que nous avons pour résoudre la
25 situation.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et quand vous dites « il ne
27 reste à l'heure actuelle que trois points d'entrée critiques »,
28 ça, c'était le 12 février. De quels points d'entrée parliez-vous

1 ici?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Allons voir mon rapport... Je
3 pense que c'était le pont Ambassador, Emerson...

4 **Me ALEXANDRA HEINE** : Probablement Coutts?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

6 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc Emerson, le pont
7 Ambassador et Coutts?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, c'est à la page 54 de
9 notre rapport institutionnel quant aux perturbations du 12
10 février.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Passons au document
12 SSM.CAN.00000095. Pendant qu'on l'affiche, Monsieur Ossowski,
13 ça, c'est le procès-verbal de la réunion du 13 février du Groupe
14 d'intervention intégré, le GII?

15 Monsieur le greffier, allons à la page 5. Le
16 Premier ministre a demandé au ministre de la Sécurité publique
17 de souligner les actions additionnelles qui pourraient être
18 prises par les autorités fédérales afin de traiter et d'empêcher
19 des blocages additionnels. Vous rappelez-vous de ça?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

21 **Me ALEXANDRA HEINE** : Le ministre de la Sécurité
22 publique a expliqué que de grands progrès avaient été faits pour
23 dégager le pont Ambassador, mais qu'il n'y avait pas de délais
24 de réouverture officielle.

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais le pont Ambassador a
27 été réouvert le jour suivant?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Il note aussi que des
2 actions d'application de la loi ont cours à Emerson et Coutts.
3 Vous rappelez-vous de cela?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et enfin, au point d'entrée
6 Bluewater Bridge, l'ASFC a doublé ses capacités pour les
7 véhicules commerciaux en permettant aux transporteurs d'avoir
8 accès à davantage de transport.

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

10 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ça, c'était en réponse au
11 blocage au pont Ambassador?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

13 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ça, c'était la mise à jour
14 fournie par le ministre Mendicino. Avez-vous contribué en quoi
15 que ce soit à cette réunion?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Habituellement, lors de ces
17 réunions je fournissais une mise à jour situationnelle
18 relativement aux points d'entrée et relativement aux
19 perturbations qui pourraient avoir cours.

20 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et quand le ministre
21 Mendicino fournit une telle mise à jour, est-ce que ça, c'est de
22 l'information que vous lui avez transmise?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

24 **Me ALEXANDRA HEINE** : Dans le cadre de votre
25 réunion quotidienne?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui - et les rapports que nous
27 aurions transmis au bureau du ministre.

28 **Me ALEXANDRA HEINE** : Quel genre de rapport?

1 M. JOHN OSSOWSKI : Nous avons fourni un certain
2 nombre de rapports situationnels, des mises à jour
3 situationnelles, toutes sortes de rapports en temps réel.

4 Me ALEXANDRA HEINE : Et les rapports
5 situationnels du COF?

6 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

7 Me ALEXANDRA HEINE : Ces rapports ont été envoyés
8 au bureau du ministre Mendicino et à la Sécurité publique?

9 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

10 Me ALEXANDRA HEINE : Maintenant, j'aimerais vous
11 poser des questions sur les implications sur la Loi sur les
12 mesures d'urgence - non, plutôt la décision d'invoquer cette
13 loi.

14 Un peu plus tôt, nous avons parlé du fait que
15 vous et les autres sous-ministres avez discuté des pouvoirs
16 alternatifs qui pourraient être utilisés, n'est-ce-pas?

17 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

18 Me ALEXANDRA HEINE : Dans l'une de vos trousse
19 de briefage pour les sous-ministres - et je comprends que ce
20 sont des espèces de classeurs qui vous sont préparés pour les
21 réunions du DMOCC ou du GII, n'est-ce-pas?

22 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

23 Me ALEXANDRA HEINE : Nous n'avons pas besoin de
24 le montrer, mais la référence de ce document est le
25 SMM.NSC.CAN321. Il s'agit d'une trousse qui dit que l'ASFC
26 considère diverses avenues comme dissuasives, comme le statut
27 d'un conducteur, l'annulation de différentes demandes et
28 d'autres options. Ce n'est pas la première fois que ces options

1 étaient soulevées?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

3 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ce n'était pas la première
4 fois?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non, je ne pense pas que
6 c'était la première fois.

7 **Me ALEXANDRA HEINE** : C'était le 13 février et le
8 10 février, le document SSM.CAN.00002301 - nous allons
9 l'afficher, celui-là.

10 Voici un courriel de Mike Jones, qui est le chef
11 du cabinet du ministre Mendicino?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

13 **Me ALEXANDRA HEINE** : À Mike Maka du Transport,
14 Samantha Khalil du CPM et Zita Stravas, qui travaille avec Bill
15 Blair.

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

17 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et il dit :

18 « J'ai reçu ces options de l'ASFC et
19 j'ai demandé davantage d'informations.
20 Je comprends que ça fait partie d'un
21 effort plus élargi pour fournir des
22 options au greffier. J'essaie de faire
23 le suivi de mon côté et Z. vérifie avec
24 le NSIA. »

25 Donc, la conseillère à la Sécurité nationale et
26 au renseignement. Quand on parle du greffier, c'est le greffier
27 du Conseil privé?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Puis il parle des options
2 dont nous avons parlé - donc le Programme de voyageurs sécurisé,
3 NEXUS et d'autres. Que s'est-il passé avec ces options
4 dissuasives?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense que nous avons rejeté
6 cette option du voyageur autorisé. Nous n'étions pas certains
7 que nous pourrions faire quoi que ce soit très rapidement de ce
8 côté-là en raison de la clause de bon comportement pour les
9 participants au programme. Nous ne savions pas que nous pouvions
10 l'utiliser de façon efficace, pour que les gens soient au
11 courant qu'il y aurait des conséquences à leur participation.

12 Et aussi, le corridor désigné commercial, je
13 pense que je voudrais dire que les points d'entrée, jusqu'à
14 l'évocation des règlements et de la loi, n'étaient pas une
15 infrastructure critique et vitale. Et aussi, les corridors... les
16 autoroutes sont de compétence provinciale. Donc, la désignation
17 de ces routes était un aspect important, car elle menait aux
18 points d'entrée.

19 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et donc, cette désignation
20 des points d'entrée et des corridors commerciaux comme étant des
21 infrastructures clés?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

23 **Me ALEXANDRA HEINE** : Oui et ça, ça a été en lien
24 avec les zones d'exclusion?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ultiment, aucune de ces
27 options n'a été retenue?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Sauf pour les corridors

1 commerciaux, là.

2 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et ça, c'est à cause de la
3 *Loi sur les mesures d'urgence*. Je voulais dire avant l'évocation
4 de la loi.

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

6 **Me ALEXANDRA HEINE** : Avez-vous joué un rôle dans
7 la décision d'invoquer cette loi?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : J'ai simplement donné des
9 conseils du point de vue de l'ASFC en ce qui concerne la gestion
10 des frontières.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Pouvez-vous nous donner
12 davantage de détails?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Par exemple, si nous avons
14 identifié une lacune - par exemple, si on disait que la
15 manifestation était une manifestation interdite, nous ne
16 pouvions pas empêcher les étrangers d'entrer et de participer à
17 cette manifestation s'ils pouvaient entrer, s'ils respectaient
18 les exigences, par exemple, de la *Loi sur la quarantaine*. Donc,
19 nous avons identifié ceci comme une faille.

20 **Me ALEXANDRA HEINE** : Que voulez-vous dire? Vous
21 l'avez signalé au Cabinet?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Au départ, on l'a signalé au
23 sous-ministre puis ensuite, au Cabinet.

24 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais on ne vous a pas
25 demandé votre conseil sur l'invocation de la loi?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

27 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, vous n'avez jamais
28 conseillé le Cabinet quant au fait qu'il devrait ou qu'il ne

1 devrait pas invoquer cette loi?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

3 **Me ALEXANDRA HEINE** : Vous avez seulement
4 identifié cette lacune.

5 Vous avez expliqué que la lacune était que vous
6 n'aviez pas les pouvoirs d'empêcher quelqu'un d'entrer qui
7 voulait participer à une manifestation légale, c'est ça?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui. J'ai été surpris
9 d'apprendre à cette époque que nous ne pouvions pas faire ça,
10 qu'un étranger pouvait venir ici, au Canda, pour manifester à
11 une manifestation.

12 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et l'ASFC était inquiète de
13 cette faille, qui permettait aux étrangers de venir au Canada
14 pour participer à une manifestation pacifique?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense que collectivement,
16 lorsqu'on regarde l'ensemble des outils à notre disposition, à
17 l'époque, nous tentions de tempérer la situation et bien sûr, si
18 on continue à laisser les gens rentrer au pays pour participer à
19 cette manifestation, ça n'allait pas avec ce but.

20 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-ce que beaucoup
21 d'Américains ou d'étrangers rentraient au Canada pour participer
22 à cette manifestation?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Eh bien, dans le cadre du
24 processus de vigilance, nous avons empêché certaines personnes
25 d'entrer, mais c'est seulement parce qu'ils n'étaient pas
26 vaccinés ou qu'ils ne respectaient les exigences d'autres
27 programmes.

28 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et donc, ils allaient dans

1 le deuxième examen puis on rejetait leur tentative d'entrée?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

3 **Me ALEXANDRA HEINE** : Est-ce que l'ASFC a envisagé
4 la possibilité d'avoir le pouvoir d'empêcher des gens de
5 rentrer, des gens d'entrer qui voulaient participer à une
6 manifestation illégale?

7 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne comprends pas votre
8 question. Ce n'est pas une interdiction d'entrer en vertu de la
9 *Loi sur la protection du réfugié*. Donc, ce que la *Loi sur les*
10 *mesures d'urgence* a fait, c'est qu'elle a ajouté à nos pouvoirs
11 en vertu de la *Loi sur l'immigration* et les autres lois pour
12 nous donner ce pouvoir.

13 **Me ALEXANDRA HEINE** : Oui, mais la Loi sur la
14 protection des réfugiés contient des critères d'admissibilité?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

16 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et donc, si quelqu'un se
17 présente à la frontière et qu'il y a des motifs raisonnables de
18 croire qu'il veuille entrer au Canada pour participer à une
19 activité illégale, est-ce que ça serait une base suffisante pour
20 les empêcher d'entrer?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Certainement, si l'agent a
22 l'impression qu'ils veulent entrer pour faire quelque chose
23 d'illégal, oui, il peut le faire. Mais si quelqu'un se présente
24 à la frontière pour dire « Je veux aller à Ottawa pour
25 participer à la manifestation », ce n'est pas un motif pour leur
26 empêcher l'entrée.

27 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, la faille était en
28 lien avec les gens qui voulaient entrer pour participer à une

1 manifestation illégale?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, c'est ça - une
3 manifestation illégale, ce qui était défini comme tel dans la
4 loi.

5 **Me ALEXANDRA HEINE** : Il semble que la *Loi sur la*
6 *protection du réfugié* contenait déjà les pouvoirs nécessaires
7 pour que l'ASFC le fasse si la manifestation était illégale.

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Pas précisément, parce que ce
9 n'est pas une interdiction spécifique, une interdiction d'entrer
10 au pays précisément.

11 **Me ALEXANDRA HEINE** : Que voulez-vous dire?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Ça ne fait pas partie des
13 outils qui étaient à notre disposition ou qui étaient à la
14 disposition des agents. Nous ne savons pas où les gens vont une
15 fois qu'ils entrent.

16 **Me ALEXANDRA HEINE** : Oui, mais s'il y avait des
17 motifs raisonnables de croire que c'était le cas et que la
18 destination serait là-bas, ça serait une base suffisante pour
19 les empêcher d'entrer?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je le crois, mais vous
21 présumez qu'ils vont nous dire la vérité quant à où ils vont.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Oui. Et les agents sont
23 formés pour évaluer si quelqu'un dit la vérité?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

25 **Me ALEXANDRA HEINE** : Donc, vous avez parlé
26 brièvement du fait que beaucoup d'étrangers se sont vus refuser
27 l'entrée parce qu'ils ne respectaient pas les exigences en vertu
28 de la *Loi sur la quarantaine* - par exemple, ils n'étaient pas

1 vaccinés - et mon collègue y reviendra, donc je m'arrêterai ici.

2 Mais je vous poserai une question autre, c'est-à-
3 dire : est-ce que c'était suffisant pour atténuer les
4 préoccupations de l'ASFC quant au fait que des étrangers
5 venaient pour participer à la manifestation - cette idée selon
6 laquelle on leur empêcherait l'entrée en vertu de la *Loi sur la*
7 *quarantaine*?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Comme je l'ai dit, je pense
9 que nous avons été chanceux puisque nous avons ces autres bases
10 qui pouvaient être invoquées pour empêcher les gens d'entrer et
11 de participer, mais il y a des gens qui sont entrés et qui
12 respectaient toutes les exigences et qui sont peut-être allés à
13 la manifestation.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Merci. Donc, il ne me reste
15 que cinq minutes avant de céder la parole à Monsieur Cameron. Un
16 dernier document que j'aimerais afficher, alors, c'est le
17 COM00000670.

18 Voici l'explication du gouvernement relativement
19 au paragraphe 58(1). Connaissez-vous ce document?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

21 **Me ALEXANDRA HEINE** : Avez-vous participé à sa
22 rédaction?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense que nous avons donné
24 les informations factuelles relativement à ce document qui sont
25 en lien avec la situation.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : Mais ce n'est pas vous qui
27 avez rédigé le document?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

1 **Me ALEXANDRA HEINE** : Allons à la page 7... oui,
2 juste ici, un peu plus haut, où on voit là « De plus ». On voit
3 donc... ça décrit deux évènements qui se sont produits : une fois
4 à Pacific Highway et l'autre à Fort Erie et on dit que ces deux
5 emplacements :

6 « ... les protestataires avaient dépassé
7 les limites de la Plaza de l'ASFC et
8 donc, que l'ASFC avait encerclé les
9 bureaux pour empêcher les manifestants
10 de pénétrer. »

11 Les évènements à Fort Erie ont eu lieu le 12,
12 n'est-ce-pas?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

14 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et les rapports
15 situationnels nous disent qu'il s'agissait de 120 véhicules qui
16 se sont dirigés dans cette zone?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, je crois.

18 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et les manifestants ont eu
19 accès à la Plaza de l'ASFC - je comprends que ça veut dire que
20 c'était le stationnement?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui et des édifices.

22 **Me ALEXANDRA HEINE** : Ils étaient à pied et on
23 voit que les forces policières et l'ASFC ont été capables de
24 convaincre les manifestants de partir après 20 minutes?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Eh bien, les agents, dans le
26 cadre de ce qui s'est passé à Fort Erie, ont isolé le bâtiment
27 pendant 12 heures. À Pacific Highway, il y avait un véhicule -
28 on a vu des photos dans les médias - qui était peint comme un

1 véhicule militaire en camouflage, mais je ne pense pas que là-
2 bas, ils ont fermé le bâtiment.

3 **Me ALEXANDRA HEINE** : Oui et Dwayne McDonald, le
4 commandant de la division E de la GRC a témoigné et il a décrit
5 l'évènement comme étant... comme vous l'avez dit, en fait, qu'il y
6 avait un véhicule peint qui avait franchi le seuil, mais qu'il
7 n'avait pas traversé la limite. Il a aussi dit que les rapports
8 des médias sur cet évènement n'étaient pas exacts. Êtes-vous
9 d'accord?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne peux pas spéculer, il
11 faudrait que je les lise.

12 **Me ALEXANDRA HEINE** : Avez-vous une raison de
13 douter de ce qu'il a dit?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

15 **Me ALEXANDRA HEINE** : Et pour le dossier, je vais
16 noter que c'est le WTS00000069 à la page 20 et c'est le résumé
17 de témoin de Dwayne McDonald qui fait partie de ce document.

18 Ma dernière question pour vous avant de passer la
19 parole à mon collègue est que l'explication de la section 58
20 parle des impacts économiques des barrages frontaliers et je
21 comprends que l'ASFC n'a pas fait d'analyse sur les impacts
22 économiques, n'est-ce-pas?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact. On faisait le
24 suivi, le nombre de véhicules qui passait et la valeur pour
25 d'autres statistiques.

26 **Me ALEXANDRA HEINE** : Alors, avez-vous dit la
27 valeur pour le devoir?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

1 Me ALEXANDRA HEINE : Et cette donnée, elle est
2 où?

3 M. JOHN OSSOWSKI : Toutes ces données sont
4 fournies à d'autres ministères, que ce soit Statistiques Canada,
5 le ministère des Finances.

6 Me ALEXANDRA HEINE : Alors, ils auraient, eux...
7 ils auraient fait une analyse à un moment donné.

8 M. JOHN OSSOWSKI : J'imagine que oui.

9 Me ALEXANDRA HEINE : Alors, merci beaucoup
10 Monsieur, c'est tout pour moi. Je vais vous laisser avec Maître
11 Cameron.

12 M. JOHN OSSOWSKI : D'accord.

13 --- INTERROGATOIRE EN CHEF PAR Me GORDON CAMERON :

14 Me GORDON CAMERON : Bonjour, Monsieur. Je suis
15 Gordon Cameron. Je n'ai que quelques questions pour terminer
16 votre interrogatoire.

17 Alors, j'aimerais m'assurer de bien prononcer
18 votre nom - préférez-vous Ossoski (phon.) ou Ossovski (phon.)?

19 M. JOHN OSSOWSKI : Ossoski (phon.).

20 Me GORDON CAMERON : Merci. Et je m'excuse si je
21 parle au temps présent parce que je sais que vous êtes à la
22 retraite, alors si je vous parle comme si vous étiez toujours en
23 poste et responsable de l'Agence...

24 M. JOHN OSSOWSKI : [rires] Vous savez, j'ai
25 encore l'impression d'être responsable!

26 Me GORDON CAMERON : Oui. Lorsque vous étiez avec
27 l'ASFC, l'ASFC avait - et vous aviez... vous étiez responsable de
28 la Division de renseignements et application de la loi?

1 M. JOHN OSSOWSKI : Exact.

2 Me GORDON CAMERON : Et je regarde le site web -
3 corrigez-moi si j'ai tort - mais Ted Gallivan est vice-président
4 exécutif, donc ça serait de sa responsabilité aussi?

5 M. JOHN OSSOWSKI : Non - ça aurait été le vice-
6 président Scott Harris, qui était responsable de cette Division
7 de renseignements et application de la loi.

8 Me GORDON CAMERON : Dites-moi brièvement pourquoi
9 l'ASFC a cette division-là?

10 M. JOHN OSSOWSKI : Alors, cette division est
11 responsable d'avoir la situation... une connaissance
12 situationnelle et on a un centre de ciblage et on veut ajouter à
13 la valeur aux agents sur la première ligne, les choses qu'ils
14 doivent savoir. Donc, si nos partenaires veulent surveiller le
15 système, ils vont gérer ce truc-là. Si quelqu'un, une personne
16 d'intérêt rentre ou quitte le pays, ils vont faire la liaison
17 avec tous les autres partenaires de sécurité nationale. Et ça,
18 c'est le fonctionnement journalier. Et ils sont responsables
19 aussi pour renvoyer les gens qui sont inadmissibles au Canada.
20 Alors, c'est un poste compliqué.

21 Me GORDON CAMERON : Et c'est un gros service pour
22 la division?

23 M. JOHN OSSOWSKI : Oui oui.

24 Me GORDON CAMERON : Et ce service produit des
25 « produits de renseignements » à être utilisés par l'ASFC, le
26 personnel et la gestion?

27 M. JOHN OSSOWSKI : Pour ce qui est de la sécurité
28 nationale, nous sommes des consommateurs de renseignements.

1 Alors, on a des services de liaison et pour aller voir ce qui
2 serait utile pour les premières lignes. Alors, on prend
3 l'information.

4 **Me GORDON CAMERON** : Et après ça, vous tirez de
5 l'information qui est plus pertinente au mandat de l'ASFC et
6 c'est distribué à toute l'organisation?

7 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

8 **Me GORDON CAMERON** : Merci. Il me semble que les
9 deux préoccupations ici seraient utilisées, ces renseignements
10 et ces évaluations, pour protéger la sécurité du Canada en ce
11 qui concerne les gens qui arrivent au pays et de protéger vos
12 membres qui doivent composer avec ces situations sur la première
13 ligne.

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

15 **Me GORDON CAMERON** : Maintenant, vous avez produit
16 pour la Commission une série de ces rapports de situation et les
17 évaluations de renseignements et le tout premier,
18 SSM.NSC.CAN0000000068 - ce n'est pas le premier dans la
19 séquence, mais c'est le premier document que je vais montrer.

20 Alors, c'est un rapport de situation pour le 14
21 février à 10 h 30 le matin. Ce genre de rapport, ça vous dit
22 quelque chose?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

24 **Me GORDON CAMERON** : Et si on peut défiler pour
25 voir le genre de contenu qu'on trouve dans ce rapport, alors, il
26 y a une description de chaque porte d'entrée et ultimement, on
27 va se rendre à la page 8, mais là, les gens peuvent voir à peu
28 près les analyses statistiques et opérationnelles. Et ça, c'est

1 ce qui est envoyé à votre personnel. Et une fois rendu à la page
2 8, il y a un tableau et un titre « Renseignements et Application
3 de la loi » et en dessous, un sous-titre « Paysage du
4 renseignement », « Mise à jour » en rouge et le premier titre,
5 c'est « BLUF ». C'est quoi l'acronyme.

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Bottom Line Up Front.

7 **Me GORDON CAMERON** : Alors ça, c'est une
8 présentation compacte en haut de l'évaluation qui donne un
9 survol?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, c'est un document qui
11 était toujours en évolution, qui pouvait évoluer. Alors, on
12 n'avait pas besoin de lire le tout, juste se rendre directement
13 à la conclusion.

14 **Me GORDON CAMERON** : Et les mots ici :

15 « À compter du 14 février 2022, à 8 h
16 30, la menace est faible pour les
17 agents et l'infrastructure de l'ASFC. »

18 Alors ça, c'est le 14 février. Alors là, le
19 convoi, la protestation dure depuis quelques semaines déjà et je
20 me demande si vous pouvez confirmer - parce que c'est
21 l'impression que j'ai - que c'était la conclusion dans ces
22 rapports durant février, c'est-à-dire comme ça apparaît ici.
23 Est-ce que c'est votre souvenir aussi?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, je ne crois pas, ça a
25 toujours été faible et là, c'est le portrait national et pas les
26 petits trucs qui surgissent dans les ports d'entrée. Et
27 j'aimerais ajouter qu'ici, quand je dis « agents et
28 infrastructures », ça, c'est vraiment notre domaine. Alors, on a

1 un devoir pour s'assurer que l'environnement de nos agents est
2 sécuritaire et que l'infrastructure soit bien protégée.

3 **Me GORDON CAMERON** : Ah, merci, c'est très utile
4 pour le prochain point que je vais soulever.

5 Maintenant, on va vous demander le document
6 SSM.NSC.CAN.00001519 - et donc, c'est un rapport de situation.
7 Vous vous rappelez que les derniers, c'était à 10 h 30 le matin
8 et maintenant, on est à 4 h de l'après-midi. C'est exact?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, c'est exact.

10 **Me GORDON CAMERON** : Est-ce que c'était normal
11 pour ces rapports - alors, vous voyez que c'est le rapport de
12 situation spécifique au mandat des mandats COVID-19. Est-ce que
13 j'ai bien raison qu'il y avait deux documents qui étaient
14 produits par jour?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

16 Monsieur le greffier, on va aller encore une fois
17 à la page 8. Alors, c'est une analyse situationnelle des
18 passages frontaliers avec des cartes, des statistiques et encore
19 une fois, on a le « BLUF », Bottom Line Up Front. Et c'est le
20 même énoncé qu'on avait vu dans le dernier document et c'était
21 toujours le même énoncé pour la conclusion. Alors, pour le 14
22 février, à 14 h 30, la menace globale à l'Agence est faible.
23 Mais il y a une addition et il y a un ajout et l'ajout, c'est :

24 « Il y a un impact opérationnel
25 significatif qui pourrait donner lieu à
26 une menace à la sécurité économique du
27 Canada et sa prospérité. »

28 Maintenant, vous savez pourquoi vous êtes ici

1 aujourd'hui et on a vu l'évolution des évènements dans les
2 premiers... pour le mois de février. Alors, le 14 février, c'était
3 la date à laquelle le gouvernement a invoqué la *Loi sur les*
4 *mesures d'urgence*.

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

6 **Me GORDON CAMERON** : Reconnaissez-vous ce libellé,
7 qu'il y a eu un impact économique significatif qui pourrait
8 devenir une menace à la sécurité économique et la prospérité? Et
9 ça, ça vient de la section 58, la justification afin d'invoquer
10 la *Loi sur les mesures d'urgence*.

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne sais pas si c'est
12 exactement le même libellé, mais si vous le dites.

13 **Me GORDON CAMERON** : Je ne veux pas vous dire que
14 c'est le même libellé, mais c'est le concept qui fait partie de
15 l'explication en vertu de la section 58.

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

17 **Me GORDON CAMERON** : Pouvez-vous me dire ou savez-
18 vous pourquoi votre rapport BLUF, qui décrivait le risque pour
19 vos agents et pour la direction, pourquoi c'est passé d'une
20 description de la menace qui était faible pour les agents et
21 l'infrastructure et l'ajout que l'impact opérationnel
22 significatif pourrait donner lieu, etc...?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je peux vous dire qu'au
24 moment, je n'ai même pas fait attention à ce libellé dans le
25 rapport. Une fois que ça a été porté à mon attention, on a
26 examiné le tout et c'est que le directeur général par intérim
27 avait décidé, en vue des évènements qui s'étaient produits,
28 d'ajouter cet énoncé. Et je vais être clair que je suis

1 satisfait qu'ils l'aient fait et ce n'était pas pour appuyer la
2 Loi sur les mesures d'urgence. Ils ont fait ça de leur propre
3 chef. C'est ce que j'ai compris.

4 **Me GORDON CAMERON** : D'accord, merci.

5 On a un autre document, un rapport de situation.
6 Monsieur le greffier, pouvons-nous voir le document
7 SSM.NSC.CAN000000064?

8 Alors, regardez ça, Monsieur Ossowski et en
9 défilant, vous pouvez nous dire, de façon générale, si ça
10 semble... c'est semblable, mais c'est quel genre de rapport?

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est tout simplement quelque
12 chose qui a été envoyé dans un courriel, alors tout ce qui s'est
13 produit et la situation courante et en cours dans les ports
14 d'entrée.

15 **Me GORDON CAMERON** : Alors, si on pouvait défiler..
16 on peut s'arrêter ici. Encore une fois, on a un Bottom Line Up
17 Front avec un titre, donc « Situation côté renseignements » et
18 ici, on voit, à 8 h 30 le 14 février - et je cite :

19 « ... la menace globale pour les
20 officiers et l'infrastructure demeure
21 faible. »

22 Vous voyez cela?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

24 **Me GORDON CAMERON** : Et êtes-vous d'accord - et
25 pour ne pas tout revoir, et c'est bel et bien le rapport qui
26 avait été donné, c'est le même libellé pour tout le mois de
27 février?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

1 **Me GORDON CAMERON** : Maintenant, est-ce que nous
2 pouvons consulter le document SSM.NSC.CAN000062000?

3 Et je crois que nous allons voir - donc, c'est
4 une distribution de grande portée... et on cherche maintenant la
5 page 4. Encore là, on voit des tableaux, des statistiques des
6 activités aux ports d'entrée et ce qui arrive par rapport aux
7 renseignements et le BLUF. On va remonter pour avoir la date et
8 l'heure, s'il vous plaît.

9 Alors, c'est le jour suivant, c'est le 15 février
10 - merci, Monsieur le greffier. Le jour suivant, même genre de
11 rapport et pour ce qui est des renseignements, Bottom Line Up
12 Front, les mêmes mots que la menace est faible, mais on ajoute :

13 « ... mais on devrait être prudents parce
14 qu'il y a des rapports récents
15 concernant des groupes de gens qui ont
16 des idéologies... des extrémistes
17 violents motivés par une idéologie. »

18 **M. JOHN OSSOWSKI** : Ça, ça fait partie de la
19 sécurité nationale. L'une pourrait passer pour être une personne
20 en ligne qui pense à ces choses-là et qui maintenant passe à
21 l'action et fait quelque chose. Et ça, ça s'est produit après le
22 17 février, où il y avait quelque chose de ce genre-là qui s'est
23 produit.

24 **Me GORDON CAMERON** : Alors, en bas, les groupes
25 d'extrémistes violents motivés par une idéologie, nous avons une
26 observation aux ports d'entrée, à cause des protestations aux
27 ports d'entrée pourraient avoir un impact opérationnel
28 significatif à la sécurité économique et à la prospérité. C'est

1 un ajout comparé aux autres rapports, n'est-ce-pas?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

3 **Me GORDON CAMERON** : Maintenant, votre explication
4 - si j'ai bien compris - pour la fin de la journée du 14 février
5 et le prochain rapport du 15 février pour l'apparition de ces
6 renvois, dans la description de la menace quant aux agents et
7 l'infrastructure et là, tout à coup, cette apparition d'une
8 menace à la sécurité économique du Canada et sa prospérité. Et
9 d'après vous, ce n'était pas motivé par un effort ou une
10 intention des auteurs de répéter l'explication du gouvernement
11 et la justification pour avoir invoqué la *Loi sur les mesures*
12 *d'urgence*. Vous êtes d'accord avec ça?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois que c'est bien vrai.

14 **Me GORDON CAMERON** : L'évaluation d'une menace est
15 un guide sous-jacent les actions en matière de politique et non
16 pas un outil pour rationaliser?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

18 **Me GORDON CAMERON** : Si votre personnel commence à
19 penser que le contenu de ces évaluations est motivé par des
20 tentatives pour repousser les points de discussion du
21 gouvernement, ça va miner leur utilité?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne suis pas en désaccord.

23 **Me GORDON CAMERON** : Donc, il est important que
24 l'explication que vous avez donnée, qu'il s'agissait plus ou
25 moins d'une coïncidence que ce libellé apparaît après
26 l'invocation de la *Loi sur les mesures d'urgence*, tout de suite
27 après, c'était seulement une coïncidence et non pas une
28 tentative de répéter les points de discussion du gouvernement

1 relativement à l'invocation de la loi?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense que c'est vrai.

3 **Me GORDON CAMERON** : Un autre point :

4 chronologiquement, nous nous situons à la fin du processus ici,
5 nous en sommes à l'invocation de la loi et vous avez mentionné
6 un peu plus tôt, en réponse à une question de ma collègue, que
7 la seule contribution de l'ASFC au Cabinet, lorsqu'il évaluait
8 les dispositions de la *Loi sur les mesure d'urgence* pour aider
9 l'ASFC était donc des observations - surtout le fait que vous
10 n'aviez pas à l'heure actuelle les pouvoirs pour empêcher les
11 gens d'entrer pour assister à la manifestation et que ces
12 pouvoirs vous seraient utiles relativement aux objectifs que le
13 cabinet voulait atteindre. Vous rappelez-vous de cela?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

15 **Me GORDON CAMERON** : S'il vous plaît, Monsieur le
16 greffier, affichons le document SSM.NSC.CAN00000405; il s'agit
17 du procès-verbal de la réunion du GII du 20 février. Vous
18 rappelez-vous avoir participé à cette réunion?

19 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

20 **Me GORDON CAMERON** : Monsieur le greffier, faisons
21 dérouler le document, allons au bas de la page 6... ralentissez un
22 petit peu pour que nous puissions voir le contexte. Pouvez-vous
23 remonter, s'il vous plaît. Il s'agit du rapport du GII, un
24 rapport d'étape, en ce qui concerne les actions qui ont eu cours
25 après l'invocation de la *Loi sur les mesures d'urgence* puis on
26 voit là, ici, l'ASFC. Monsieur Ossowski, avez-vous fourni cette
27 contribution? Est-ce que c'est ce que vous avez dit au GII?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, je crois.

1 **Me GORDON CAMERON** : Étiez-vous présent
2 virtuellement ou en personne?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Virtuellement.

4 **Me GORDON CAMERON** : Et est-ce que vous aviez
5 parlé ou vous avez soumis un rapport à cet effet?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense que je faisais
7 rapport.

8 **Me GORDON CAMERON** : Et on vous aurait informé à
9 l'avance - j'imagine - parce que même pour le président de
10 l'ASFC, c'est une réunion importante et on vous aurait informé?

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, le 19 février, on m'a
12 avisé qu'il y a eu des gens qui ont été repoussés à la frontière
13 sur la base des pouvoirs de la Loi sur les mesures d'urgence.

14 **Me GORDON CAMERON** : Pouvez-vous répéter?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : À Prescott, le 19 février,
16 deux étrangers qui voulaient entrer au Canada se sont vu
17 interdire leur entrée. Ils voulaient participer à la
18 manifestation. Autrement, ils auraient pu entrer, mais on a
19 utilisé les pouvoirs de la *Loi sur les mesures d'urgence* pour
20 leur interdire l'entrée. Voilà de quoi on parle ici.

21 **Me GORDON CAMERON** : Avez-vous fait rapport
22 autrement au GII d'occurrences de genres alors que l'ASFC
23 utilisait le pouvoir de la *Loi sur les mesures d'urgence*?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'était la première fois.

25 **Me GORDON CAMERON** : Et la dernière?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

27 **Me GORDON CAMERON** : Donc, les pouvoirs en vertu
28 de la *Loi sur les mesures d'urgence* qui ont permis à l'ASFC

1 d'interdire d'entrer certaines personnes étaient en lien et ont
2 été utilisées seulement pour ces deux personnes du 19 février?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, exact.

4 **Me GORDON CAMERON** : Merci, Monsieur le
5 commissaire, j'ai terminé.

6 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Très bien, merci.

7 Maintenant, j'aimerais appeler les organisateurs du Convoi.

8 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me BRENDAN MILLER :**

9 **Me BRENDAN MILLER** : Bonjour Monsieur. Je suis
10 Brendan Miller. Nous avons déjà transigé ensemble pour d'autres
11 dossiers. Je suis l'avocat du Convoi, c'est-à-dire les
12 représentants des manifestants qui étaient à Ottawa en janvier
13 et en février; ça n'a rien à voir avec les frontières.

14 J'aimerais seulement revenir sur certains points
15 et discuter des renseignements que vous obtenez à l'échelle
16 internationale et qui sont donnés à l'ASFC.

17 Donc, bien sûr, le Canada fait partie de ce qu'on
18 appelle les Cinq Yeux. Pouvez-vous nous expliquer ce que c'est?

19 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est le Canada, l'Australie,
20 la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis. Nous
21 avons une relation depuis la Deuxième Guerre mondiale.

22 **Me BRENDAN MILLER** : Et dans ce groupe, les
23 renseignements qui sont recueillis sont distribués à l'ASFC pour
24 des fins de sécurité?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

26 **Me BRENDAN MILLER** : Et bien sûr, on parle des
27 États-Unis - donc, vous obtenez des renseignements d'organismes
28 américains relativement à toute forme de menace qui pourrait

1 exister pour le Canada, mais également aux États-Unis. Et ça,
2 c'est essentiellement inclus dans la base de données de l'ASFC
3 et donc, vous l'avez - et ça concerne les gens qui traversent la
4 frontière.

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, si l'information est
6 pertinente pour la frontière.

7 **Me BRENDAN MILLER** : N'est-il pas juste de dire
8 que pendant la manifestation, les organismes américains comme le
9 FBI n'ont pas fourni à l'ASFC ou aux autres pays de
10 l'information en lien à la menace pour le Canada?

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne sais pas; je pense qu'il
12 faudrait que vous parliez à ceux qui travaillent au sein du
13 SCRS, par exemple.

14 **Me BRENDAN MILLER** : Mais vous, à titre de
15 président de l'ASFC, on n'a pas attiré votre attention sur une
16 forme de menace pour le Canada qui viendrait des États-Unis?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

18 **Me BRENDAN MILLER** : Et donc, vous n'avez jamais
19 transmis une telle information au Cabinet, aux élus, aux
20 responsables politiques parce que vous ne l'aviez pas?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois.

22 **Me BRENDAN MILLER** : Et juste pour être clair,
23 vous n'avez pas conseillé le Cabinet, vous n'avez pas dit qu'il
24 y avait une menace en vertu de l'article 2 de la *Loi sur le*
25 *SCRS*?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non, je ne pouvais pas faire
27 allusion à une menace en vertu d'un article de cette loi.

28 **Me BRENDAN MILLER** : Parce qu'on entend parler -

1 tous les organismes d'application de la loi qui ont témoigné à
2 date ont dit que cela relevait du SCRS exclusivement.

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

4 **Me BRENDAN MILLER** : Et donc, si le SCRS est le
5 seul organisme qui fournit cette information et le SRCS dit
6 qu'il n'y a pas de menace en vertu de l'article 2 et de la loi,
7 n'est-il pas juste de dire que le Cabinet n'a jamais été mis au
8 courant d'une menace en vertu de cet article?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Il faudrait que vous parliez
10 au directeur du SCRS.

11 **Me BRENDAN MILLER** : Lorsque vous parliez au GII,
12 n'est-il pas juste de dire qu'il n'y a pas eu d'organisme
13 d'application de la loi ou de service de renseignements au
14 Canada qui a avisé le gouvernement qu'il y avait une menace en
15 vertu de l'article 2?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Il faudrait que vous parliez
17 au directeur du SCRS.

18 **Me BRENDAN MILLER** : Et dans le cadre de vos
19 discussions avec les hauts responsables politiques, il a été dit
20 publiquement que les organismes d'application de la loi les ont
21 avisés que le seuil pour invoquer la loi avait été respecté. De
22 quels organismes d'application de la loi parle-t-on?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne sais pas qui aurait pu
24 dire cela.

25 **Me BRENDAN MILLER** : Nous non plus. Merci.

26 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci. Ensuite, la Ville de
27 Windsor.

28 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me JENNIFER KING :**

1 **Me JENNIFER KING** : Bonjour Monsieur Ossowski.

2 Est-ce que je prononce votre nom correctement?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

4 **Me JENNIFER KING** : Je suis Jennifer King, je suis
5 avocate pour la Ville de Windsor.

6 Le pont Ambassador et les installations de l'ASFC
7 sont la propriété... sont une propriété privée, n'est-ce-pas?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

9 **Me JENNIFER KING** : Et c'est la Canadian Transit
10 Company qui est propriétaire, une subsidiaire canadienne?

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

12 **Me JENNIFER KING** : Qui est propriétaire des
13 terrains autour du pont?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, c'est l'ASFC - je pense
15 que ça nous appartient en vertu de la *Loi sur les douanes*,
16 article 6.

17 **Me JENNIFER KING** : Y a-t-il d'autres frontières
18 internationales gérées par l'ASFC qui sont la propriété d'une
19 entreprise privée?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Plusieurs, oui - on les
21 appelle les opérateurs en vertu de l'article 6 de la loi. Et
22 donc, ils sont propriétaires, mais ils permettent à la
23 circulation de passer.

24 **Me JENNIFER KING** : Vous connaissez Windsor et
25 l'endroit où se trouve le pont?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

27 **Me JENNIFER KING** : Le pont Ambassador est à la
28 fin d'une route municipale, n'est-ce-pas, la Huron Church Road?

1 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

2 Me JENNIFER KING : Et cette route est à trois
3 kilomètres de l'autoroute provinciale?

4 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

5 Me JENNIFER KING : Les conducteurs de véhicules
6 doivent traverser six ou sept intersections avec des feux de
7 circulation sur cette route.

8 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

9 Me JENNIFER KING : Est-ce unique, en ce qui
10 concerne les points d'entrée commerciaux?

11 M. JOHN OSSOWSKI : Je ne dirais pas que c'est
12 unique en son genre - chaque point d'entrée est différent en ce
13 qui concerne l'infrastructure qui y mène et qui permet d'en
14 sortir. C'est une situation particulière, c'est certain.

15 Me JENNIFER KING : Et il y a des zones
16 résidentielles des deux côtés, il y a des institutions, il y a
17 des entreprises, des écoles, l'Université de Windsor est à côté
18 du pont, n'est-ce-pas?

19 M. JOHN OSSOWSKI : Oui, c'est exact.

20 Me JENNIFER KING : Ici, dans la ville, cette
21 route est un point d'accès entre l'est et l'ouest de Windsor?

22 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

23 Me JENNIFER KING : La route sous le pont, sur la
24 Huron Church Road, est une route importante qui permet de
25 connecter l'ouest de Windsor au centre-ville.

26 M. JOHN OSSOWSKI : Je ne connais pas cette route
27 en particulier.

28 Me JENNIFER KING : Donc, des milliers de camions

1 qui traversent la frontière chaque jour ici et passent sur la
2 route Huron Church Road, comme les résidents?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

4 **Me JENNIFER KING** : Le maire a témoigné la semaine
5 dernière, en réponse à une question de l'avocat de la Commission
6 et on lui a dit : est-ce qu'il y a eu des discussions pour
7 empêcher le blocage? Et le maire a dit qu'en raison de la
8 distance entre le pont Ambassador et l'autoroute et le nombre
9 d'entreprises, d'hôtels, d'écoles, de maisons qui ont besoin
10 d'un accès direct à Huron Church Road, il a dit donc qu'il
11 serait à toutes fins pratiques pratiquement impossible de
12 garantir avec quelque certitude que ce soit qu'on peut avoir une
13 route pour les camions sans créer de perturbations importantes
14 pour la collectivité. Êtes-vous d'accord?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, je suis d'accord. Et
16 après la réouverture du pont, il y a eu beaucoup de mesures qui
17 ont été prises pour mettre des barrières pour empêcher que
18 d'autres manifestants arrivent.

19 **Me JENNIFER KING** : J'aimerais vous poser quelques
20 questions à cet égard. Monsieur le greffier, pouvez-vous
21 afficher le document SSM.NSC.CAN.00000340_REL.0001?

22 Monsieur Ossowski, je ne sais pas si nous en
23 avons discuté aujourd'hui - je ne sais pas si j'ai manqué ça -
24 mais est-ce qu'on vous a posé des questions sur ce document?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne pense pas.

26 **Me JENNIFER KING** : OK. Pouvez-vous nous dire ce
27 que c'est?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Il s'agit de documents

1 d'informations qui auraient été préparés à mon intention avant
2 une réunion, je ne sais pas laquelle.

3 **Me JENNIFER KING** : Donc, ça aurait été aux
4 alentours du 16 février, assurément après l'invocation de la
5 loi?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

7 **Me JENNIFER KING** : Pouvez-vous aller à la
8 dernière puce sur la dernière page, s'il vous plaît? Vous verrez
9 ici, cette dernière puce, on dit ici :

10 « Depuis la réouverture du pont, nous
11 n'avons pas vu de perturbations de
12 services ou de délais à la frontière,
13 c'est une bonne nouvelle. Les
14 partenaires d'application de la loi
15 maintiennent une présence importante
16 dans la zone et les policiers érigent
17 des barrières de béton le long de la
18 rue Huron Church et le pont
19 Ambassador. »

20 C'est ce à quoi vous faisiez allusion?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

22 **Me JENNIFER KING** : S'il vous plaît, allons à la
23 page 3. Ici, lorsqu'on voit « Point d'entrée temporaire et
24 raffermissement du corridor », deuxième puce. On voit ici que
25 l'ASFC :

26 « ... a identifié 22 points d'entrée à
27 haut risque. S'ils étaient bloqués, ils
28 fragiliserait la chaîne

1 d'approvisionnement et de commerce
2 international. »

3 C'est ça?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense, oui.

5 **Me JENNIFER KING** : L'ASFC a collaboré avec les
6 services de police de compétence et les services municipaux pour
7 s'assurer de l'intégrité de ces corridors?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, en effet, en lien avec le
9 point d'entrée.

10 **Me JENNIFER KING** : Seulement le point d'entrée?

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

12 **Me JENNIFER KING** : Donc à Windsor, la police de
13 compétence est la police de la Ville de Windsor?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

15 **Me JENNIFER KING** : Et les hauts responsables
16 seraient bien sûr les gens de la Ville de Windsor?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

18 **Me JENNIFER KING** : Saviez-vous que ce
19 raffermissment temporaire a eu un impact important sur la
20 collectivité qui habitait auprès du pont et le long de Huron
21 Church Road?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je suis certain.

23 **Me JENNIFER KING** : J'ai quelques questions pour
24 clarifier l'incidence des blocages à la frontière sur d'autres
25 points d'entrée. Vous pouvez retirer ce document.

26 L'ASFC est aussi responsable du ferry pour les
27 camions à Windsor?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Le ferry? Je ne savais pas

1 qu'il y avait un ferry.

2 **Me JENNIFER KING** : Bon, alors je ne vais pas vous
3 poser des questions sur ce ferry - je vais noter que l'ASFC a
4 déposé un profil du pont Ambassador. Je ne vais pas en parler si
5 vous ne le connaissez pas, mais pour le dossier, il s'agit du
6 PB.NSC.CAN00009539_REL.

7 Dans ce profil, Monsieur Ossowski, on dit que
8 l'ASFC est responsable du ferry pour les camions et je voulais
9 vous demander s'il y avait eu une incidence sur les opérations
10 du ferry.

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne savais pas qu'il y avait
12 un ferry, d'abord!

13 **Me JENNIFER KING** : Très bien. Ce matin, vous avez
14 parlé de l'incidence du blocage du pont Ambassador sur le pont
15 Bluewater et d'autres ponts. Est-ce que ces blocages ont eu un
16 impact sur la circulation au pont Ambassador?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui et je pense qu'on ne peut
18 pas surestimer à quel point toutes les infrastructures sont
19 liées et ces évènements, parce que nous envoyons une alerte et
20 les gens allaient consulter le site pour voir à combien étaient
21 les temps d'attente et s'il y avait des perturbations, nous
22 essayions de réaffecter les agents à d'autres endroits pour
23 s'assurer que nous puissions gérer la circulation. C'était une
24 situation très fluide.

25 **Me JENNIFER KING** : J'ai compris que ce matin,
26 vous avez dit que le pont Bluewater et le blocage là-bas a
27 commencé autour du 6 février?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense, mais il faudrait que

1 je vérifie mes notes.

2 **Me JENNIFER KING** : À ce moment-là, est-ce qu'il y
3 avait des opérations escargot là-bas?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Il faudrait que je regarde mes
5 notes, je pense.

6 **Me JENNIFER KING** : Mais bien sûr, les blocages,
7 la circulation au ralenti dans des ponts d'Ontario, ça a eu un
8 impact sur l'utilisation des ponts adjacents?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

10 **Me JENNIFER KING** : J'ai quelques questions pour
11 clarifier les pouvoirs de l'ASFC dans les points d'entrée.

12 Ce matin, vous avez témoigné à savoir que l'ASFC
13 a des pouvoirs limités pour procéder à des arrestations dans les
14 points d'entrée. Votre rapport institutionnel confirme que
15 l'ASFC a des pouvoirs d'arrestation lorsqu'ils effectuent leurs
16 tâches aux points d'entrée.

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Nos pouvoirs sont limités et
18 ils relèvent du Code criminel - de la *Loi sur les douanes*,
19 plutôt et la *Loi sur la protection des réfugiés*. Par exemple, on
20 pourrait détenir quelqu'un qu'on pense conduire en état
21 d'ébriété et donc, nous le détenons et on collabore avec les
22 autres organismes jusqu'à ce qu'il y ait des accusations
23 déposées.

24 **Me JENNIFER KING** : Est-ce que les agents de
25 l'ASFC ont l'autorité de procéder à des arrestations en vertu du
26 Code criminel?

27 **M. JOHN OSSOWSKI** : Il faudrait poser la question
28 aux avocats, mais je pense que c'est seulement en lien avec la

1 *Loi sur les douanes et la Loi sur la protection du statut de*
2 *réfugié.*

3 **Me JENNIFER KING** : Ils n'ont pas les pouvoirs,
4 par exemple, d'arrêter quelqu'un en vertu du Code criminel,
5 quelqu'un qui a enfreint une ordonnance de la Cour?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne sais pas, à moins qu'il
7 y ait peut-être un mandat d'arrestation qui circule.

8 **Me JENNIFER KING** : Pouvons-nous regarder le
9 document SSM.NSC.CAN00000340_REL.0001? Alors, encore une fois,
10 ce sont des documents de briefage, les vôtres. On va passer à
11 la page 5, s'il vous plaît. Il semble y avoir une pièce jointe
12 intitulée « Mesures d'urgence - Actions ASFC ». Est-ce que vous
13 reconnaissez ce document?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non, mais ça ressemble à l'un
15 de nos documents.

16 **Me JENNIFER KING** : Si vous pouvez passer à la
17 page 6, l'avant-dernière puce, on dit :

18 « Les agents ne sont pas désignés afin
19 d'appliquer les dispositions
20 criminelles de la *Loi sur les mesures*
21 *d'urgence*. Ils ne peuvent pas engager
22 directement dans des opérations
23 d'application de la loi et des
24 rassemblements publics interdits. »

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exactement, parce que ce ne
26 sont pas des agents de la paix.

27 **Me JENNIFER KING** : Et la dernière phrase dit :
28 « Les agents de l'Agence doivent

1 immédiatement contacter leurs agents de
2 renseignements pour partager
3 l'information avec les corps policiers
4 pertinents. »

5 Alors, c'est dans les circonstances où un agent
6 constate une violation?

7 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

8 **Me JENNIFER KING** : Alors, s'il y a un
9 rassemblement ou un attroupement illégal à l'intérieur du port
10 d'entrée, vous allez quand même dépendre du corps policier
11 compétent?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : On travaille toujours avec la
13 police compétente parce qu'on n'a pas... dans les cas où on n'a
14 pas les pouvoirs nous-mêmes.

15 **Me JENNIFER KING** : Donc, à l'extérieur du point
16 d'entrée à Windsor, vous dépendez des services policiers de
17 Windsor pour gérer le barrage parce que le barrage était à une
18 intersection municipale?

19 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

20 **Me JENNIFER KING** : Le directeur général de
21 Windsor, Joe McMahon - il faisait partie du Centre de
22 commandement qui a été monté près du pont Ambassador, exact?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

24 **Me JENNIFER KING** : Saviez-vous que le Centre de
25 commandement était situé dans le Centre des services d'urgence
26 de la ville?

27 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne connaissais pas
28 l'emplacement exact.

1 **Me JENNIFER KING** : Savez-vous s'il y avait un
2 désaccord entre la Province de l'Ontario et le gouvernement
3 fédéral pour savoir quel palier de gouvernement avait l'autorité
4 pour répondre au barrage du pont Ambassador?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Pas dans beaucoup de détails.
6 Je connaissais nos pouvoirs, qui sont limités au point d'entrée
7 lui-même.

8 **Me JENNIFER KING** : Pouvons-nous consulter le
9 document SSM.NSC.CAN00000374_REL.0001?

10 Il s'agit d'un courriel de Nathalie Drouin qui
11 vous a été envoyé le 10 février. Qui est Nathalie Drouin?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est la greffière adjointe du
13 Conseil privé.

14 **Me JENNIFER KING** : On va aller jusqu'en bas, à la
15 toute fin et vous voyez dans le courriel, Nathalie Drouin à vous
16 et à d'autres.

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

18 **Me JENNIFER KING** : OK. Alors, elle demande si on
19 peut :

20 « ... déclarer la région du pont
21 Ambassador comme un corridor commercial
22 afin d'avoir juridiction? »

23 Vous voyez ceci?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, je vois ça.

25 **Me JENNIFER KING** : Monsieur Ossowski, vous avez
26 envoyé cette question-là à Michael Keenan de Transport Canada?

27 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

28 **Me JENNIFER KING** : Et on va remonter et vous

1 allez voir sa réponse. Est-ce que vous reconnaissez ces
2 courriels?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

4 **Me JENNIFER KING** : Je ne vais pas lire toute sa
5 réponse, mais on parle que le ministère des transports de
6 l'Ontario continue à suggérer que le gouvernement fédéral avait
7 toute l'autorité pour gérer les passages internationaux. Et
8 Monsieur Keenan répond, il dit :

9 « ... ça, ça vient mêler les pouvoirs
10 entre les gouvernements. »

11 Est-ce que vous vous rappelez de ça ? Ça sème la
12 conclusion, autrement dit.

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je le lis en même temps que
14 vous, alors je vais dire oui.

15 **Me JENNIFER KING** : Et Monsieur Keenan parle des
16 autorités fédérales en vertu de la *Loi sur les douanes* et la *Loi*
17 *sur les ponts et tunnels internationaux*, mais que ces lois :

18 « ... n'ont pas de pouvoir par rapport
19 aux barrages. »

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Ça semble être le cas.

21 **Me JENNIFER KING** : Êtes-vous d'accord avec
22 l'évaluation de Monsieur Keenan?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

24 **Me JENNIFER KING** : Merci, Monsieur le greffier.

25 Monsieur Ossowski, vous savez que Windsor et
26 d'autres municipalités ont eu des problèmes en termes de
27 capacité pour se confronter à cette situation pour protéger les
28 infrastructures et pensez-vous qu'en améliorant les ressources

1 nécessaires, on pourrait atténuer le risque de répercussions
2 majeures sur les ports d'entrée fédéraux?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois que ça s'applique à
4 plusieurs ports d'entrées qui ont eu des perturbations, en se
5 basant sur la géographie ou les routes d'accès aux ports
6 d'entrée, oui.

7 **Me JENNIFER KING** : Merci. Et êtes-vous d'accord
8 que le barrage, que les responsabilités, les réactions n'étaient
9 pas uniformes?

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : On a vu ça au pays. Moi, je
11 veux gérer les frontières de façon uniforme et quand j'ai vu les
12 variations de réactions - soit par les corps policiers et leurs
13 façons d'intervenir ou tout dépendant de leurs infrastructures,
14 ça causait un problème pour nous.

15 **Me JENNIFER KING** : Monsieur le commissaire, je
16 n'ai que quelques questions.

17 **COMMISSAIRE ROULEAU** : En fait, vous avez dépassé
18 votre temps, mais veuillez conclure le plus rapidement possible.

19 **Me JENNIFER KING** : Merci. Monsieur Ossowski, le
20 maire Dilkens de Windsor avait écrit aux gouvernements ontarien
21 et fédéral que suite aux barrages, qu'il faudrait avoir une
22 meilleure collaboration et d'appuis des autorités locales pour
23 améliorer la sécurité de nos frontières, ça semble une évidence.
24 Êtes-vous d'accord avec lui?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

26 **Me JENNIFER KING** : Et étant donné les questions
27 de compétence pour les ponts internationaux comme à Windsor et
28 votre preuve, êtes-vous d'accord qu'un plan précis devrait être

1 monté par les trois paliers de gouvernement pour les passages
2 frontaliers internationaux?

3 **M. JOHN OSSOWSKI** : Si j'aimerais offrir une
4 recommandation à la Commission, c'est quelque chose qui doit
5 être fait aussi et comment les services de police de compétence,
6 ça devrait être exercé de façon régulière pour empêcher ces
7 enracinements qui sont tellement difficiles à déplacer.

8 **Me JENNIFER KING** : Et ma question finale,
9 Monsieur Ossowski - et merci Monsieur le commissaire de votre
10 indulgence - êtes-vous d'accord, donc, que la coordination pour
11 les trois paliers de gouvernement, y compris la coordination des
12 responsabilités et des responsabilités de coûts devrait faire
13 partie de ce plan?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne peux pas parler des
15 finances, mais une coordination de responsabilités rendrait la
16 vie plus facile pour les trois paliers pour gérer ces situations
17 dans l'avenir.

18 **Me JENNIFER KING** : Merci - voilà mes questions.

19 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci. Et maintenant, le
20 Gouvernement de l'Alberta.

21 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me STEPHANIE BOWES :**

22 **Me STEPHANIE BOWES** : Bonjour, mon nom est
23 Stephanie Bowes pour le Gouvernement de l'Alberta.

24 Je vais demander au greffier de montrer
25 DOJ.IR.00000006, c'est le rapport institutionnel et on va aller
26 jusqu'à la page 35.

27 Bon, ça, ce sont les accommodements durant la
28 fermeture pour les ports d'entrée en Alberta et je ne vais pas

1 revoir tout le tableau, mais il y a des jours où, dans les pires
2 journées, où la circulation passait par Coutts, mais il y avait
3 des journées où il n'y avait aucune circulation, en particulier
4 les 31 janvier et 2 février.

5 Est-ce que d'après vous, c'était lorsque
6 l'autoroute 4 était complètement barrée?

7 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois bien, oui.

8 **Me STEPHANIE BOWES** : Et encore le 9 février, en
9 raison du barrage.

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est exact.

11 **Me STEPHANIE BOWES** : Et les 13 et 14, ça, c'était
12 la GRC qui avait demandé qu'on ferme - pardon, qu'on suspende le
13 port d'entrée, exact?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : La suspension, oui.

15 **Me STEPHANIE BOWES** : À la page 6 du même
16 document, on voit les tableaux pour les ports d'entrée de Del
17 Bonita et Carway et on voit les changements dans le débit de
18 circulation. Donc, il y avait des accommodements pour accommoder
19 la circulation commerciale qui passerait normalement par Coutts
20 - alors, ils ont été dirigés vers Del Bonita, normalement, qui
21 était fermé le samedi et le dimanche et qui était ouvert les 12
22 et 13?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

24 **Me STEPHANIE BOWES** : Et les heures d'affaires ont
25 été prolongées à Del Bonita et Carway.

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Carway, oui.

27 **Me STEPHANIE BOWES** : Carway? Merci. Et je
28 comprends aussi que les Services frontaliers des États-Unis

1 permettaient des livraisons pour des transports de viande qui
2 passaient par Sweet Grass et Sweet Grass, c'est du côté du
3 Montana, n'est-ce-pas? C'est de l'autre côté de Coutts, n'est-
4 ce-pas?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

6 **Me STEPHANIE BOWES** : Et l'USCBP a aussi facilité
7 le passage de bétail pour entrer aux États-Unis et après ça, ils
8 étaient dirigés vers des services vétérinaires et d'inspection?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

10 **Me STEPHANIE BOWES** : Et le bétail était permis -
11 le bétail entré ou les animaux entraient à Sweet Grass pendant
12 que le service était suspendu à Coutts, exact?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

14 **Me STEPHANIE BOWES** : Maintenant, est-ce que le
15 port d'entrée de Coutts a vécu d'autres perturbations après le
16 15 février?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois - j'ai regardé le
18 journal quotidien, si vous voulez... le 21 février, j'ai écrit à
19 la page 58 :

20 « La GRC est en train de surveiller un
21 attroupement de protestataires à Milk
22 River. »

23 Alors, c'était plutôt des échauffourées après que
24 le barrage ait été démantelé, mais il y avait encore des
25 activités.

26 **Me STEPHANIE BOWES** : Est-ce que ça a affecté les
27 services à Coutts?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

1 **Me STEPHANIE BOWES** : Et on vous a posé la
2 question où vous avez parlé des mesures d'urgence. Vous avez dit
3 que vous pensez que c'était les pouvoirs provinciaux pour
4 contraindre quelqu'un.

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Est-ce que vous parlez du
6 rapport pour la rencontre FPT?

7 **Me STEPHANIE BOWES** : Oui. Et vous pensez surtout
8 à l'Alberta et les pouvoirs de l'Alberta avec ses propres lois?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'était une référence générale
10 à savoir quels pouvoirs provinciaux pourraient être utilisés
11 pour contraindre les dépanneuses et je crois que l'Alberta a ce
12 pouvoir-là en vertu de sa loi.

13 **Me STEPHANIE BOWES** : Je voulais préciser une
14 chose parce qu'on nous a dit que c'était sous la *Loi de la*
15 *protection des infrastructures critiques* et vous avez dit que ce
16 n'était pas le cas, n'est-ce-pas?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : C'est ce que je croyais être
18 la vérité, oui.

19 **Me STEPHANIE BOWES** : Merci - voilà, c'est tout
20 pour mes questions.

21 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci. Maintenant, la
22 Police provinciale de l'Ontario.

23 **Me JINAN KUBURSI** : Bonjour, Monsieur le
24 commissaire. Vous m'entendez?

25 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Oui.

26 **(PROBLÈMES TECHNIQUES - COURTE PAUSE)**

27 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me JINAN KUBURSI :**

28 **Me JINAN KUBURSI** : Monsieur Ossowski, bonjour.

1 Je suis Jinan Kubursi, je suis procureure pour la PPO et j'ai
2 quelques brèves questions pour vous au sujet des renseignements
3 et le partage d'informations parmi les ministères et les
4 agences.

5 Alors, dans votre résumé de témoignage, vous avez
6 été interviewé avec votre collègue, Monsieur Harris, qui était
7 le V-P des Renseignements et application de la loi à l'ASFC
8 pendant le convoi, c'est bien ça?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

10 **Me JINAN KUBURSI** : Alors, j'imagine que vous
11 dépendez de Monsieur Harris pour vous faire rapport par rapport
12 aux renseignements. Est-ce que c'est bien cela?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Tout ce qui est pertinent à
14 ça, oui.

15 **Me JINAN KUBURSI** : Alors, je comprends que vous
16 ne connaissez peut-être pas tous les détails pour les processus
17 et les sources d'information dans la Division des renseignements
18 et de l'application de la loi de l'Agence, mais saviez-vous que
19 le Bureau de renseignements de la PPO partageait activement des
20 renseignements par rapport au convoi tout au long du convoi en
21 janvier et février 2022?

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je peux dire que oui, de façon
23 générale, c'est mon souvenir.

24 **Me JINAN KUBURSI** : Alors, puisque vous vous en
25 rappelez, Monsieur le greffier, on va regarder le résumé du
26 témoignage, qui est le document WTS46. Nous y avons référé plus
27 tôt dans votre témoignage aujourd'hui. Maintenant, si nous
28 allons à la page 3, au deuxième paragraphe, on peut y lire :

1 « À la connaissance de Monsieur Harris,
2 l'Agence n'a pas donné ni reçu des
3 divulgations de renseignements des
4 partenaires avant l'arrivée du convoi à
5 Ottawa... »

6 D'après ce que vous avez dit, Monsieur Ossowski,
7 il me semble que vous aviez une connaissance générale que la PPO
8 était en train d'offrir de l'information à l'ASFC ou vous l'avez
9 su à un moment donné.

10 **M. JOHN OSSOWSKI** : Comme Monsieur Harris le dit
11 dans ses notes, je savais que la PPO était en train de produire
12 des renseignements, mais de façon générale, dans une situation
13 comme celle-ci, ce qu'on recevait par nos partenaires, c'était
14 des connaissances situationnelles pour savoir comment s'ajuster
15 en termes de la gestion de la frontière. Alors, je ne savais pas
16 si Monsieur Harris avait dit qu'on n'en avait pas reçu, de
17 renseignements directs, de la PPO.

18 **Me JINAN KUBURSI** : D'accord. Et ce n'est pas
19 parce que je doute des connaissances de Monsieur Harris, mais du
20 point de vue de la PPO, on veut s'assurer que les actes sont
21 clairs par rapport au partage d'information dans le domaine du
22 renseignement. Et pour cette raison-là, j'aimerais maintenant
23 qu'on passe au document OPP4557, s'il vous plaît.

24 Monsieur Ossowski, il s'agit d'une liste de
25 distribution du Bureau de renseignements de la PPO et, aux fins
26 des actes, cette liste de distribution, on en parle à la page 23
27 du rapport institutionnel de la PPO.

28 Mais on voit, Monsieur Ossowski, que si on va

1 jusqu'en haut, ça parle d'agences partenaires, février 2020. Et
2 à la page 3 - et je présume, Monsieur Ossowski, j'imagine que
3 vous n'avez jamais vu ce document, c'est bien ça?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me JINAN KUBURSI** : Alors, à la page 3 - je sais
6 que ça vous met au défi - mais on voit ici qu'il y a Melanie
7 Rose, ASCF. Pouvez-vous confirmer que vous voyez ça?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

9 **Me JINAN KUBURSI** : C'est bien l'adresse courriel?
10 Est-ce que vous connaissez Melanie Rose?

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

12 **Me JINAN KUBURSI** : Et si on défile davantage, à
13 la page 5, à la mi-page, on voit une adresse ASFC et voilà,
14 Joshua Newby, par exemple. Monsieur Ossowski, vous voyez cette
15 liste de distribution et que cette liste comprend des employés
16 de l'AFSC?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

18 **Me JINAN KUBURSI** : Connaissez-vous Joshua Newby,
19 juste pour que nous puissions comprendre son rôle au sein de
20 l'organisation?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

22 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Nous n'avons plus de temps,
23 alors vous devrez conclure.

24 **Me JINAN KUBURSI** : Une dernière question rapide -
25 merci beaucoup, Monsieur le Commissaire.

26 Monsieur le greffier, pourriez-vous afficher le
27 document PB.CAN.00001535? J'aimerais regarder ce document.
28 Pouvez-vous le réduire un peu? Je pense qu'au milieu du

1 document, il devrait y avoir une indication quant au rôle de
2 Josh Newby au sein de cette structure de commandement
3 d'incident. Le voyez-vous?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me JINAN KUBURSI** : Donc, selon ce diagramme, il
6 semble que Josh Newby est directeur exécutif relativement aux
7 protestations en raison des obligations vaccinales.

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, ça semble être le cas.

9 **Me JINAN KUBURSI** : Merci beaucoup - c'était mes
10 questions. Merci, Monsieur le commissaire pour ce temps
11 additionnel. Merci, j'ai terminé.

12 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Ensuite, nous avons le
13 Democracy Fund, JCCF.

14 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me HATIM KHEIR :**

15 **Me HATIM KHEIR** : Bonjour, je suis Hatim Kheir,
16 l'avocat pour le Centre des libertés constitutionnelles.

17 Première question : quels sont les pouvoirs des
18 agents frontaliers relativement à l'empêchement, l'interdiction
19 d'entrer? Vous avez dit que les agents ont ces pouvoirs en vertu
20 des règlements.

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

22 **Me HATIM KHEIR** : On a aussi parlé de la capacité
23 des agents d'interdire d'entrer les gens qui viennent pour un
24 but illicite connu. Ils peuvent le faire, n'est-ce-pas?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Avant ou après la loi?

26 **Me HATIM KHEIR** : Avant.

27 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, mais ce n'était pas une
28 manifestation illégale avant que la loi ait été invoquée.

1 **Me HATIM KHEIR** : Oui, mais si un agent savait
2 qu'une personne voulait entrer au Canada dans un but illicite,
3 l'agent pourrait empêcher cette personne d'entrer?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, si c'était pour un but
5 illicite.

6 **Me HATIM KHEIR** : Et vous avez dit que l'un des
7 problèmes avec ça, c'est que les agents doivent savoir qu'une
8 personne vient pour ce but illicite?

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

10 **Me HATIM KHEIR** : En vertu des règlements de la
11 *Loi sur les mesures d'urgence*, les agents peuvent empêcher
12 quelqu'un d'entrer si on sait qu'ils viennent au Canada pour un
13 certain but illicite?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

15 **Me HATIM KHEIR** : Oui, mais les agents ont le même
16 problème, c'est-à-dire qu'ils doivent déterminer quelles sont
17 les intentions d'une personne.

18 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, mais une question
19 habituelle destinée aux étrangers, c'est « Pourquoi êtes-vous
20 ici? » et donc, ça, ça vous amène dans une série de questions et
21 l'agent, au bout du compte, peut déterminer si la personne qui
22 veut entrer peut entrer.

23 **Me HATIM KHEIR** : Même chose si la personne veut
24 entrer pour une raison illicite?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

26 **Me HATIM KHEIR** : Vous avez décrit comment l'ASFC
27 pouvait aider à obtenir des remorqueuses en n'appliquant pas les
28 exigences liées à un permis de travail.

1 **M. JOHN OSSOWSKI** : Eh bien, nous avons beaucoup
2 de collectivités avec les États-Unis qui partagent l'accès à ces
3 véhicules pour s'aider et donc, on facilite l'entrée de ces
4 véhicules pour venir ici, même s'ils n'avaient pas de permis de
5 travail.

6 **Me HATIM KHEIR** : Il y a un règlement en vertu
7 duquel ils doivent avoir un permis de travail?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : En vertu de la *Loi sur la*
9 *protection du statut de réfugié*, il faut qu'il y ait un permis
10 de travail valide pour entrer.

11 **Me HATIM KHEIR** : J'essaie de comprendre comment
12 le processus fonctionne. Est-ce que ça tombe sous le pouvoir
13 discrétionnaire des agents lorsqu'ils appliquent ces lois?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense que c'est seulement
15 un protocole d'entente que nous avons avec nos homologues
16 américains. On veut faciliter l'entrée des véhicules d'urgence
17 pour qu'ils contribuent à régler le problème, quel qu'il soit.

18 **Me HATIM KHEIR** : Est-ce que cela relève du
19 pouvoir discrétionnaire des agents - c'est-à-dire qu'ils n'ont
20 pas à appliquer les exigences?

21 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne sais pas si l'agent lui-
22 même le ferait; je pense qu'il faudrait que ça monte le long de
23 la chaîne de commandement pour que quelqu'un dise « Oui, c'est
24 ce que nous allons invoquer », ce protocole d'entente pour
25 faciliter l'entrée des véhicules d'urgence.

26 **Me HATIM KHEIR** : Mais ce qui m'intéresse, c'est
27 la loi - la décision, là, de ne pas appliquer la loi.

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui - les agents ont un

1 pouvoir discrétionnaire.

2 **Me HATIM KHEIR** : Hier, le commissaire adjoint a
3 dit que ce que la GRC avait essayé de faire à Coutts, c'était
4 d'obtenir des remorqueuses des États-Unis, mais certaines
5 d'entre elles ne pouvaient pas venir parce que les conducteurs
6 n'étaient pas vaccinés. Est-ce que l'ASFC a éliminé ces
7 exigences pour les remorqueuses?

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne suis pas au courant.

9 **Me HATIM KHEIR** : C'est tout. Merci beaucoup.

10 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci. Je ne sais pas si on
11 pourrait prendre la pause maintenant, parce qu'il ne reste pas
12 beaucoup de temps pour ce témoin, mais je m'en remets à vous.

13 **Me ANDREA GONSALVES** : Monsieur le commissaire, si
14 ça vous est égal, moi, j'aimerais avoir la pause pour
15 retravailler mes questions, mais je peux continuer, si vous le
16 souhaitez.

17 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Bon, nous allons prendre la
18 pause maintenant, si ça vous va et nous allons revenir dans 15
19 minutes. Merci.

20 **LA GREFFIÈRE** : The Commission is in recess for 15
21 minutes. La Commission est levée pour 15 minutes.

22 --- **L'audience est suspendue à 11 h 36**

23 --- **L'audience est reprise à 11 h 55**

24 **LA GREFFIÈRE** : The Commission has reconvened. La
25 Commission reprend.

26 --- **M. JOHN OSSOWSKI (suite) :**

27 --- **CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me ANDREA GONSALVES :**

28 **Me ANDREA GONSALVES** : Merci, Monsieur le

1 commissaire. Je suis Andrea Gonsalves, avocate pour le
2 Gouvernement du Canada.

3 Monsieur Ossowski, vous avez mentionné dans votre
4 témoignage que les incidences des blocages des manifestations
5 étaient d'un océan à l'autre et que la situation s'intensifiait
6 et était imprévisible, vous rappelez-vous?

7 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

8 **Me ANDREA GONSALVES** : Vous avez dit qu'il y avait
9 des perturbations de service à trois points de service :
10 Emerson, le pont Ambassador et Pacific Highway.

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, nous avons émis des
12 alertes.

13 **Me ANDREA GONSALVES** : À Pacific Highway, il y a
14 eux deux alertes, en fait?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

16 **Me ANDREA GONSALVES** : La seconde a été publiée
17 après que le Gouvernement du Canada a invoqué la *Loi sur les*
18 *mesures d'urgence* le 19 février.

19 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

20 **Me ANDREA GONSALVES** : Puis, il y a eu une
21 suspension de service à Coutts. Mais est-il exact de dire que
22 les incidences ont été vécues au-delà de ces perturbations de
23 services et de la suspension de services - c'est-à-dire qu'elles
24 ont été vécues à d'autres points d'entrée?

25 **M. JOHN OSSOWSKI** : Absolument. Et si vous
26 regardez le rapport institutionnel, je pense qu'il y a eu 22
27 points d'entrée qui ont vécu une certaine perturbation de
28 services.

1 **Me ANDREA GONSALVES** : Vous avez dit, en réponse
2 aux questions posées, qu'il y avait eu des délais et que cela a
3 ajouté au temps de déplacement puisqu'on a dû rediriger la
4 circulation vers d'autres points d'entrée. Vous avez dit que ça
5 avait créé des problèmes, surtout en ce qui concerne
6 l'approvisionnement en temps réel, les manufacturiers, les biens
7 périssables, le bétail.

8 **M. JOHN OSSOWSKI** : Exact.

9 **Me ANDREA GONSALVES** : Nous avons entendu des
10 témoignages à savoir qu'à certains points d'entrée, il y avait
11 des routes alternatives, c'est-à-dire des routes en roche. Est-
12 ce que c'était viable pour les transporteurs?

13 **M. JOHN OSSOWSKI** : Pas toujours, parce qu'il y
14 avait des limites très basses - par exemple, à Coutts, il y
15 avait une route secondaire qu'on pouvait utiliser pour aller au
16 point d'entrée et en revenir pendant qu'il fonctionnait, mais ça
17 n'aurait pas été approprié pour un gros camion commercial, par
18 exemple.

19 **Me ANDREA GONSALVES** : Allons au
20 documentSSM.NSC.CAN00000050. Il s'agit du rapport de situation
21 du 12 février - donc, c'est à 3 h le 12 février. Faisons défiler
22 le document; on voit des activités à Cornwall et on en fait
23 rapport.

24 Monsieur Ossowski, le point d'entrée à Cornwall
25 est très complexe, n'est-ce-pas?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui. Son emplacement n'est pas
27 au premier point d'arrivée au Canada, ce qui est très peu
28 pratique pour les Mohawks qui arrivent sur l'île.

1 **Me ANDREA GONSALVES** : Donc, les membres de cette
2 Première Nation vivent sur une île qui est située entre le côté
3 canadien où il y a le point d'entrée et le côté américain, est-
4 ce exact?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui. La frontière
6 internationale est au sud de l'île, mais le point d'entrée est
7 sur la terre au nord de l'île.

8 **Me ANDREA GONSALVES** : Et donc, pour les membres
9 de ces Premières Nations qui veulent avoir accès à des services
10 du côté canadien, ils doivent traverser la frontière, le point
11 d'entrée?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

13 **Me ANDREA GONSALVES** : Et donc, une perturbation
14 dans ce point d'entrée serait particulièrement problématique
15 pour cette collectivité?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : En effet.

17 **Me ANDREA GONSALVES** : Le 12 février également, on
18 rapporte des incidents à Lansdowne - c'est dans les Mille Iles,
19 la région des Thousand Islands?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

21 **Me ANDREA GONSALVES** : Continuons - Peace Bridge,
22 Sarnia, Bluewater, Ambassador, Emerson, Coutts, Pacific Highway.
23 Puis on voit un tableau ici d'évènements à venir, des
24 manifestations à venir qui sont en cours, confirmées ou non
25 confirmées.

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

27 **Me ANDREA GONSALVES** : Monsieur Ossowski, est-ce
28 que ça, ça permet d'illustrer la dynamique d'un océan à l'autre

1 dont vous avez témoigné plus tôt?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je le crois, oui.

3 **Me ANDREA GONSALVES** : Et est-ce que les
4 manifestants et les opérations escargot près des points d'entrée
5 ont arrêté avant le 14 février ou le 14 février ou ont continué?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Certaines activités
7 perturbatrices ont continué bien après que la loi ait été
8 invoquée.

9 **Me ANDREA GONSALVES** : Nous pouvons examiner les
10 détails de cela dans votre rapport institutionnel?

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

12 **Me ANDREA GONSALVES** : Vous avez parlé de mesure
13 de raffermissement imposées à l'époque. Sont-elles encore en
14 place?

15 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je pense que les caméras le
16 sont.

17 **Me ANDREA GONSALVES** : En réponse à certaines
18 questions un peu plus tôt, vous avez été d'accord avec l'énoncé
19 selon lequel avant l'invocation de la Loi sur les mesures
20 d'urgence, l'ASFC pourrait utiliser les pouvoirs en vertu de la
21 Loi sur la protection du statut de réfugié pour empêcher un
22 étranger d'entrer au Canada pour participer à une manifestation
23 illégale. Vous rappelez-vous?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

25 **Me ANDREA GONSALVES** : J'aimerais être claire - si
26 je comprends bien, en vertu de cette loi, il doit y avoir une
27 évaluation qui est faite, à savoir qu'une personne constitue un
28 danger pour le Canada ou va participer à un crime violent alors

1 qu'il entre au Canada. Ai-je raison?

2 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je crois que oui.

3 **Me ANDREA GONSALVES** : Et quand cette évaluation
4 est faite, ce n'est pas que l'ASFC interdirait l'entrée, mais
5 plutôt, on détiendrait cette personne?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, c'est probable.

7 **Me ANDREA GONSALVES** : Et donc, il y a deux
8 options après : on envoie cette personne au service de police
9 compétent - ça, c'est quand il y a un crime anticipé, c'est une
10 option.

11 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

12 **Me ANDREA GONSALVES** : Ou l'ASFC peut préparer un
13 rapport d'inadmissibilité fondé sur des motifs de sécurité en
14 vertu de cette loi, ce qui déclenche un processus
15 d'inadmissibilité devant les autorités en matière d'immigration.
16 C'est une autre option?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

18 **Me ANDREA GONSALVES** : Et les deux options créent
19 des délais et engagent des dépenses qui sont importantes?

20 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

21 **Me ANDREA GONSALVES** : Donc, ce n'est pas une
22 situation analogue aux dispositions qui créent des pouvoirs
23 directs où on peut simplement interdire l'entrée de quelqu'un?

24 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

25 **Me ANDREA GONSALVES** : Vous avez dit que l'ASFC
26 recueillait des renseignements de source ouverte, y compris les
27 médias sociaux, en relation avec le convoi et les
28 manifestations.

1 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

2 Me ANDREA GONSALVES : Et selon les renseignements
3 qui étaient à votre disposition, est-ce que vous pensez qu'il y
4 avait des liens entre les manifestations à Ottawa et les
5 blocages à la frontière?

6 M. JOHN OSSOWSKI : Je pense que dans le cadre
7 d'évènements de ce genre, on s'alimente l'un et l'autre et même
8 s'il n'y avait pas de lien direct, assurément, par les médias
9 sociaux, il y avait un lien implicite entre ce qui se passait à
10 l'échelle du pays dans le cadre de l'ensemble des évènements.

11 Me ANDREA GONSALVES : Allons au document
12 PB.CAN.00001317.

13 (COURTE PAUSE)

14 Me ANDREA GONSALVES : Ça, c'est un courriel de
15 Lynne Lamarche de l'ASFC?

16 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

17 Me ANDREA GONSALVES : Et si on fait défiler, on
18 voit qu'elle discute de rapports de ce matin-là, renseignements
19 utilisés, obtenus de BIS. C'est quoi, le BIS?

20 M. JOHN OSSOWSKI : Ce sont les Services
21 d'information à la frontière.

22 Me ANDREA GONSALVES : On voit ici de
23 l'information reçue du public par courriel. On voit aussi - où
24 c'est ombragé, première puce :

25 « En Alberta, ceux qui ne peuvent pas
26 aller à Ottawa sont encouragés à
27 participer au blocage à Coutts et
28 refuser de bouger jusqu'à ce que leurs

1 demandes à Ottawa soient entendues et
2 accordées. »

3 Est-ce l'information dont vous discutiez quand
4 vous avez parlé d'une dynamique qui s'alimente?

5 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

6 **Me ANDREA GONSALVES** : Passons à un autre
7 document, le document PB.CAN.00001523.

8 (COURTE PAUSE)

9 **Me ANDREA GONSALVES** : Voici une alerte fondée sur
10 le renseignement pour la région des Prairies et si nous faisons
11 défiler le document, voici de l'information sur certains groupes
12 qui ont l'intention de rester au point d'entrée à Coutts.

13 Si on regarde à droite, ici, il y
14 a un poster, on y voit :
15 « Les camions et les véhicules partout
16 en Alberta s'en vont à Coutts, en
17 Alberta, dès le 29 janvier et resteront
18 tant que les obligations seront en
19 place. »

20 Selon vous - et en passant, à gauche, on dit :
21 « Les sources indiquent que le groupe a
22 l'intention de rester à Coutts tant que
23 le convoi reste à Ottawa. »

24 Selon vous, est-ce que ces objectifs étaient
25 semblables à ceux des manifestants à Ottawa?

26 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui - et manifestement, ils
27 s'inspiraient l'un et l'autre.

28 **Me ANDREA GONSALVES** : Votre rapport

1 institutionnel fait état de menaces à la sécurité des agents de
2 l'ASFC et on parle aussi d'information reçue par l'ASFC.
3 J'aimerais en parler. Allons au document PB.CAN.00001541.

4 (COURTE PAUSE)

5 **Me ANDREA GONSALVES** : Ça vient du Centre des
6 opérations frontalières; ça a été envoyé dimanche, le 13
7 février, mais je pense qu'il faut enlever cinq heures ici, donc
8 c'est le soir du 12 février que ça a été envoyé.

9 Ce courriel indique que :

10 « ... le COF a été avisé que deux
11 courriels du même client contenaient
12 des menaces pour l'ASFC et à l'encontre
13 du Premier Ministre. Ces menaces ont
14 été reçues par l'ASFC, par le biais de
15 la page web Contactez-nous. »

16 C'est la page web, n'est-ce-pas?

17 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

18 **Me ANDREA GONSALVES** : Le premier courriel, daté
19 du 17 février, disait :

20 « Nous aimerions aller à Ottawa pour
21 appuyer les manifestations et si vous
22 voulez une guerre, nous sommes prêts à
23 mourir pour vous arrêter. Aucune
24 frontière ne nous arrêtera. Liberté ou
25 mort, vous choisissez. »

26 Et ça, c'est le COF qui en fait rapport parce que
27 ça inquiétait l'ASFC?

28 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

1 **Me ANDREA GONSALVES** : Et le deuxième a été envoyé
2 le 12 février. On dit :

3 « S'il n'y a pas de solution et que le
4 gouvernement du Canada continue sur son
5 chemin destructeur, nous nous préparons
6 pour aller au Canada pour appuyer le
7 combat du peuple contre la tyrannie
8 gouvernementale. Nous allons faire des
9 dons aux Canadiens pour qu'ils
10 assemblent et qu'ils pendent Justin. »

11 Ça, ça inquiétait l'ASFC?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

13 **Me ANDREA GONSALVES** : Passons au document
14 SSM.NSC.CAN00000351.

15 (COURTE PAUSE)

16 **Me ANDREA GONSALVES** : Et voici un rapport
17 situationnel de l'ASFC daté du 17 février, à 5 h - encore une
18 fois, ça, c'est quelques jours après l'invocation de la loi.
19 Allons à la page 4, s'il vous plaît.

20 Voici un tableau; allons sous le tableau - voilà.

21 « Le 16 février, les Services
22 d'information à la frontière font
23 rapport d'activités accrues liées au
24 mandat et aux manifestations, des
25 courriels contenant des complots, des
26 menaces contre l'ASFC et les forces de
27 police et les organismes d'application
28 de la loi du même numéro de téléphone

1 et de plus en plus d'appels liés à
2 l'importation d'articles comme des
3 armures et des armes à feu et des
4 masques à gaz. »

5 Ça vous inquiétait?

6 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui et on en fait allusion
7 dans le rapport situationnel. Les gens demandaient de
8 l'information relativement aux armures et à l'importation
9 d'articles qui pourraient les percer.

10 **Me ANDREA GONSALVES** : Ce n'est pas quelque chose
11 qu'on voit souvent à l'ASFC, je suppose?

12 **M. JOHN OSSOWSKI** : Non.

13 **Me ANDREA GONSALVES** : Et maintenant, un document
14 de la PPO, le document OPP0000938. C'est quoi, une livraison
15 contrôlée?

16 **M. JOHN OSSOWSKI** : Quand on dit une livraison
17 contrôlée, c'est quand on ramasse quelque chose à la frontière,
18 que ce soit par messagerie ou par la poste, quelque chose qui
19 est interdit et on travaille avec la police locale pour livrer
20 les biens afin de vérifier si c'est un crime organisé ou voir si
21 on doit enquêter sur des activités criminelles.

22 **Me ANDREA GONSALVES** : Alors, la page 3, c'est un
23 document de la PPO et ça nous dit que :

24 « À 4 h du matin, le 17 février, l'ASFC
25 et la PPO ont exécuté un mandat
26 d'importation d'armes et en rentrant
27 dans la résidence, le suspect n'était
28 pas présent, mais des munitions et des

1 armes à feu ont été découvertes avec
2 une imprimante 3D et la personne
3 d'intérêt avait commandé des pièces
4 pour compléter une arme de poing de
5 style Gluck. On croit que peut-être il
6 aurait manufacturé des cadres avec
7 l'imprimante 3D. Il y avait des
8 machettes, aussi, qui ont été
9 retrouvées. Cette personne d'intérêt,
10 les voisins nous ont dit qu'il était à
11 Ottawa. »

12 Est-ce que vous étiez au courant de cette
13 information?

14 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui, quand on m'en a informé,
15 oui.

16 **Me ANDREA GONSALVES** : Et en haut de la page 2,
17 alors, la PPO avait émis un BOLO, Be On The Lookout, pour le
18 véhicule :

19 « Le téléphone indique qu'il est à huit
20 mètres du Monument à la guerre à
21 Ottawa. »

22 C'est bien ça?

23 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

24 **Me ANDREA GONSALVES** : Et si nous allons au
25 document PB.NSC.00004460, il s'agit d'un courriel de Okanagan
26 Nation Alliance envoyé au Premier Ministre Trudeau, Premier
27 Ministre de la Colombie Britannique, le ministre Mark Miller et
28 le ministre Mendicino et vous étiez en copie conforme.

1 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

2 Me ANDREA GONSALVES : Et donc, c'est une lettre
3 qui porte sur l'agression et voies de fait d'un membre de la
4 Nation par un protestataire à Osoyoos, à la frontière. C'est
5 exact?

6 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

7 Me ANDREA GONSALVES : J'ai encore quelques
8 minutes - on va passer à PB.CAN.00001800 et nous allons
9 commencer le vidéo à 2 minutes 49 secondes.

10 (PRÉSENTATION VIDÉO)

11 Me ANDREA GONSALVES : Alors, il n'y a pas de son,
12 alors c'est seulement ce qu'on voit en accéléré, le bouchon qui
13 est là. vous avez dit qu'un moment donné, que ce bouchon faisait
14 environ 10 kilomètres?

15 M. JOHN OSSOWSKI : Exact.

16 Me ANDREA GONSALVES : Je vais continuer avec mes
17 questions. Lorsqu'on voit une circulation de la sorte, est-ce
18 que c'est dans les normes de service d'une heure?

19 M. JOHN OSSOWSKI : [rires] Non, absolument pas!

20 Me ANDREA GONSALVES : Et comme je l'ai dit, ça,
21 c'était un jour après le barrage à Windsor et vous avez parlé
22 d'une différence dans les voies, pour le traitement des
23 véhicules commerciaux qui transitent entre Ambassador et
24 Bluewater Bridge. Vous vous rappelez de cela?

25 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

26 Me ANDREA GONSALVES : Alors, quand on voit, en
27 regardant cette vidéo, diriez-vous que Bluewater était une
28 solution viable?

1 M. JOHN OSSOWSKI : Comme j'ai dit, on ne pouvait
2 pas commuter tout le volume qui provenait du pont Ambassador.

3 Me ANDREA GONSALVES : Alors, si le pont Bluewater
4 était barré en même temps que le pont à Windsor, quelles
5 auraient été les répercussions?

6 M. JOHN OSSOWSKI : Ça serait vraiment infaisable
7 pour la circulation qui pensait traverser dans cette partie de
8 l'Ontario, car les autres ports d'entrée se trouvaient à 400
9 kilomètres.

10 Me ANDREA GONSALVES : Et ça prendrait combien de
11 temps pour traiter une queue comme ça de 10 kilomètres?

12 M. JOHN OSSOWSKI : Je n'ai pas le volume de
13 véhicules qui sont impliqués ici, mais essentiellement, le
14 processus prend environ une minute par véhicule et vous avez
15 sept voies de disponibles à Bluewater. Alors, si on fait les
16 calculs, c'est plus qu'une heure, c'est sûr.

17 Me ANDREA GONSALVES : Dernière vidéo,
18 PB.CAN.00001802. Et nous allons commencer à 7 minutes 28
19 secondes.

20 (PRÉSENTATION VIDÉO)

21 Me ANDREA GONSALVES : Vous avez dit tantôt, vous
22 avez parlé des activités?

23 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

24 (PRÉSENTATION VIDÉO)

25 Me ANDREA GONSALVES : Monsieur Ossowski, dans
26 cette vidéo, c'est bien ce que vous décriviez, cette
27 protestation qui était essentiellement au seuil du port
28 d'entrée?

1 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

2 Me ANDREA GONSALVES : Et le véhicule que vous
3 avez décrit, qui était de type militaire, c'était bien ce
4 camion-là?

5 M. JOHN OSSOWSKI : Oui.

6 Me ANDREA GONSALVES : Merci, c'est tout pour moi.

7 COMMISSAIRE ROULEAU : Merci. En réplique?

8 --- RÉ-INTERROGATOIRE PAR Me GORDON CAMERON :

9 Me GORDON CAMERON : Merci, Monsieur le
10 commissaire.

11 Très brièvement, j'aimerais remonter en arrière -
12 SSM.NSC.CAN00001519 et aller à la page 8 de ce document.

13 Monsieur Ossowski, ceci est daté du 14 février;
14 c'est l'après-midi, à 16h, heure de l'est. Et on a déjà vu ce
15 document - c'est là où on a ajouté une phrase au Bottom Line Up
16 Front et à la prochaine page, la ligne qui a été ajoutée :
17 « Il y a eu un impact opérationnel significatif qui pourrait
18 résulter en une menace à la sécurité économique du Canada et sa
19 prospérité. »

20 Je vous avais posé la question la dernière fois
21 et peut-être que la réponse n'était pas complète. Dites-moi
22 pourquoi cette phrase est là? D'où venait cette phrase? Où
23 l'information a été prise?

24 M. JOHN OSSOWSKI : Je ne sais pas pourquoi la
25 personne a décidé de le mettre là, mais lorsqu'on a su qu'il y
26 avait cette phrase additionnelle, les collègues à l'ASFC ont
27 fait des petites enquêtes et c'est que le directeur général par
28 intérim au Centre des opérations de la frontière, c'est lui qui

1 avait décidé d'ajouter cette ligne.

2 **Me GORDON CAMERON** : Alors, vous dites que lorsque
3 vous avez fait un suivi sur ce point-ci?

4 **M. JOHN OSSOWSKI** : Oui.

5 **Me GORDON CAMERON** : Pouvez-vous répéter, encore
6 une fois? On dirait que vous avez consulté la personne qui avait
7 mis cette phrase et la réponse était qu'ils avaient décidé
8 d'ajouter cette phrase.

9 **M. JOHN OSSOWSKI** : Je ne comprends pas, je ne
10 sais pas quelle était la motivation et pourquoi ils l'ont fait,
11 mais ce qui m'a été rapporté, c'est qu'avec toutes les activités
12 qui avaient intensifié à ce moment-là, ils ont décidé d'insérer
13 ce genre de libellé. Je crois également qu'ils ont dit qu'une
14 tentative de... ce n'était pas contre ou pour la Loi sur les
15 mesures d'urgence.

16 **Me GORDON CAMERON** : Merci, Monsieur le
17 commissaire, c'était le seul point.

18 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci - merci beaucoup.
19 Merci beaucoup d'être venu et d'avoir témoigné. Vous êtes libéré
20 et vous pouvez retourner à votre retraite! On apprécie beaucoup
21 que vous soyez venu pour donner votre témoignage.

22 **M. JOHN OSSOWSKI** : Merci.

23 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Le prochain, je crois que
24 c'est une paire de témoins. Alors, peut-être qu'il faudrait
25 prendre une petite pause pour organiser ce panel?

26 Alors, on va prendre un petit cinq minutes pour
27 faire ça, donc une petite pause de cinq minutes et on sera de
28 retour.

1 LA GREFFIÈRE : The Commission is in recess for
2 five minutes. La Commission est levée pour cinq minutes.

3 --- L'audience est suspendue à 12 h 21

4 --- L'audience est reprise à 12 h 27

5 LA GREFFIÈRE : The Commission is reconvened. La
6 Commission reprend.

7 Me GORDON CAMERON : Bonjour, Monsieur le
8 commissaire. Nous avons une paire de témoins pour Transport
9 Canada. On va assermenter les témoins.

10 LA GREFFIÈRE : Monsieur Keenan, voulez-vous jurer
11 sur un document religieux ou une affirmation solennelle?

12 SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN : Un document
13 religieux.

14 LA GREFFIÈRE : La Bible, le Coran ou la Torah?

15 SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN : La Bible, s'il
16 vous plaît.

17 LA GREFFIÈRE : Votre nom, s'il vous plaît.

18 SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN : Michael James
19 Keenan, K-e-e-n-a-n.

20 --- SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN, assermenté:

21 LA GREFFIÈRE : Monsieur Dea, voulez-vous un
22 document religieux ou une affirmation solennelle?

23 M. CHRISTIAN DEA : La Bible, ça va.

24 LA GREFFIÈRE : Alors, votre nom complet?

25 M. CHRISTIAN DEA : Mon nom est Christian Dea, D-
26 e-a.

27 --- M. CHRISTIAN DEA, assermenté :

28 --- INTERROGATOIRE PRINCIPAL PAR Me GORDON CAMERON :

1 **Me GORDON CAMERON** : Bon après-midi, Messieurs. Je
2 m'appelle Gordon Cameron et j'ai quelques questions pour vous au
3 nom des avocats de la Commission.

4 Premièrement, veuillez vous rappeler, le 30 août
5 de cette année, lorsque mes collègues ont fait une entrevue de
6 vous et certains de vos collègues. Alors, veuillez confirmer ce
7 que vous pouvez confirmer et ce que vous pouvez confirmer de vos
8 collègues dans la mesure du possible. Avez-vous examiné le
9 résumé de cette entrevue qui a été préparé par les avocats?

10 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

11 **Me GORDON CAMERON** : Et Monsieur Dea?

12 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui.

13 **Me GORDON CAMERON** : Dans la mesure où ce résumé
14 saisit des renseignements que vous avez donnés à nos avocats,
15 pouvez-vous confirmer que c'est juste et que vous l'acceptez
16 comme témoignage devant la Commission?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui et oui.

18 **M. CHRISTIAN DEA** : Et oui!

19 **Me GORDON CAMERON** : Merci! Dans la mesure où
20 c'est l'information de vos collègues, est-ce que ça a été
21 examiné par eux pour être juste?

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui et oui.

23 **Me GORDON CAMERON** : Merci. Transport Canada a
24 déposé un rapport institutionnel avec la Commission. Pouvez-vous
25 confirmer que ce document est juste et qu'il fait partie du
26 témoignage soumis par Transport Canada à la Commission?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

28 **Me GORDON CAMERON** : Merci. Pouvez-vous vous

1 présenter, Messieurs et décrire vos rôles à Transport Canada?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je m'appelle
3 Michael Keenan. Je suis sous-ministre de Transport Canada. Je
4 suis responsable de la surveillance de tous les aspects des
5 opérations de Transport Canada et je suis chef du portefeuille
6 des Transports, dont huit sociétés de la Couronne, quatre
7 agences et d'autres organisations. Je suis aussi responsable de
8 donner des conseils au ministre des Transports.

9 **Me GORDON CAMERON** : Merci. Monsieur Dea, pouvez-
10 vous faire la même chose?

11 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui. Je suis Christian Dea. Je
12 suis économiste en chef et DG de l'Unité d'analyse économique à
13 Transport Canada. Mon rôle et le rôle de mon groupe à Transport
14 Canada, c'est de faire un suivi de la performance du système des
15 transports et de faire des évaluations économiques de toutes
16 formes de perturbations qui atteignent le système de transport.
17 Ce faisant, j'offre des conseils et le résultat des analyses aux
18 cadres supérieurs, entre autres au sous-ministre et au ministre.

19 **Me GORDON CAMERON** : Merci. Pour revenir à vous,
20 Monsieur Keenan et vous demander de décrire - ça vous prendrait
21 peut-être toute la journée en détails - mais décrivez ce que
22 fait Transport Canada, quelle est sa compétence, la compétence
23 fédérale administrée par Transport Canada.

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Transport Canada
25 est responsable de tous les aspects du système de transport
26 canadien sous la compétence fédérale. Nous avons trois priorités
27 clé dans cette organisation de 6 400 personnes : c'est de
28 s'assurer de la sécurité de la partie du système de transport

1 national qui est de compétence fédérale et aussi la sécurité
2 environnementale et aussi pour s'assurer que le système soit
3 efficace, à la fois pour déplacer les gens et les biens, qu'il y
4 ait un fort réseau de transport et de commerce

5 Pour ce qui est de compétences et selon le mode
6 de transport - en aviation, c'est exclusivement de compétence
7 fédérale. Donc, Transport Canada est responsable de tous les
8 aspects de l'aviation, dont travailler avec les partenaires
9 internationaux, entre autres l'OACI.

10 Il est responsable de la plus grande... de la
11 majorité du transport maritime, quoi qu'il y ait une certaine
12 implication provinciale et le gros du transport ferroviaire.

13 Pour ce qui est du transport routier, c'est une
14 compétence partagée. Transport Canada est responsable de
15 certains aspects, mais les gouvernements provinciaux sont
16 responsables d'aspects importants aussi. Il y a beaucoup de... il
17 faut beaucoup de gouvernance entre les FPT pour tout gouverner
18 ces aspects.

19 **Me GORDON CAMERON** : Pouvez-vous élargir un peu à
20 propos de ce dernier point - le transport routier, qui est
21 évidemment, pour un convoi de camionneurs, c'est ce qu'il y a de
22 plus pertinent de votre compétence. Donc, pour le transport
23 routier, vous avez une compétence divisée, où il y a des
24 responsabilités fédérales et provinciales. Pouvez-vous décrire
25 quelle est la division et ensuite, vous pourrez approfondir sur
26 les interfaces avec les différentes autorités?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Pour ce qui est du
28 transport routier, Transport Canada a des responsabilités en

1 vertu de deux lois. En fait, il y a 74 lois, mais les deux lois
2 principales sont la *Loi sur la sécurité des véhicules moteurs*,
3 où on certifie l'importation et l'utilisation de véhicules
4 moteur quant à leur sécurité et la *Loi sur le transport des*
5 *véhicules*, où on a des responsabilités par rapport au transport
6 international et national et interprovincial. L'interprovincial,
7 en fait, relève exclusivement des provinces, sauf les aspects
8 qui ont trait à la Loi sur la sécurité des véhicules moteurs,
9 donc accréditer et certifier des véhicules.

10 En pratique, lorsqu'il y a des pratiques de
11 sécurité par rapport à la limite des heures de service pour les
12 camionneurs, en pratique, c'est fédéral. Mais les règles
13 interprovinciales sont de compétence... mais quand il n'y a pas de
14 voyageur, c'est autrement.

15 On travaille étroitement avec les deux paliers de
16 gouvernement et il y a beaucoup de coordination pour tous les
17 règlements et les politiques ayant trait au transport commercial
18 par le CCMTA, le Canadian Council for Motor Transport
19 administrators et le Conseil des sous-ministres du Transport et
20 le Conseil des ministres du Transport.

21 Et dans certaines des règles fédérales, elles
22 sont déléguées aux autorités provinciales; par exemple, les
23 heures de service par rapport au camionnage interprovincial. On
24 essaie d'avoir un alignement entre les règles fédérales et
25 provinciales pour que, dans la mesure du possible, il y a une
26 série de règles cohérentes à travers le Canada. Comme nous sommes
27 une fédération décentralisée, il y a une diversité dans les
28 règlements à travers le pays pour ce qui est du transport des

1 véhicules moteurs.

2 L'utilisation, les permis et la conduite des
3 véhicules sur la route relèvent des provinces. Typiquement, ils
4 ont une *Loi sur les autoroutes* dans les provinces, où ils
5 expliquent toutes les lois, les règles et les règlements pour
6 surveiller le transport sur les routes et les autoroutes de
7 chaque province.

8 **Me GORDON CAMERON** : Merci beaucoup.

9 Pouvez-vous nous aider avec le deuxième volet de
10 ce que vous avez décrit - donc, suite à ce jeu entre la
11 compétence fédérale dans certains aspects du transport par
12 véhicules moteurs et la compétence des provinces et territoires
13 sur d'autres aspects, vous avez beaucoup de connexions
14 intergouvernementales et au niveau des gens qui travaillent avec
15 vous. Mais pouvez-vous en parler un peu plus pour nous?

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui - c'est ça,
17 tout à fait. Pour les raisons que vous avez dites, une bonne
18 politique efficace au Canada nécessite une grande coordination
19 intergouvernementale. En haut, il y a un Conseil des ministres
20 du Transport et de la Sécurité routière et ensuite, il y a un
21 Conseil de sous-ministres que je copréside avec différents
22 partenaires en rotation. Il y a aussi un conseil
23 d'administrateurs ainsi qu'un groupe de sous-ministres adjoints,
24 le PPSC, ainsi que, je dirais à n'importe quel moment, sous le
25 PPSC et le CCMTA - je suis désolé pour les acronymes - mais il y
26 a environ une douzaine de groupes de travail de différents
27 spécialistes qui travaillent sur ces différents aspects de
28 coordination de politiques fédérales et provinciales.

1 **Me GORDON CAMERON** : Donc, en tenant compte de
2 tout cela, la complexité des différentes compétences qui se
3 chevauchent et l'étendue du réseau dont est responsable votre
4 ministère et, entre autres, ce que vous avez entre les
5 différents gouvernements, j'aimerais vous ramener au début de ce
6 convoi. Donc, ça commence à poindre à l'horizon; qu'a dit ou
7 qu'a vu Transport Canada à ce moment-là et quelle a été votre
8 réaction?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : À Transport
10 Canada, avant cette fin de semaine du 22-23 ou 23-24, une
11 semaine avant l'arrivée des camionneurs à Ottawa, on a commencé
12 à avoir des rapports portant sur les convois de camionneurs. Ça
13 commençait à apparaître; je crois qu'il y avait des gens au
14 ministère qui avaient remarqué de quoi dès le 19 janvier - je
15 crois que c'est dans notre rapport d'institution. Je crois que
16 ça a été attiré à mon attention le 22 janvier.

17 Et on le surveillait parce que c'était des
18 camionneurs, donc pour deux raisons. Premièrement, ils ont des
19 relations avec le secteur du camionnage commercial et
20 deuxièmement, lorsque vous avez des convois et des
21 ralentissements qui peuvent avoir... ceci peut avoir une incidence
22 sur le système de corridor commercial et ça pourrait être
23 négatif.

24 Alors, on a commencé à surveiller à peu près une
25 semaine avant l'arrivée des camionneurs à Ottawa et peu de temps
26 après, le suivi interministériel et les délibérations ont
27 commencé par le comité... le DMOCC, duquel je fais partie.

28 **Me GORDON CAMERON** : On en a entendu parler.

1 J'aimerais juste revenir un petit peu plus en arrière. Décrivez
2 ce comité et quel est votre rôle dans ce comité?

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Le Comité
4 opérationnel des sous-ministres est un comité directeur
5 d'environ huit sous-ministres qui ont des responsabilités liées
6 directement à assurer la sécurité des Canadiens et protéger la
7 sécurité nationale du Canada. Il est présidé par le Premier
8 Ministre et les agences de sécurité - par exemple, la GRC et
9 ainsi de suite - ainsi que plusieurs ministères qui ont des
10 responsabilités directement liées à la sécurité et sûreté des
11 Canadiens.

12 Transport Canada en fait partie; nos
13 responsabilités ont trait au système de transport, mais nous
14 avons aussi des responsabilités importantes par rapport à la
15 fois à la sécurité et la sûreté. Par exemple, une menace... il y a
16 eu des menaces, malheureusement, par le passé, des menaces
17 terroristes et d'autres ont ciblé le système de transport. Donc,
18 on a un mandat de s'assurer que le système soit à l'abri de ces
19 attaques.

20 **Me GORDON CAMERON** : Donc, je vous ai interrompu
21 lorsque vous avez parlé de l'invocation de cette réunion à
22 laquelle vous avez participé.

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Une petite
24 correction : je fais partie du DMOCC, le Deputy Minister's
25 Operating Committee, mais mon sous-ministre adjoint Sécurité et
26 sûreté fait partie de ADMNSOP.

27 **Me GORDON CAMERON** : Donc, vous décriviez le
28 DMOCC. Alors, poursuivez.

1 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Alors, le
2 Transport, ça a commencé avec l'image de marque d'un convoi de
3 camionneurs et une protestation. Le Transport a été impliqué
4 parce qu'on suivait... parce qu'on avait des relations avec ce
5 secteur, cette industrie et donc, ça a commencé quelques jours
6 avant la première réunion DMOCC - en fait, je crois que ça a
7 commencé le 24 ou le 25, la première réunion.

8 Ce qui a été attiré à notre attention assez
9 rapidement, c'est que l'image de marque d'un convoi de
10 camionneur n'était pas juste. Lorsqu'on parlait aux gens de
11 l'Alliance des camionneurs professionnels, le Private Motor
12 Carriers Transport - PMTC, en tout cas, en anglais, trop
13 d'acronymes - mais ils ont dit très clairement que ce n'était
14 pas eux, que ça ne représentait pas le secteur professionnel des
15 camionneurs. Ils ont commencé à faire des déclarations publiques
16 à cet effet. Au début, ils prenaient un peu de distance par
17 rapport à cette activité et par la suite, ils ont dit très
18 clairement qu'ils ne la soutenaient pas et finalement, ils ont
19 dit à quel point c'était nuisible aux camionneurs
20 professionnels.

21 **Me GORDON CAMERON** : Pouvez-vous décrire les
22 étapes qu'a pris votre ministère pour répondre à ce convoi
23 émergent?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : La première étape
25 a été d'essayer de comprendre ce qui se passait et ce qui s'en
26 venait, parce que comme vous l'avez peut-être entendu d'autres
27 témoins, c'était assez difficile de comprendre exactement parce
28 que c'était en évolution, c'était très dynamique et peu

1 prévisible. Alors, il y aurait eu une discussion initiale avec
2 des partenaires de l'industrie pour savoir ce qui se passait. En
3 fait, ce n'était pas l'industrie - ce n'était pas ce secteur.

4 Et deuxièmement, en travaillant dans le DMOCC et
5 ADMNSOP, travailler avec nos partenaires dans la sécurité
6 publique pour essayer de comprendre quelle était l'évaluation
7 collective de ce qui se passait.

8 Et c'était un aspect clé des premières activités
9 qui ont mené à l'arrivée de ce mouvement à Ottawa. Avec le
10 temps, nos rôles ont évolué vers quatre types d'activités.

11 **Me GORDON CAMERON** : Pouvez-vous nous en dresser
12 la liste?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Bien sûr. Je viens
14 de parler du premier aspect.

15 Deuxièmement, avec... lorsqu'on a commencé à voir
16 des barrages et des occupations, on a commencé à analyser quelle
17 était l'incidence éventuelle sur le système de commerce et de
18 transport, ce qui a résulté en une incidence critique, je
19 dirais, lorsque le pont Ambassador a été fermé pendant plusieurs
20 jours.

21 Le troisième aspect - lorsqu'il y a des
22 évènements majeurs, des protestations, des incidents qui
23 nécessitent une réponse policière importante pour les foules,
24 Transport Canada va offrir une expertise technique des autorités
25 pour soutenir les services policiers locaux. Et dans cette
26 situation de crise, nous l'avons fait de deux façons.

27 Premièrement, vu notre responsabilité aérienne, on va fermer
28 l'espace aérien à la demande des services policiers locaux

1 lorsqu'ils essaient de gérer des évènements tels que des émeutes
2 ou quelle que soit l'activité.

3 Au cours de cette crise, nous avons émis, je
4 crois, des restrictions, des NOTAM - Notice to Airmen. Nous en
5 avons émis dans une douzaine de villes à travers le Canada. Nous
6 le faisons normalement lorsque la police de cette compétence
7 cherche un support pour gérer un incident ou une crise majeure.

8 L'autre aspect du soutien opérationnel, c'est
9 qu'on rend nos autorités et expertises disponibles pour soutenir
10 les services policiers locaux si nécessaire. Il peut y avoir des
11 variations. Dans ce cas-ci, dans cet incident, une autorité et
12 expertise que nous avons, c'est la *Loi sur le transport des*
13 *biens dangereux*. Nous avons une direction générale importante et
14 nous avons une responsabilité d'assurer le transport sécuritaire
15 de ces biens à travers le Canada.

16 Je crois qu'environ le 9 février, le Service de
17 police d'Ottawa voyait à quel point le propane était entreposé
18 de façon dangereuse et le transport du diesel et de l'essence et
19 ils ont cherché des conseils experts de la part de Transport
20 Canada. On a eu la même évaluation, même à distance : il y avait
21 beaucoup de conduite dangereuse par rapport au propane et au
22 diesel et autres inflammables. Et on a aussi donné des conseils
23 techniques, alors qu'ils cherchaient à suivre et à assurer la
24 sécurité de cette occupation à Ottawa.

25 Cela a pris à peu près trois jours et ils ont
26 appuyé la Police d'Ottawa pour écrire ou dresser des procès-
27 verbaux de violation au niveau du propane et du diesel.

28 Le quatrième point, c'est qu'après avoir

1 participé à une réunion organisée par mes collègues, le Service...
2 et avec le Service de Police d'Ottawa, la Police de l'Ontario,
3 nous avons été frappés par les défis que devait surmonter la
4 Police d'Ottawa dans divers domaines et cela nous a amené à nous
5 demander comment on pouvait les assister dans leurs tâches. Et
6 ceci étant dit, nous avons développé, en fait, deux stratégies
7 que nous avons partagées avec un certain nombre de partenaires
8 suite à cette crise nationale.

9 Tout d'abord, il y avait la Stratégie de mise en
10 œuvre stratégique et la Stratégie de l'utilisation des
11 dépanneuses ou camions remorques pour essayer de régler cette
12 crise.

13 **Me GORDON CAMERON** : Est-ce que je pourrais
14 demander au greffier de montrer le document PB.CAN.00000860?

15 Alors, pour vous aider, j'attire votre attention
16 sur le côté droit, ici tout en haut, où on dit « Brouillon
17 initial, 13 février 2022 ». Nous n'avons pas trouvé d'autre
18 version, donc apparemment, c'est la version finale de cette
19 stratégie. Est-ce que j'ai raison?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, c'est exact.

21 **Me GORDON CAMERON** : Décrivez-nous ce que vous
22 avez essayé d'accomplir avec cette stratégie de mise en œuvre
23 stratégique.

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Certainement. En
25 fait, l'idée a découlé d'un appel qui a eu lieu le 3 février
26 entre plusieurs sous-ministres du Canada, la Ville d'Ottawa, le
27 Chef et des dirigeants du Service de police d'Ottawa et la
28 Commission de la Capitale nationale.

1 Le Service de police a décrit les défis qu'il
2 fallait surmonter et moi, j'ai été frappé par trois choses.
3 Premièrement, d'abord, l'échelle de la situation,
4 particulièrement en matière d'activité illégale. Deuxièmement,
5 il y a eu des procès-verbaux avec amendes qui ont été dressés
6 par la police et les destinataires riaient et s'en amusaient. Et
7 troisièmement, lorsqu'ils ont essayé de prendre des mesures de
8 mise en œuvre et d'application, il fallait prêter serment et il
9 s'agissait de mesures pour la sécurité. D'autre part, on
10 cherchait à mettre en place un plan opérationnel pour mettre fin
11 à l'occupation et l'un des problèmes, c'est qu'on ne pouvait pas
12 avoir les camions remorqueurs pour retirer les gros camions.

13 Donc, nous avons eu et tenu ces discussions et si
14 l'on réfléchit à ces discussions, ce que nous avons fait à
15 Transport Canada, le ministre Alghabra était bien d'accord pour
16 qu'on essaie de régler la situation et d'aider les services de
17 police. Étant donné que nous sommes un organisme de grande
18 envergure avec de larges responsabilités, nous avons une
19 expertise dans les divers domaines pour la mise en œuvre et on
20 est toujours favorables à une stratégie à mettre en œuvre dans
21 des situations de ce genre.

22 Donc, nous avons commencé à développer deux
23 choses. L'une d'entre elles était une stratégie d'application
24 stratégique, ce qui est le document qui est là. Et l'idée,
25 c'était de faire appel à toutes les ressources disponibles et
26 d'essayer de convaincre les gens qui participaient que leur
27 conduite était illégale parce que les gens qui faisaient cette
28 occupation ne se rendaient pas toujours compte que c'était

1 illégal. Deuxièmement, définir les conséquences - parce qu'il y
2 avait un certain nombre de conséquences négative. Troisièmement,
3 il s'agissait en particulier de les persuader de cesser de
4 participer à l'occupation.

5 Et donc, compte tenu du fait que cela redéfinit
6 la situation, la réaction a été d'examiner tous les outils
7 juridiques à notre portée dans une stratégie globale pour
8 couvrir toutes les activités - aussi bien, par exemple, dans le
9 domaine des communications pour encourager les gens à cesser
10 d'exécuter ou de participer à des activités illégales ainsi que
11 toutes les options de mise en œuvre. Là, dans le document final,
12 il s'agissait donc, dans ce document, des réflexions de
13 Transport Canada suite à un grand nombre de discussions et de
14 consultations avec nos partenaires fédéraux et avec nos
15 partenaires provinciaux. Je dirais que nous avons probablement
16 participé à une dizaine de discussions avec nos collègues
17 provinciaux des Transports et avec les solliciteurs généraux ou
18 les responsables de la Sécurité publique au niveau provincial.

19 **Me GORDON CAMERON** : Nous allons revenir à
20 l'aspect de la collaboration interprovinciale et fédérale au
21 niveau de ces stratégies et je vais revenir sur les divers
22 points soulevés par Transport Canda à propos de la situation.

23 Pouvez-vous nous parler des camions de remorquage
24 et de ce que vous avez fait pour avoir des camions capables de
25 déplacer des véhicules lourds?

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il s'agit donc de
27 la suite de la réunion qui avait eu lieu le 3 février à Ottawa.
28 Nous avons commencé par explorer avec nombre de discussions les

1 moyens disponibles à Ottawa au niveau des provinces et de la
2 police aux niveaux fédéral et provincial, quelles étaient donc
3 les options qui nous permettraient de résoudre le problème des
4 camions de remorquage.

5 Mais que pouvait-on faire pour compenser le fait
6 que les spécialistes du remorquage déclinaient nos demandes
7 d'intervention à Ottawa, Coutts et à Windsor? Et nous avons
8 commencé à mettre en place, à discuter d'une stratégie en six
9 parties. Il s'agissait, en quelque sorte, de contourner cette
10 lacune et ce fait que nous ne pouvions pas obtenir de camions de
11 remorquage. Il fallait pouvoir convaincre les spécialistes de
12 ces fonctions de cesser leur obstruction et d'obtempérer.

13 Deuxièmement, au cas où on ne pourrait pas
14 obtenir de camions de dépannage, la police était prête à
15 envisager des opérations permettant de mettre fin aux barrages
16 et à l'occupation et à obtenir les clés des véhicules et de
17 prendre des conducteurs qui connaissaient ces camions et qui
18 auraient été capables de les évacuer.

19 Les camions étaient incapables de fonctionner
20 dans plusieurs cas et par conséquent, il était préférable
21 d'avoir du matériel spécialisé et la stratégie a donc consisté à
22 maximiser ce qu'on pouvait faire au niveau des camions de
23 dépannage ou de remorquage. Et nous avons envisagé, donc, un
24 certain nombre de possibilités. Et j'insiste pour dire qu'il
25 s'agissait de véhicules commerciaux dans un certain nombre de
26 cas. Il s'agissait d'obtenir du matériel lourd qui ait la
27 capacité ainsi que les conducteurs appropriés pour déplacer des
28 véhicules très lourds.

1 Nous avons donc travaillé avec différents
2 partenaires pour essayer de surmonter ces obstacles pour obtenir
3 le service. Dans le courant de ces discussions, il est apparu
4 autour du 5 ou du 6 qu'il y avait des difficultés à obtenir une
5 solution. Et le 13, nous n'avions toujours pas de véritable
6 solution.

7 Et donc, ce qui est apparu, c'est qu'il y avait
8 une passivité du côté de l'industrie concernée et apparemment,
9 ils étaient eux-mêmes victimes de menaces et s'ils se prêtaient...
10 s'ils prêtaient main-forte à la police, leurs activités
11 ultérieures - leur gagne-pain, en quelque sorte - étaient à
12 risque. Donc, nous avons imaginé un certain nombre de documents
13 financiers, mais nous n'avons pas trouvé de façon suffisamment
14 forte pour vaincre leurs réactions et leurs hésitations.

15 **Me GORDON CAMERON** : Donc finalement, avez-vous
16 abouti à la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ça a été le
18 produit d'un certain nombre de discussions et les choses ont été
19 mises en œuvre de façon marginale à plusieurs endroits. Sa
20 manifestation ultime, dirais-je, était le fait qu'après avoir
21 fait le tour de la situation, la manifestation ultime - et je
22 précise que le 12 et le 13 février, j'en ai parlé avec le sous-
23 ministre adjoint pour la Sécurité et nous avons décidé d'avoir
24 des discussions pour essayer de trouver une façon de faire
25 fonctionner la stratégie à propos des camions de remorquage et
26 nous avons eu l'occasion d'avoir un dialogue avec diverses
27 provinces et avec les services de police autres.

28 Finalement, la stratégie a fini par se manifester

1 au niveau de la *Loi sur les mesures d'urgence* qui mobilisait les
2 services essentiels des camions de remorquage.

3 **Me GORDON CAMERON** : Si je résume ce que vous
4 venez de nous dire - et je vais vous poser quelques questions à
5 cet égard - le but de cette stratégie était de déterminer une
6 solution qui permette d'utiliser des camions de remorquage là où
7 en avait besoin. Vous avez décrit la situation avec vos
8 collègues, vous avez tout essayé pour essayer de convaincre des
9 gens de participer ou de fournir les véhicules appropriés et le
10 13, vous avez abouti à la conclusion que ça n'était pas une
11 solution viable à votre disposition.

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Arrivés au 13,
13 nous n'avions toujours pas trouvé de solution viable.

14 **Me GORDON CAMERON** : Très bien. Ce que j'aimerais
15 vous entendre dire, si vous êtes suffisamment familier avec ce
16 que je vais évoquer - la Commission en a discuté avec divers
17 services de police, mais ils avaient réussi, dans une certaine
18 mesure, à obtenir un certain nombre de services de remorquage,
19 dans certains cas. Je ne vais pas vous demander de me donner le
20 détail parce que vous n'étiez pas impliqué directement. Mais il
21 y a eu des efforts qui ont été faits par le Service de police
22 d'Ottawa et le Service provincial. Est-ce que vous avez
23 communiqué avec eux à cet égard?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non. Nous avons eu
25 beaucoup de discussions avec nos partenaires sur nos stratégies
26 possibles, mais personne ne nous a donné une solution valable.

27 **Me GORDON CAMERON** : Est-ce que ces partenaires
28 incluait des représentants du Service de police d'Ottawa ou du

1 Service provincial et du gouvernement?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui,
3 effectivement.

4 **COMMISSAIRE ROULEAU** : C'est le moment, peut-être,
5 de marquer une pause pour le lunch? Nous allons donc suspendre
6 nos travaux jusqu'à 2 heures.

7 **LA GREFFIÈRE** : The Commission is in recess until
8 2 o'clock. La Commission est levée jusqu'à 14 h.

9 **---** L'audience est suspendue à 13 h 06

10 **---** L'audience est reprise à 14 h 04

11 **LA GREFFIÈRE** : The Commission is reconvened. La
12 Commission reprend.

13 **---** SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN (suite) :

14 **---** M. CHRISTIAN DEA (suite) :

15 **---** INTERROGATOIRE PRINCIPAL PAR Me GORDON CAMERON (suite) :

16 **Me GORDON CAMERON** : Bon après-midi messieurs. Je
17 vais reprendre là où nous nous étions arrêtés. On avait examiné
18 le cycle de la stratégie pour les camions de remorquage.
19 J'aimerais vous poser quelques questions qui nous ramèneront à
20 la stratégie d'application et à la stratégie concernant les
21 remorqueuses à travers la coordination entre les différents
22 paliers pour arriver à trouver une solution.

23 Je demanderais qu'on affiche le document
24 SSM.CAN.00000363.

25 Monsieur Keenan, le 7 février, Transport Canada,
26 la Sécurité publique et CBS ont convoqué une discussion entre
27 les provinces et les territoires et l'ASFC, donc?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

1 **Me GORDON CAMERON** : Et vous voyez là un courriel,
2 « Mes notes de la téléconférence FPT ». Donc, vous pouvez
3 demander au greffier de ramener à certains points.

4 Qui a convoqué cette réunion?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Le sous-ministre
6 Stewart de la Sécurité publique, mais à ma suggestion, en
7 partie.

8 **Me GORDON CAMERON** : Quel était le but de cette
9 réunion?

10 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y avait
11 plusieurs objectifs. Tout d'abord, réunion... en fait, il y avait
12 un but global de réunir aux niveaux provincial et fédéral les
13 sous-ministres des Transports et de la Sécurité publique pour
14 voir où en était la situation et pour parler des moyens de
15 collaborer pour faire face à cette crise nationale qui évoluait
16 rapidement.

17 **Me GORDON CAMERON** : Donc, dans les notes, il est
18 indiqué - je vais devoir revenir en arrière - qu'il s'agissait
19 d'une rencontre fédérale, provinciale et territoriale. Pouvez-
20 vous décrire les catégories de participants?

21 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Au niveau fédéral,
22 il y avait Rob Stewart et ses hauts fonctionnaires de la
23 Sécurité publique, moi-même et des hauts fonctionnaires de
24 Transport Canada. Et je vois sur les notes qu'il y avait des
25 représentants de l'ASFC - je suis sûre que c'était John
26 Ossoswki.

27 Du côté provincial, il y avait mes homologues
28 sous-ministres des Transports et de la Sécurité routière des

1 différents provinces et territoires. Et côté sécurité publique,
2 le ministère de la Sécurité publique ou du Solliciteur général,
3 selon la province.

4 **Me GORDON CAMERON** : Donc, il y avait un nombre
5 important de participants - donc, les hauts fonctionnaires des
6 portefeuilles provinciaux, territoriaux?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Parfois, lors de
8 telles rencontres - en fait, il y a deux ou trois réunions qui
9 sont convoquées en même temps et celle-ci, c'était la plus
10 importante. Et si je me souviens bien, il y avait pratiquement
11 toutes les juridictions, qui étaient représentées par le sous-
12 ministre ou le Solliciteur général provincial ou territorial.

13 **Me GORDON CAMERON** : Et sous la quatrième puce, on
14 y voit que Transport Canada a fait une proposition - on voit
15 dans le premier point, stratégie d'application. C'est ce qu'on
16 voit au premier point. Donc là, c'est la stratégie?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, c'est juste.

18 **Me GORDON CAMERON** : Est-ce que c'est vous qui
19 avez présenté cette stratégie ou l'un de vos fonctionnaires?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est moi qui ai
21 présenté la stratégie. À ce moment-là, nous n'avions pas de
22 document écrit, donc j'ai présenté oralement le concept et les
23 idées de la stratégie d'application de la loi et c'est ce qu'on
24 appelait à l'époque la stratégie maximale.

25 **Me GORDON CAMERON** : Si on descend un peu plus
26 loin, Monsieur Keenan, je vous demanderais quelle a été la
27 réception de cette stratégie?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Le sous-ministre

1 des Transports a consigné les différentes réactions. De façon
2 générale, lorsqu'on a eu cette discussion, il y avait une
3 réaction réservée de la part des collègues provinciaux. Il y
4 avait une bonne collaboration, mais il y avait beaucoup
5 d'anxiété à propos de l'escalade rapide des comportements
6 illégaux. Donc, tout le monde était très nerveux.

7 Ceci dit, il y avait des réponses différentes.
8 L'Alberta avait des sentiments partagés, comme le reflète les
9 notes. L'Alberta a dit que bon, on sollicitait des idées et la
10 participation et l'adoption de la stratégie. L'Alberta
11 préférait... faisait des remarques de prudence habituelle
12 d'implication des forces... concernant l'implication des forces
13 policières.

14 La Colombie Britannique était plus positive, le
15 Québec était positif aussi. Il a été déclaré en fait - et ça, je
16 m'en souviens bien - que non seulement ils appuyaient la
17 stratégie, mais ils disaient que la stratégie que nous
18 recommandions s'alignait bien avec celle qu'ils avaient appliqué
19 le week-end précédent.

20 **Me GORDON CAMERON** : Vous faites allusion aux
21 manifestations dans la Ville de Québec?

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

23 **Me GORDON CAMERON** : Et l'Ontario, comment ils ont
24 réagi à la stratégie?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ils étaient un peu
26 plus tièdes. Bon, il y a eu une déclaration de soutien de la
27 part des forces policières. Pour être juste, il y avait un
28 malaise par rapport au terme « maximum », stratégie maximale.

1 Donc, pour parvenir à un consensus, nous étions prêts à changer
2 ce terme de maximum pour stratégie, ce qui a rendu le titre un
3 peu redondant puisque ça devenait une « stratégie stratégique ».

4 **Me GORDON CAMERON** : Nous allons maintenant passer
5 à la journée suivante après cette réunion FPT, le 8 février
6 maintenant et on va parler d'une lettre que vous avez reçue et
7 vous savez maintenant, je pense, ce que votre homologue, le
8 sous-ministre des Transports de l'Ontario a dit.

9 Et auparavant, j'aimerais que l'on affiche
10 PB.CAN.00000820. Il s'agit d'un courriel qui commence avec la
11 transmission de la lettre... si on peut remonter, pour un instant?
12 Je ne sais pas exactement, mais en descendant, on arrive à un
13 paragraphe où il est dit « Nous avons eu plusieurs
14 discussions... ». Et voilà.

15 Donc, c'est votre contribution, une fois que vous
16 avez reçu la lettre.

17 « Nous avons eu plusieurs discussions
18 avec l'Ontario sur les options de
19 maintien de l'ordre. L'Ontario a
20 toujours été prudente et réservée quant
21 à la pleine utilisation de son autorité
22 selon la Loi sur la circulation des
23 autoroutes, mais elle était impliquée.
24 Cette lettre représente un recul par
25 rapport aux discussions et correspond
26 avec la tendance que l'on a observée
27 dans les 48 heures où la ministre
28 Mulroney n'est pas disponible pour

1 parler avec le ministre Alghabra. »

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, vous avez
3 rendu tout à fait justice à ce message et je m'excuse pour les
4 fautes de frappe qu'il y a pu avoir.

5 **Me GORDON CAMERON** : Nous allons passer à la
6 lettre dans quelques instants.

7 Vous aviez déjà indiqué que dans la rencontre
8 FPT, vous aviez senti une certaine froideur de la part de
9 l'Ontario et d'autres provinces face à cette stratégie. Je
10 voulais commencer par là parce que dans ce courriel... en fait, je
11 dirais que la lettre n'était pas la pleine adoption de la
12 stratégie par l'Ontario et vous dites que ça correspondait à la
13 tendance des 48 dernières heures. Pouvez-vous expliquer que la
14 ministre Mulroney, la ministre donc de l'Ontario, n'était pas
15 disponible pour parler au ministre Alghabra?

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Certainement.
17 Suite à l'appel avec la Police de l'Ontario, on avait commencé à
18 envisager cela le 4 et pendant le week-end du 5 et 6, je me suis
19 adressé au sous-ministre Leblanc par téléphone et mon sous-
20 ministre adjoint de la Sécurité a contacté son homologue, donc
21 on a établi les premiers contacts. Et on a eu des discussions
22 constructives, mais une attitude réservée. C'était facile à
23 constater.

24 En même temps, au niveau ministériel, le ministre
25 Alghabra, vu l'importance de la situation, cherchait chaque jour
26 à rejoindre la ministre Mulroney et lorsque... en général, il y a
27 une bonne coordination entre les ministres et là, ils peuvent
28 agir rapidement. Mais dans ce cas-ci, ça a pris plusieurs jours

1 - ici, 48 heures au moins - la ministre Mulroney n'était pas
2 disponible pour parler au ministre Alghabra. Et cette lettre est
3 arrivée le 8 février dans ce contexte - la lettre est arrivée le
4 8 février, une lettre du sous-ministre Leblanc et je crois que
5 la ministre Mulroney, à ce moment-là, a appelé Monsieur Alghabra
6 en disant « Mon sous-ministre fournit une réponse à votre sous-
7 ministre ». Et la réponse est la lettre en question. Ce n'était
8 pas très orthodoxe comme mode de communication, mais la boucle a
9 été bouclée, finalement.

10 **Me GORDON CAMERON** : Donc, pour ceux qui n'ont pas
11 suivi, le ministre Alghabra est le ministre fédéral des
12 Transports et Madame Mulroney est la ministre provinciale des
13 Transports pour l'Ontario.

14 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

15 **Me GORDON CAMERON** : Si on peut voir la lettre,
16 PB.CAN.00000821?

17 Donc, je pense que vous connaissez bien cette
18 lettre, maintenant - elle a déjà été utilisée dans d'autres
19 témoignages. Pouvez-vous nous expliquer la substance de cette
20 réponse et votre réaction?

21 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : La substance de la
22 réponse, en fait... d'abord, le ton de la réponse était collégial,
23 il y avait une volonté de collaboration. Le sens était...
24 lorsqu'on descend un peu plus bas... Il y a une explication... en
25 fait, ça repose sur notre demande de possibilité de trouver un
26 moyen d'utiliser des sanctions, à savoir les exploitants, les
27 opérateurs de camions perdraient leurs permis à cause des
28 violations sérieuses du Code de la route - sonner et activer

1 leurs klaxons et autres violations.

2 C'est ce qu'on explorait; on posait la question à
3 nos collègues provinciaux quant à savoir ce qui pouvait être
4 fait et c'est une description détaillée des différentes raisons
5 pour lesquelles, en fait, c'était... en fait, une description
6 détaillée des raisons pour lesquelles rien ne pouvait être fait.
7 Il y avait des points de procédure, etc. Mais je l'ai interprété
8 comme voulant dire que comme à la fin, il était écrit « On ne
9 croit pas pouvoir faire quelque chose, pouvez-vous rediriger les
10 discussions à mon collègue, le Solliciteur général? ». C'était
11 un « non » très poli, un « Non, on ne va pas s'impliquer ».

12 **Me GORDON CAMERON** : Avec cette réponse, je vais
13 demander à mon collègue de commencer avec une nouvelle lignée de
14 questions. Maître Armstrong va continuer pour une série de
15 questions et je reviendrai par la suite.

16 **--- INTERROGATOIRE EN CHEF PAR Me STEPHEN ARMSTRONG :**

17 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Bon après-midi, Monsieur
18 Keenan et Monsieur Dea. Je m'appelle Stephen Armstrong, je suis
19 avocat pour la Commission. Je vais vous poser des questions
20 portant sur l'analyse économique de l'incidence des barrages,
21 surtout pour Monsieur Dea. Monsieur Kennan, si vous avez quelque
22 chose à ajouter, ne vous gênez pas.

23 Alors Monsieur Dea, si j'ai bien compris, votre
24 direction a déjà eu de l'expérience en analysant le commerce?

25 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui.

26 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Est-ce que vous pouvez
27 parler de cette expérience?

28 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui. Mon groupe est

1 responsable du suivi de toute forme de perturbation du système
2 de transport. Et avec tout ce qui s'est passé au cours des
3 dernières années - par rapport au ferroviaire et autres - nous
4 développons de l'expertise et des connaissances à savoir comment
5 évaluer ces différentes perturbations du système de transport
6 canadien, mais aussi de l'économie canadienne.

7 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Pour ce qui est de
8 comprendre l'incidence des barrages aux frontières, d'après le
9 rapport institutionnel, la nature du commerce entre le Canada et
10 les États-Unis, certains aspects de l'économie sont une toile de
11 fond, si on veut. Est-ce que vous pouvez contextualiser?

12 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui. Pour toute évaluation
13 d'analyse économique, on suit un cadre qui nous permet de nous
14 servir des meilleures données, mais aussi, on les valide avec
15 l'industrie.

16 Alors, on commence toujours notre analyse avec
17 une bonne évaluation du contexte : qu'est-ce qui se passe? Pour
18 ce faire, nous nous servons des meilleures données possibles.
19 Par exemple, dans le contexte par rapport à tout ce qui est
20 transfrontalier, on se sert des données de Statistiques Canada
21 pour avoir une idée de la nature du commerce affecté aux
22 différents points d'entrée, mais si le type de marchandise
23 atteint par les réductions et le barrage au pont, on se sert
24 d'autres sources d'information aussi - par exemple, venant de
25 l'ASFC à propos des déplacements quotidiens à la frontière pour
26 avoir une idée de la fluidité, de la capacité du mouvement aux
27 différents postes frontaliers.

28 On se sert aussi de données de l'industrie pour

1 avoir une idée de leur part de l'incidence qu'ils ont vécu et de
2 l'incidence pour les opérations en général.

3 Alors, avec ces données, on a un portrait de ce
4 qui se passe dans les faits.

5 Ensuite, on valide directement ces renseignements
6 directement avec l'industrie. Alors, moi ou mes collègues ou mon
7 groupe, on avait des appels au quotidien avec les différents
8 secteurs atteints par ces barrages aux postes frontaliers pour
9 encore valider les données et avoir une meilleure idée de quel a
10 été cet impact sur eux et qu'est-ce que ça voudrait dire en
11 termes de production ou d'investissements. C'était une véritable
12 menace dans le secteur automobile, par exemple.

13 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Je m'excuse, si je peux
14 vous interrompre? Plus précisément, pour les points d'entrée qui
15 ont vécu ces barrages en février 2022, quels ont été les plus
16 atteints du point de vue économique et pourquoi?

17 **M. CHRISTIAN DEA** : Si on regarde le pont
18 Ambassador, c'est un corridor très important pour le commerce de
19 marchandises entre nous et les États-Unis. C'est très, très
20 important; c'est environ 26 % de la valeur des exportations du
21 Canada envers les États-Unis et 33 % des importations du Canada
22 qui viennent des États-Unis qui passent par le pont Ambassador.

23 Donc, pour ce qui est de l'importance stratégique
24 de ce pont, c'est très, très clair. Il est aussi très
25 stratégique par rapport aux secteurs atteints dans le sud de
26 l'Ontario, le secteur automobile, le secteur de la fabrication
27 automobile était directement atteint et rapidement, parce qu'ils
28 sont actuellement sur le mode juste à temps pour ce qui est de

1 la production. Donc, tout retard ou réduction ou ne pas avoir
2 accès aux équipements nécessaires pour produire a une incidence
3 presque directe et de façon instantanée sur leurs activités.

4 Mais il y a d'autres commodités qui ont aussi été
5 atteintes qui sont importantes pour le Canada. Par exemple, dans
6 l'équipement médical ou aussi, les meubles, les aliments. Alors,
7 il y a beaucoup de mouvement de marchandises par ce pont. Donc,
8 il y avait une incidence directe et instantanée, non seulement
9 pour le secteur manufacturier, mais aussi pour les secteurs qui
10 accèdent à ces marchandises qui leur sont importantes.

11 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Merci beaucoup. Vous étiez
12 en train de dire que certaines de ces marchandises sont des
13 marchandises critiques, on pourrait dire qu'elles sont
14 critiques. Alors, quels sont ces biens critiques?

15 **M. CHRISTIAN DEA** : Il n'y a pas de définition
16 officielle. Mais on pourrait probablement dire que lorsqu'il
17 s'agit de la santé, de la sécurité alimentaire d'une communauté,
18 ce sont des biens critiques pour assurer le quotidien, les
19 besoins quotidiens d'une communauté.

20 Il y a un autre aspect aussi : lorsqu'il y a une
21 incidence sur les activités économiques. Et si on revient au
22 secteur manufacturier, ne pas avoir accès aux différents types
23 d'équipement nécessaire pour la production, il y avait une
24 incidence directe sur eux par rapport à leur capacité de faire
25 leurs activités. Donc, il y a eu une réduction et un arrêt de
26 production dans le secteur automobile et dans d'autres secteurs
27 suite à ce barrage au pont Ambassador.

28 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Je veux revenir aux biens

1 critiques. Vous avez parlé du bien-être, les biens qui sont
2 essentiels au bien-être des gens. Alors, si on regarde ces biens
3 critiques, les importations sont plus importantes que les
4 exportations? Ou c'est également important?

5 **M. CHRISTIAN DEA** : Si on regarde la composition
6 importations/exportations, les deux sont très importantes. Pour
7 nos collègues aux États-Unis aussi, parce qu'on exporte certains
8 de ces biens et marchandises critiques et non seulement pour la
9 communauté, mais aussi pour qu'ils puissent, eux, produire ce
10 qu'ils ont besoin pour soutenir les activités économique - par
11 exemple, dans le secteur automobile.

12 Et c'est assez particulier dans le secteur
13 automobile parce que les deux économies sont très intégrées et
14 justement, surtout dans le secteur automobile - c'est le plus
15 intégré. Et la gestion des chaînes d'approvisionnement, c'est
16 très intégré; ce n'est pas une chaîne canadienne ou américaine,
17 c'est une chaîne nord-américaine intégrée. Alors, toute forme de
18 perturbation par rapport aux déplacements de ce qui est
19 nécessaire va atteindre les deux pays très rapidement.

20 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Alors Monsieur le
21 greffier, j'aimerais consulter le Rapport institutionnel, le
22 document DOJ.IR.000005, si on peut passer à la page 22, s'il
23 vous plaît?

24 Je vais vous poser une question portant sur le
25 paragraphe 29. On voit des chiffres; c'est surtout sur le pont
26 Ambassador. Est-ce que j'ai bien compris, par exemple, où il est
27 indiqué « agri-alimentaire », 10,7 % de toutes les exportations.
28 C'est un pourcentage d'exportations agroalimentaires à travers

1 le pays qui passe par le pont Ambassador?

2 **M. CHRISTIAN DEA** : Si je me souviens bien... oui,
3 je crois que vous avez raison.

4 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Donc, ça s'applique aux
5 produits pharmaceutiques et aux minéraux critiques.

6 **M. CHRISTIAN DEA** : Exactement.

7 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et au paragraphe 90, vous
8 parlez de l'ouest du Canada et dans la deuxième phrase... il est
9 question de l'ouest du Canada. On dit qu'un à deux pourcent des
10 exportations et importations critiques. Est-il juste de dire,
11 donc, lorsqu'on parle de biens critiques, la plus grande
12 préoccupation est donc le pont Ambassador?

13 **M. CHRISTIAN DEA** : Vu la magnitude et
14 l'importance, la valeur... l'importance de ces biens, oui.

15 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et au paragraphe 91 - qui
16 n'est pas à l'écran... voilà - il est question de l'incidence sur
17 des fabricants du secteur automobile. Alors, comment est-ce que
18 Transport Canada a appris l'importance sur les fabricants
19 automobiles et pouvez-vous en parler?

20 **M. CHRISTIAN DEA** : Il s'agit d'aller chercher les
21 bonnes données de Statistiques Canada et autres quant à la
22 situation. Mais la donnée... les données ne reflètent pas
23 nécessairement ce qui se passe en ce moment et c'est pour cette
24 raison qu'on a eu différents dialogues avec l'industrie pour
25 avoir une idée de l'effet de ces différentes réductions de
26 mouvements à la frontière. On a été en contact... on voit une
27 courte liste ici des producteurs automobiles clés, mais on
28 avait... on a dialogué de façon compréhensive avec d'autres

1 secteurs pour avoir une meilleure idée des effets du barrage à
2 la frontière sur ces secteurs.

3 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Dans votre analyse, est-ce
4 que vous avez considéré si ces fabricants automobiles pouvaient
5 compenser la production après le barrage, à la fin des barrages?

6 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui, on l'a fait de façon
7 implicite parce que j'ai dit au début, le premier élément, c'est
8 d'avoir une évaluation, faire une évaluation de comment le
9 mouvement à la frontière a été atteint. Alors, on a bien
10 compris, suite aux données de Statistiques Canada, quant à
11 l'ampleur des importations/exportations. C'était environ 390
12 millions par jour à cause de ce barrage.

13 Et on a essayé de traduire en termes de combien
14 de ces mouvements amèneraient un vrai problème par rapport à la
15 perte d'activité économique. Pour ce faire, on se sert de
16 modélisations économiques dernier cri pour voir l'impact de la
17 réduction des mouvements à la frontière, pour savoir quels
18 secteurs seraient les plus atteints et comment et cette
19 modélisation nous permet d'avoir un bon portrait de ce qui s'est
20 passé. Et avec ce modèle validé avec l'industrie, nous sommes en
21 train de développer une analyse économique nette de l'incidence.

22 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Je vais maintenant passer
23 au paragraphe 92 - on parle du secteur alimentaire et des
24 boissons. Il semblerait que certains fabricants ou producteur
25 auraient à fermer si le barrage continuait, ce qui voudrait dire
26 moins de disponibilités de ces produits avec des prix plus
27 élevés. Comment vous en êtes venu à cette conclusion?

28 **M. CHRISTIAN DEA** : Il y a trois éléments à

1 considérer ici. Premièrement, c'était l'hiver et c'est toujours
2 plus difficile de déplacer des produits l'hiver. Alors, il faut
3 travailler dans une fenêtre qui est déjà assez étroite. Et on a
4 eu de bons renseignements à savoir comment ces industries, de
5 chaque côté de la frontière, étaient affectées.

6 Et pour eux, c'est en temps réel. Si vous
7 n'amenez pas les fruits, les légumes, les fleurs et tout cela,
8 tout ce qui est périssable, vous ne les amenez pas et même si
9 c'est un retard d'un jour ou deux, ça veut dire qu'ils perdent
10 une partie de leurs affaires ou au complet.

11 Donc, ils étaient très préoccupés du fait qu'il
12 n'y avait pas de prévisibilité de leur côté pour savoir quand
13 est-ce qu'ils pourraient déplacer leurs produits et où et aussi,
14 même un retard par rapport au transport de leur côté rajoutait...
15 ne faisait pas que rajouter des coûts. Parfois, ils ne pouvaient
16 pas livrer leurs produits à leurs clients non plus.

17 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et comment pensez-vous que
18 cela s'est produit?

19 **M. CHRISTIAN DEA** : Suite à des conversations avec
20 différents expéditeurs pour comprendre les défis qu'ils avaient
21 à relever.

22 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Monsieur le greffier,
23 pouvons-nous aller à la page 23 du rapport, s'il vous plaît? Il
24 y a un tableau au milieu de la page; on peut défiler vers le
25 haut et le bas si vous voulez le contexte, mais Monsieur Dea,
26 pouvez-vous nous parler de ce tableau?

27 **M. CHRISTIAN DEA** : C'est un tableau qui résume ce
28 dont je viens de parler. Nous étions en train de surveiller la

1 situation dans les différents postes frontaliers pour voir ce
2 qui se passait. On se servait des données commerciales de
3 Statistiques Canada qui portaient sur la valeur des importations
4 atteintes pour tel jour et ce tableau doit contextualiser quant
5 à la valeur de l'exportation et des importations affectées par
6 les différents barrages aux différents postes frontaliers.

7 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Je m'excuse de vous
8 interrompre. Pour clarifier la terminologie, je crois qu'ils
9 sont expliqués un peu plus haut, mais commerce par jour, c'est
10 importations et exportations?

11 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui.

12 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et « impact du commerce »,
13 qu'est-ce que ça veut dire, ce chiffre-là?

14 **M. CHRISTIAN DEA** : Il s'agit de regarder le
15 commerce par jour fois le nombre de jours de barrage. Alors, ça
16 vous donne une estimation de la valeur des importations et
17 exportations atteintes et qui ont subi des effets des barrages.

18 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Mais ce n'est pas le coût
19 pour l'économie canadienne?

20 **M. CHRISTIAN DEA** : Non. On commence à avoir une
21 idée de ce qui est atteint. C'est là qu'on a commencé; pour
22 dériver les coûts économiques nets, on passe par un processus de
23 validation et vers une modélisation économique. Et avec cela, on
24 peut générer la perte d'activité économique associée aux
25 barrages aux différents postes frontaliers.

26 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Très bien. Et là, si on
27 passe au 97, au paragraphe 97, on dit que le nombre total de
28 camions a baissé de 5 % pour le retour au Canada par rapport à

1 l'année précédente. Donc, la cause, d'après vous... quelle était
2 la cause?

3 **M. CHRISTIAN DEA** : Eh bien, ces chiffres portent
4 sur tout le mois, mais suite aux statistiques quotidiennes de
5 l'ASFC, nous avons pu voir l'incidence aux différents points de
6 passage et cela nous a permis de définir la réduction qu'il y
7 avait et en particulier, lorsqu'il y avait barrage complet. Donc
8 avec l'industrie, cela nous permettait de faire le point de la
9 situation et les résultats.

10 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Y a-t-il d'autres facteurs
11 qui pouvaient impacter la situation - par exemple, par rapport à
12 2020 ou 2021 ou 2022?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y avait
14 évidemment une tension sur le secteur des transports en raison
15 de la COVID et cela intervenait au niveau des chaînes
16 d'approvisionnement nationales et même internationales. Mais au
17 niveau des moyennes, ça nous permet de prendre un peu de recul
18 et là, souvent, vous allez prendre différentes cotes pour voir
19 un petit peu ce que ça donne. Et donc, là, nous faisons
20 référence à l'année précédente, mais nous utilisons des périodes
21 différentes pour nous assurer que nos repères sont suffisamment
22 robustes pour nous donner une bonne idée de ce qui se passe
23 réellement.

24 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et sur les 5 %, quelles
25 sont les denrées critiques? Avez-vous le détail?

26 **M. CHRISTIAN DEA** : Non, ce sont des détails que
27 je ne possède pas pour l'instant, mais compte tenu de la
28 composition des denrées, la plupart des secteurs que j'ai cités

1 plus tôt ont dû être affectés. Mais combien? On n'a pas le
2 détail de cette situation.

3 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Au paragraphe 98, on dit
4 que la réduction de la circulation a été observée dans l'ouest
5 du Canada et que les camions entrants ont baissé de 48 % dans un
6 cas. Avez-vous l'information pour savoir s'il y a eu des
7 augmentations par ailleurs dans d'autres ports d'entrée - en
8 Alberta ou ailleurs?

9 **M. CHRISTIAN DEA** : Là encore, je vais utiliser
10 les statistiques de l'ASFC pour définir les mouvements à travers
11 la frontière. On voulait savoir si la circulation allait faire
12 le tour à d'autres ports d'entrée.

13 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Est-ce que ça s'est
14 produit?

15 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui. Dans certains cas,
16 effectivement, la circulation faisait le détour, mais ça n'est
17 jamais une correspondance totale et on ne peut pas dire que la
18 circulation d'un pont se retrouvait sur un autre pont, par
19 exemple. Il y avait toujours une perte de tonnage et même si la
20 circulation faisait un détour, il y avait des coûts impliqués en
21 raison de la longueur du trajet supplémentaire ou de la limite
22 des capacités et ça causait des problèmes également au niveau de
23 la durée du transport et son incidence sur la production.

24 Et d'autre part, je me suis intéressé par
25 exemple, du côté du sud de l'Ontario, mais par exemple, dans
26 l'ouest, il y avait l'exportation d'animaux, de produits
27 agricoles et il y avait des problèmes spécifiques qui se
28 posaient. Il fallait livrer rapidement ces produits.

1 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Monsieur le greffier,
2 j'aimerais bien avoir la page suivante, s'il vous plaît.

3 Là, dans le rapport, on parle de l'impact
4 économique et on dit qu'il y a un impact et que c'est difficile
5 de déterminer quelle est l'incidence directe des barrages, mais
6 y a-t-il des changements dans cette évaluation? Et pourquoi est-
7 elle si difficile à déterminer?

8 **M. CHRISTIAN DEA** : Alors, ce qu'il fallait faire
9 au départ, c'est que compte tenu de ce qui s'était passé, on
10 avait au départ une bonne idée des volumes d'importations et
11 d'exportations. C'était relativement facile de faire une
12 modélisation pour obtenir le coût économique des blocages, par
13 exemple, au pont Ambassador et nous avons pu faire une
14 évaluation du coût économique.

15 Maintenant, en ce qui concerne l'attribution des
16 problèmes, c'est là où ça devenait plus difficile. Il y avait la
17 vaccination, il y avait les chaînes d'approvisionnement globales
18 également qui étaient affectées. Mais il y avait une réduction
19 de la capacité de transport liée à la COVID ou d'autres
20 questions et c'était difficile de faire une estimation exacte de
21 la contribution de ces divers facteurs lorsqu'on fait une
22 évaluation de l'impact macroéconomique.

23 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et si tel est le cas,
24 comment peut-on tirer des conclusions claires du blocage?

25 **M. CHRISTIAN DEA** : Eh bien, dans le contexte des
26 barrages et des obstructions, on savait exactement ce qui était
27 affecté au niveau des importations et des exportations. Et donc,
28 nous savions quels étaient les secteurs affectés et on peut

1 partir de cette information dans notre modélisation pour
2 déterminer comment l'économie - l'économie sectorielle en
3 particulier - pouvait être affectée par la réduction de la
4 circulation, par exemple, sur le pont Ambassador. C'était une
5 évaluation claire de l'impact de la réduction des importations
6 et des exportations. Pour ce cas-là, c'est très clair.

7 Par contre, si on cherche à élargir la
8 perspective, c'est plus difficile de voir quelle était la façon
9 dont la croissance économique du Canada pouvait être affectée -
10 parce qu'à ce moment-là, il faut considérer la croissance
11 économique dans un secteur déterminé et là, c'est plus difficile
12 à observer de près et d'avoir les chiffres exacts - par exemple,
13 au niveau du choc global ou du choc domestique et interne au
14 Canada, etc.

15 Mais dans le contexte du Pont Ambassador et du
16 blocage correspondant, là, on a l'information sur la nature des
17 denrées importées et exportées et, par conséquent, on peut faire
18 une estimation des coûts économiques.

19 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Effectivement, c'est de
20 cela que je voudrais vous parler maintenant. Nous allons
21 afficher le document PB.CAN.00000840.

22 Monsieur Dea, je crois que vous avez fait
23 référence à ce document. C'est votre Direction qui l'a préparé,
24 n'est-ce-pas?

25 **M. CHRISTIAN DEA** : Exact.

26 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et il y a un message qui
27 résume l'analyse effectuée. Est-ce que vous pouvez nous
28 expliquer la chose?

1 **M. CHRISTIAN DEA** : Certainement. Tout d'abord, le
2 premier message qui consistait à définir les relations
3 commerciales affectées au niveau du pont Ambassador et là, nous
4 avons bénéficié de l'aide de Statistiques Canada et on dit que
5 cela représente à peu près 390 millions de dollars de commerce
6 ou 26 % des exportations vers les États-Unis et 33 % de
7 l'importation des États-Unis par la route.

8 Donc, on part de là et dans le paragraphe
9 suivant, nous regardons comment cela se traduit sur le plan
10 économique en matière de pertes au Canada. Nous utilisons une
11 modélisation qui est à notre disposition dans notre groupe et ce
12 sont des modèles tout à fait modernes qui nous donnent une vue
13 directe de toute la structure économique du Canada avec les
14 détails par secteur, ce qui nous permet de considérer non
15 seulement le niveau macro, mais le niveau sectoriel et régional
16 pour déterminer l'impact de la réduction du volume des
17 importations ou exportations.

18 Et ce faisant, on a une estimation de 45 millions
19 de pertes par jour. Mais compte tenu de cette modélisation, il y
20 a une certaine incertitude dans la répartition entre les
21 secteurs suite à la réduction des activités et il faudrait
22 donner un peu plus de certitudes quant à l'impact. Et là, c'est
23 pourquoi nous présentons plusieurs scénarios qui expliquent
24 comment la réduction du commerce à la frontière peut avoir
25 affecté l'économie.

26 Les secteurs essentiels affectés seront les
27 secteurs manufacturiers, le secteur des transports, l'industrie
28 automobile aussi. Donc, tout cela découle des conversations

1 qu'on a pu avoir avec l'industrie. Et si on examine l'impact,
2 cela nous permet d'estimer le niveau à 45 millions de perte.
3 Cela veut dire que l'industrie produit moins ou stoppe sa
4 production, mais cela veut dire que ça diminue le revenu, le
5 volume des salaires, moins d'activités dans l'économie et ces 45
6 millions ont un impact, une incidence directe sur les services
7 de transport et l'industrie automobile.

8 D'autre part, nous pouvons explorer les autres
9 secteurs qui pourraient aussi être affectés par la réduction de
10 l'activité commerciale à la frontière. Les 86 millions, c'est si
11 on considère, en plus des transports, si on considère tout le
12 secteur manufacturier de l'Ontario, par exemple, ça nous fait
13 passer de 45 millions à 86 millions.

14 Et le dernier point, c'est de se demander ce qui
15 se passe si tous les secteurs sont également affectés par la
16 réduction des importations et des exportations. Et c'est là que
17 vous avez cette estimation finale de 161 millions.

18 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et les 45 millions par
19 jour, comment avez-vous abouti à ce chiffre?

20 **M. CHRISTIAN DEA** : Les 45 millions par jour, ça
21 dépend de la circulation à la frontière et comment cette
22 circulation est affectée, donc comment les importations et les
23 exportations sont affectées, quelle va être l'incidence sur les
24 transports et sur l'industrie automobile au départ. C'est là
25 qu'on a cette estimation de 45 millions.

26 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Et quand vous parlez des
27 45 millions, vous dites :

28 « ... 45 millions par jour sur la

1 première semaine, compte tenu des
2 efforts d'atténuation mis en place par
3 les transporteurs et les différentes
4 options alternatives disponibles. »

5 Quelles sont les suppositions que vous avez
6 faites au niveau de l'atténuation?

7 **M. CHRISTIAN DEA** : Eh bien, si on suppose que
8 seuls les transports et l'industrie automobile seraient affectés
9 et que les autres secteurs - les ressources naturelles ou
10 autres, le mobilier, etc. - on trouvait des moyens d'obtenir ce
11 dont ils ont besoin pour la fabrication et en redirigeant leurs
12 importations ou exportations en utilisant d'autres moyens de
13 transport, par exemple ou bien ils ont des moyens de combler les
14 activités économiques avec leur inventaire. Donc, les 45
15 millions, pour nous, représentaient une estimation conservatrice
16 de la situation en supposant que tous les autres secteurs
17 économiques continuent à produire et à opérer normalement ou
18 avec très peu de perturbation.

19 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Monsieur le greffier, je
20 voulais passer à un autre document, le document
21 SSM.CAN.00003798. Et si vous allez en bas, c'est une chaîne de
22 courriels.

23 Monsieur Dea, je n'ai pas de questions sur le
24 premier courriel, mais je vous le présente pour vous rafraîchir
25 la mémoire. Est-ce qu'on peut passer en allant vers le haut au
26 courriel suivant?

27 Monsieur Dea, vous avez répondu à Madame Turcotte
28 le 10 février au niveau de l'impact économique des barrages aux

1 postes frontaliers. Maintenant, on descend tranquillement la
2 page et ici, vous voyez les trois scénarios, les chocs
3 commerciaux 1, 2, 3. Est-ce que ça correspond à ce que nous
4 venons de discuter?

5 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui.

6 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : C'est à propos du pont
7 Ambassador, n'est-ce-pas?

8 **M. CHRISTIAN DEA** : Exact.

9 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Est-ce qu'on peut
10 remonter, Monsieur le greffier?

11 Alors, Madame Turcotte a répondu audit courriel
12 et elle a des questions pour vous. D'abord, elle dit :

13 « Au départ, l'impact nous paraît important et en particulier,
14 au niveau des scénarios 2-3, avec des diversions limitées. »

15 Est-ce que vous avez autre chose à ajouter?

16 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui. D'abord, il faut
17 reconnaître qu'avec ce genre d'analyse, il faut échanger des
18 renseignements avec d'autres ministères - d'abord pour avoir
19 accès à l'information que l'on n'a pas au départ. Et puis, il
20 faut vérifier que l'on obtienne les meilleurs conseils et les
21 meilleures données possibles pour nos estimations. Donc, il y a
22 eu des échanges réguliers avec le ministère des Finances à
23 différents niveaux - au niveau du groupe de travail et à mon
24 niveau - pour s'assurer que leur évaluation que l'on allait
25 utiliser convenait à ce que nous cherchions à faire. Donc, on
26 partage nos renseignements à l'intérieur.

27 De leur côté, ils utilisent plus d'outils de
28 modélisation macroéconomique, alors que de notre côté, nous

1 utilisons d'autres types d'outils qui nous permettent de rentrer
2 plus avant dans le détail sur la nature des chocs et comment les
3 différents secteurs ont pu être affectés.

4 Donc, de cette façon, nous collaborons et nous
5 avons collaboré efficacement pour nous assurer que nous avons
6 bien une évaluation économique homogène. Il y a eu des questions
7 qui ont été soulevées sur les résultats obtenus par les
8 différents outils qu'on utilisait; on a essayé d'avoir une bonne
9 évaluation et d'expliquer les différences éventuelles.

10 Mais au niveau du ministère des Finances, ils
11 sont partis de nos hypothèses en ce qui concerne l'impact
12 commercial dans leur modèle et ils ont utilisé leur modèle pour
13 la macroéconomie; cela leur a donné certains résultats et nous
14 avons fait la même chose de notre côté. Et ce courriel, dans ce
15 contexte, c'était un échange d'informations entre les deux
16 organisations pour cerner l'impact de leur côté et du nôtre.

17 Donc, nous avons essayé d'obtenir les premiers
18 éléments de cet impact et c'est ce qui a donné les 45 millions
19 par jour. Ils ont soulevé plusieurs questions, à savoir quelle
20 était la solidité et la validité des autres scénarios possibles.
21 Et ce courriel nous permettait d'avoir davantage... de leur
22 fournir davantage d'information pour indiquer ce qu'on avait
23 essayé de capter dans le scénario 2 et dans le scénario 3 en ce
24 qui concerne les secteurs affectés ainsi que de l'impact du choc
25 sur le commerce et l'économie en Ontario.

26 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Alors, j'aurais une autre
27 question pour vous. Il faut d'abord revenir à la première
28 question:

1 « Quel a été l'impact des diversions
2 vers d'autres zones de passage -
3 Sarnia/Niagara par train ou par les
4 airs? »

5 Et là, je crois qu'il y a un courriel qui donne
6 la réponse - on va passer à la page suivante et au courriel...
7 voilà la réponse de Monsieur Dea le 11 février. On descend à la
8 page suivante et voici l'information sur l'arrière-plan et le
9 contexte.

10 Si je comprends bien, Monsieur Day, vous vous
11 souvenez de ce courriel? Les questions sont en caractère gras et
12 vos réponses sont en dessous.

13 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui.

14 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Donc, votre réponse à la
15 question, à l'hypothèse que vous faites sur les possibilités de
16 détournement de diversion, vous dites « Notre scénario ne tient
17 pas compte de diversions vers d'autres points frontaliers ».
18 Est-ce exact?

19 **M. CHRISTIAN DEA** : Le choc pour le secteur - et
20 c'est pourquoi nous essayons de voir comment on pouvait saisir
21 les impacts du détournement. Chaque jour, on lisait les
22 informations reçues de l'ASFC pour voir les mouvements de
23 circulation vers d'autres ponts, vers d'autres postes
24 frontaliers pour essayer de voir si le choc se reflétait encore.

25 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Est-ce que vos
26 commentaires sur le scénario qui ne tient pas compte du
27 détournement, est-ce que ça s'applique également au scénario 1,
28 46 millions par jour?

1 **M. CHRISTIAN DEA** : Le scénario 1 ne tient pas
2 compte de détournement, de réacheminement de la circulation avec
3 le choc 1.

4 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Pouvez-vous préciser?
5 Donc, il n'y a pas de détournement le jour 1 pendant la semaine
6 de fermeture ou n'importe quel jour de la semaine ?

7 **M. CHRISTIAN DEA** : La réponse brève, c'est que la
8 modèle saisit déjà les substitutions potentielles et les
9 possibilités de détournement, donc, jusqu'à un certain point.
10 C'était déjà intégré dans le modèle qu'on utilisait, car on
11 constatait comment les marchandises avaient besoin d'être
12 transportées, d'être déplacées et à quelle vitesse. La façon
13 dont on pouvait accéder, il y avait eu des chocs dans le passé
14 qui avaient affecté aussi dans le secteur manufacturier, donc on
15 avait des références, quelques références.

16 Ce que le modèle ne saisissait pas, c'était les
17 changements quotidiens que l'on pouvait constater avec certains
18 réacheminements de la circulation du pont Ambassador vers
19 d'autres ponts. Et le modèle ne nous permettait pas de calculer
20 le coût de ces réacheminements, parce que ces réacheminements,
21 en fait, réduisent les coûts globaux de l'impact économique net
22 - oui, il pouvait y avoir une petite réduction. Mais il y avait
23 aussi des coûts associés au détournement. Il y avait des coûts
24 supplémentaires : le temps plus long qu'il fallait calculer et
25 pour les biens périssables du secteur de l'alimentation, eh
26 bien, des retards pour eux, ça voulait dire qu'ils perdaient
27 carrément des productions.

28 Donc, pour pleinement saisir, il fallait jouer

1 davantage avec le modèle, qualifier davantage les résultats du
2 modèle pour voir comment on pouvait en tenir compte.

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Si je peux ajouter
4 un mot, il y a un certain nombre de défis dans le monde réel.
5 Certains secteurs ajoutent encore de la complexité et le modèle
6 ne pouvait pas tout saisir. Dans le secteur automobile, le
7 fonctionnement juste à temps, il y a des camions qui font deux
8 rotations par jour. Et dans le cas de ces détournements, eh
9 bien, ils ne pouvaient faire qu'un voyage ou un et demi. Étant
10 donné que c'est tellement synchronisé, tellement lié au temps,
11 c'est difficile d'intégrer cela dans les modèles.

12 Deuxième point : nous avons abordé cette question
13 du point de vue des heures de travail. Donc, les conducteurs
14 doivent faire un certain nombre d'heures et doivent avoir des
15 périodes de repos. Donc, il fallait tenir compte aussi de ces
16 exigences. Lorsqu'il y avait un détour de quatre heures, qui
17 rallongeait de quatre heures au parcours, ils devaient s'arrêter
18 pour des raisons de sécurité.

19 Et on a eu des discussions sur la suspension
20 temporaire éventuellement de ces règles concernant les repos et
21 je suppose que le modèle ne pouvait pas saisir tous ces
22 éléments.

23 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui.

24 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Monsieur le greffier, est-
25 ce qu'on peut revenir au premier paragraphe de la réponse de
26 Monsieur Dea? On voit ici... vous avez des données, apparemment,
27 sur la diversion, le détournement. D'où provenaient ces
28 informations?

1 **M. CHRISTIAN DEA** : Ce sont les données
2 quotidiennes qu'on reçoit de l'ASFC.

3 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Avez-vous pu les intégrer
4 dans le scénario numéro 1?

5 **M. CHRISTIAN DEA** : Elles n'ont pas été pleinement
6 intégrées dans le scénario. Mais la raison pour laquelle on a
7 utilisé le scénario 1, c'était précisément pour cette raison. On
8 n'avait pas fermé tous les secteurs de l'économie et on essaie
9 de prendre... de tenir en compte les détournements qu'il y aurait,
10 mais tous les secteurs n'auraient pas accès aux équipements dont
11 ils avaient besoin.

12 Donc, c'est pourquoi nous étions très prudents
13 avec le scénario numéro 1. Les secteurs qui étaient affectés
14 était surtout le transport et le secteur automobile. Les autres
15 secteurs continuaient à fonctionner normalement. Et là, on
16 essaie de saisir des éléments, de démontrer que les autres
17 secteurs trouveraient une façon d'avoir accès aux équipements,
18 aux intrants dont ils ont besoin pour poursuivre leur
19 production.

20 Donc, on a utilisé ces chiffres, mais en limitant
21 cela aux secteurs de l'automobile et du transport; c'était pour
22 mieux saisir ces éléments. Et il y a bien d'autres secteurs qui
23 seraient en mesure d'avoir accès à ce dont ils avaient besoin
24 pour continuer à produire - peut-être pas dans les mêmes délais
25 de temps.

26 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Monsieur Dae, vous n'êtes
27 plus dans cette chaîne de courriels, mais j'aimerais vous
28 entendre, car les fonctionnaires du ministère des Finances

1 continuent à commenter le scénario. Dans le premier point, on y
2 dit :

3 « D'après les descriptions des
4 scénarios 2 et 3, je ne suis pas sûr
5 qu'on doive les inclure, notamment
6 puisque le pont Ambassador est
7 réouvert. Le scénario 1 semble
8 raisonnable, ça serait facile à
9 réaliser et c'est une limite supérieure
10 raisonnable des impacts.»

11 **M. CHRISTIAN DEA** : Eh bien, lorsqu'on regarde la
12 date de ce courriel, le 14 février, nous avons commencé à faire
13 ces estimations dès le début du blocus, début février. Lorsqu'on
14 a commencé à constater des problèmes, on a commencé à faire les
15 estimations dès ce moment-là, mais on ne savait pas encore
16 quelles seraient les routes de déviation. Et ça, c'est un
17 courriel du 14 février...

18 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Monsieur le greffier, est-
19 ce qu'on peut faire défiler pour vérifier la date?

20 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui. Il est échangé entre des
21 analyses du ministère des Finances, qui disposaient à l'époque
22 de beaucoup plus d'information sur ce qui s'était passé dans les
23 jours précédents. Et voilà pourquoi ils disaient : maintenant,
24 les scénarios 2 et 3, étant donné ce que nous savons maintenant,
25 ces scénarios étaient peut-être vers une évaluation extrême de
26 la situation et la réalité ressemble davantage au scénario 1 et
27 on pourrait ainsi mieux évaluer les impacts économiques.

28 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : Sur le deuxième point, il

1 est indiqué que :

2 « Les coûts sont transitoires; il
3 pourrait y avoir un rattrapage de la
4 production dans les semaines
5 suivantes. »

6 Est-ce que vous avez un commentaire?

7 **M. CHRISTIAN DEA** : Nous essayions tous de déduire
8 quels allaient être les comportements et le 14 février, je
9 crois, nous avons une meilleure compréhension de la nature, de
10 l'ampleur du choc et du retour à la normale. Et cet échange, en
11 fait, il a pour but de refléter cette information. Il s'agissait
12 de dire : étant donné ce que nous savons aujourd'hui, la
13 situation est différente que le 14 février et à ce moment-là,
14 les scénarios 2 et 3 étaient peut-être les plus extrêmes.

15 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Si vous permettez,
16 vous voyez là un échange entre l'analyse économique et le
17 ministère des Finances. Plusieurs ministères étaient impliqués.

18 Ici, il y a un point important : l'effet
19 transitoire, provisoire et c'est un bon moment pour le
20 souligner, dans le contexte.

21 Il y avait un effet transitoire; une fois que le
22 pont a été réouvert, l'économie pouvait retourner à la normale.
23 Le provisoire a deux dimensions, en fait : étant donné que le
24 pont avait été fermé pendant six jours, ce n'est pas très long,
25 mais il y avait un certain nombre de jours qui ont été perdus et
26 qu'on ne peut pas vraiment récupérer ou rattraper dans la
27 production.

28 Mais si vous regardez le paragraphe 91, il y a la

1 liste des impacts sur les usines automobiles comme Honda ou GM à
2 Oshawa ou les autres en Ontario. Ce que ça ne mentionnait pas,
3 étant donné qu'on ne parlait pas des impacts économiques
4 canadiens, c'est que c'était la même chose pour les usines
5 automobiles aux États-Unis qui ne pouvaient pas obtenir les
6 pièces qui devaient traverser le pont Ambassador. Et ça a donc
7 créé un impact économique qui aurait pu être dévastateur et
8 permanent, à savoir la perte de confiance dans le Canada comme
9 partenaire commercial, une perte de confiance qui, dans les
10 États américains et dans la capitale nationale, aurait pu avoir
11 des impacts sur toute la production puisque la frontière n'était
12 plus considérée comme fiable. Et ça a créé un certain nombre
13 d'inquiétude dans les conseils d'administration des
14 constructeurs automobiles. Le Gouverneur du Michigan a appelé
15 Washington pour demander ce qui se passe et s'ils pouvaient
16 avoir de l'aide.

17 Alors, il y a eu des perturbations graves il y a
18 deux ans à cause de blocus ferroviaires et on a constaté un
19 questionnement de plus en plus fréquent : est-ce que le Canada
20 est un partenaire commercial fiable, compte tenu de la fragilité
21 de ses corridors commerciaux? Et ça, c'est très important, car
22 ça affecte des décisions importantes. Et il y avait beaucoup
23 d'inquiétude au ministère des Finances et des Transports; cette
24 situation pouvait avoir des effets graves sur des décisions
25 d'investissements. Et c'était au pire moment qu'on pouvait
26 imaginer, car il y avait des décisions très importantes qui
27 allaient se prendre pour des investissements dans des usines
28 automobiles en Ontario. Alors, on tient compte des différents

1 éléments.

2 Alors, la fermeture du pont, si elle s'était
3 prolongée, aurait pu être très défavorable au Canada et des
4 milliards d'investissements au Canada étaient en jeu et auraient
5 pu se retrouver aux États-Unis. Et si le blocus s'était
6 prolongé, le risque de changement d'orientation des
7 investissements était très élevé.

8 Donc, on a frôlé, en fait, une catastrophe; il y
9 avait de grandes inquiétudes et néanmoins, le Canada a réussi à
10 obtenir des décisions d'investissements de la part des
11 constructeurs automobiles - Lantos, Honda, GM - des
12 investissements qui ont été faits en Ontario dans les mois qui
13 ont suivi. S'il y avait eu répétition du blocus ou prolongement,
14 ces décisions auraient pu être faites dans un autre sens et
15 elles ne sont pas finales jusqu'à temps qu'elles le soient.

16 Donc, voilà, c'est un risque stratégique,
17 économique majeur et qui peut causer des dommages économiques au
18 pays dans l'avenir. Et c'est très important. Alors, ces modèles,
19 aussi sophistiqués soient-ils sur le plan financier ou sur le
20 plan des transports, il est impossible d'inclure dans ces
21 modèles ces éléments, ces décisions d'investissement. Donc, le
22 coût économique... il y a différentes versions - 50 millions de
23 dollars par jour - est potentiellement beaucoup plus élevé
24 puisque la perturbation mine la confiance et peut influencer des
25 investissements futurs.

26 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : L'inquiétude que vous avez
27 mentionnée dans l'industrie automobile concernant la réputation
28 du Canada, est-ce que c'était vraiment encore une plus grande

1 priorité que l'importation de biens critiques?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Les deux éléments
3 étaient très importants; l'importation de biens critiques était
4 un problème majeur qui mettait à risque la santé et sécurité des
5 Canadiens. La confiance des investisseurs, ça, c'est une
6 perspective économique future qui peut mettre à risque des
7 emplois bien payés.

8 **Me STEPHEN ARMSTRONG** : J'ai terminé avec mes
9 questions. Mon collègue Maître Cameron va reprendre.

10 **Me GORDON CAMERON** : Merci. Monsieur le
11 commissaire m'a dit qu'il me restait une trentaine de minutes.
12 Je pourrais peut-être supprimer certains points. Et pour ceux
13 d'entre vous qui avez suivi la dernière heure, je peux vous dire
14 qu'on aura avec le panel du ministère des Finances demain une
15 autre perspective sur cette situation. Donc, si vous avez aimé
16 ces interventions, vous aimerez peut-être les prochaines.

17 **--- INTERROGATOIRE EN CHEF PAR Me GORDON CAMERON (suite) :**

18 **Me GORDON CAMERON** : J'aimerais vous ramener,
19 Messieurs, à l'élaboration de la réaction du gouvernement
20 canadien au convoi. On a parlé d'une lettre de l'Ontario qui ne
21 manifestait pas un grand enthousiasme face à la stratégie de
22 maintien de l'ordre et j'aimerais maintenant reprendre à partir
23 de là avec une question à Monsieur Keenan.

24 Est-ce que vous avez transmis cette lettre au
25 ministre Alghabra?

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Comme vous le
27 voyez dans la chaîne de courriels, j'ai mentionné cette lettre à
28 mes collègues fédéraux essentiels presque immédiatement ainsi

1 qu'à Monsieur Alghabra.

2 **Me GORDON CAMERON** : Est-ce que vous avez eu des
3 discussions avec eux, des rétroactions sur les conséquences de
4 cette lettre sur la mise en place des stratégies?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

6 **Me GORDON CAMERON** : Pouvez-vous nous en dire
7 quelques mots?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : J'ai caractérisé
9 la lettre comme décevante; l'Ontario se recule, se retire, ce
10 qui limite encore davantage les outils disponibles pour la
11 stratégie de rétablissement de l'ordre, alors qu'on voulait
12 l'étoffer.

13 **Me GORDON CAMERON** : À partir de la lettre jusqu'à
14 l'invocation de la loi, le 14 février, quel a été le rôle de
15 Transport Canada dans la réflexion sur l'utilisation potentielle
16 de la Loi sur les mesures d'urgence?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Dans un premier
18 temps, nous avons travaillé sur la stratégie de rétablissement
19 de l'ordre concernant les camions de remorquage. Deuxièmement,
20 il fallait évaluer l'impact des effets néfastes sur l'économie à
21 partir du 7 février avec les différents blocus frontaliers.

22 Donc, du 7 au 10 et jusqu'à la fin de semaine du
23 12-13, on a continué à avancer ces stratégies comme une première
24 approche.

25 Vers le 10 jusqu'au 12-13, on a songé à des
26 options pour augmenter les autorisations en vertu d'une
27 stratégie 2, la piste 2. Et il y avait des experts en sûreté et
28 sécurité pour les différents types de transport. On a demandé :

1 qu'est-ce qu'on peut faire avec nos autorités existantes et
2 qu'est-ce qui pourrait être une nouvelle autorité qui pourrait
3 aider? On a rassemblé des tableaux et une analyse de fonds.

4 **Me GORDON CAMERON** : Et en réfléchissant à ceci,
5 le 11 février, l'Ontario a adopté ses propres mesures d'urgence.
6 Quelle a été l'incidence sur vos pensées quant à comment vous
7 avez vu les mesures de l'Ontario et comment ils pouvaient avoir
8 d'autres... des contreparties ailleurs au pays ou au fédéral?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : On a eu la
10 nouvelle le 10 que l'Ontario songeait ou allait émettre une
11 déclaration de mesures d'urgence et le 11, on a vu... on avait
12 compris que le 11, il s'agirait d'une capacité de suspendre un
13 permis qui était d'activité d'un camionneur qui participait à
14 quelque chose d'illégal. Alors le 11, on s'est dit que c'était
15 un bon développement et que c'était clair que l'Ontario avait
16 pivoté, avait changé de bord et que la lettre du 8 février
17 disant qu'on ne pouvait rien faire avait été remplacée par une
18 décision d'agir de façon importante.

19 Donc, c'était un développement très bienvenu qui
20 a contribué à notre stratégie d'application stratégique.

21 **Me GORDON CAMERON** : Est-ce que ça vous a amené à
22 songer ou à encourager d'autres provinces à songer à de telles
23 mesures dans leurs propres juridictions?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Il y a eu une
25 espèce de version préliminaire en évolution, qui a évolué avec
26 les discussions avec les homologues provinciaux et ça passait
27 par du développement. Et on a commencé par citer le MPA de
28 l'Ontario, cette loi et les éléments qui étaient pertinents par

1 rapport à la stratégie de transport et d'application. Et je me
2 souviens que j'avais fait le commentaire que l'Ontario était en
3 train d'agir et comme si d'autres provinces faisaient la même
4 chose, ça renforcerait notre stratégie.

5 **Me GORDON CAMERON** : Le prochain point sur lequel
6 j'attire votre attention par rapport à cette chronologie, il y
7 avait une série de courriels le 10 février - il s'agit du
8 document SSM.CAN.00000374. C'est la chaîne de courriels qui a
9 été commencée par la sous-greffière, Madame Drouin.

10 Encore une fois, c'est un document qui déjà
11 attiré une certaine attention à la Commission, mais c'est
12 l'enquête de Maître Drouin, à savoir s'il y avait une
13 possibilité pour ce concept de corridor de commerce qui pourrait
14 aider à donner une compétence fédérale qui pourrait empêcher les
15 perturbations aux postes frontaliers. Est-ce que vous vous en
16 rappelez?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

18 **Me GORDON CAMERON** : Et si pouvait défiler vers le
19 bas... si on va en bas, si on peut voir la proposition en tant que
20 telle... voilà. Je vais la lire :

21 « Comme vous le savez, nous regardons
22 différentes options pour obtenir la
23 compétence. J'ai reçu la question
24 suivante : est-ce qu'on peut déclarer
25 la région du pont Ambassador comme
26 étant un corridor de commerce et ainsi,
27 obtenir la compétence? »

28 Vous l'avez considéré et maintenant, on va

1 regarder votre réponse, Monsieur Keenan - donc, on va défiler
2 vers le haut... un petit peu plus haut, s'il vous plaît.
3 Maintenant, vous avez plusieurs points mentionnés ici. C'est une
4 réponse en quatre parties. Peut-être que vous pourriez nous le
5 donner sous forme de points et ensuite, vous pourriez en parler?
6 Mais commencez par nous donner un résumé rapide de vos pensées
7 quant à ce couloir commercial.

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Le contexte était
9 - c'était la question de la greffière adjointe ainsi qu'un
10 commentaire public que la ministre des Transports de l'Ontario
11 avait fait la veille après la lettre. Le problème avec le pont
12 Ambassador, c'est qu'il y avait un poste frontalier, donc de
13 compétence fédérale et donc, ça serait au gouvernement fédéral
14 de résoudre le problème. C'était une combinaison de ces deux
15 choses qui a amené cette question de la greffière adjointe.

16 Alors, les points clés que j'ai soulevés - parce
17 qu'on y avait songé : premièrement, il n'y a rien, il n'y a
18 aucune législation, il n'y a pas d'autorité fédérale, de couloir
19 commercial. C'est aussi simple que ça.

20 Deuxièmement, il existe une législation qui
21 gouverne et qui protège le point du passage frontalier. Il y a
22 deux lois et on a suggéré qu'il faudrait se servir de cette loi
23 pour résoudre le problème. Mais la loi donne au ministre des
24 Transports des autorités, mais la portée géographique, c'est
25 l'infrastructure fédérale en tant que telle; alors, si les
26 manifestants avaient été au milieu du pont et barraient du
27 milieu du pont, dans ce cas-là, cette loi pourrait
28 éventuellement être utile.

1 Mais - troisième point - comme ils sont dans les
2 rues de Windsor, ces lois fédérales n'ont aucune portée pour
3 couvrir les rues de la ville de Windsor. Et le restant, c'est
4 que l'Ontario avait pris du recul en se disant qu'il faudrait le
5 laisser au gouvernement fédéral et que ça relevait de sa
6 compétence, mais il faut que ce soit clair que ça ne marche pas
7 et que la seule façon faisable... ils doivent agir parce que les
8 rues de Windsor sont de compétence municipale et provinciale et
9 s'ils veulent vraiment qu'on le résolve, c'est en déclarant une
10 urgence et qu'on agisse en fonction de la *Loi sur les mesures*
11 *d'urgence*. Et ça serait vraiment une approche provocatrice qui
12 pourrait faire en sorte que l'Ontario revienne à la table et
13 commence à se servir de leurs autorités pour résoudre le
14 problème.

15 **Me GORDON CAMERON** : Alors, Monsieur le greffier,
16 si on peut défiler vers le haut. Donc, votre premier point,
17 c'est qu'il n'y a pas de couloir commercial, ça n'existe pas -
18 on a compris. Deuxième point : vous nous avez dit qu'il y a des
19 autorités qui ne fonctionnent pas dans ce contexte parce qu'ils
20 ne recouvrent que les installations fédérales. Troisièmement, ça
21 nous intrigue parce que le ministère des Transports de l'Ontario
22 semble dire que c'est au fédéral de gérer ce poste frontalier,
23 mais ça peut confondre les autorités entre les gouvernements et
24 c'est exprès.

25 Et votre point ici, quand l'Ontario dit que c'est
26 vos ponts et donc, vous pouvez contrôler les barrages - et ça,
27 c'est moi qui le dis - donc l'Ontario semble faire le beau parce
28 que le problème n'est pas au centre du pont, c'est sur le

1 territoire provincial ou municipal. Ai-je raison?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je crois qu'on
3 faisait partie, je dirais qu'en gros, c'est juste.

4 **Me GORDON CAMERON** : Est-ce que la proposition de
5 Maître Drouin est allée plus loin que votre critique?

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je crois qu'elle
7 posait une question et lors des discussions par la suite, par
8 courriel et en personne, les collègues ont trouvé que cette
9 analyse en quatre parties a été utile et a clarifié la
10 situation.

11 Et c'est intéressant parce qu'en la tapant,
12 c'était le 10 février et ce jour, peut-être au même moment sans
13 que je le sache, le cabinet de l'Ontario était en train de
14 songer à déclarer un état d'urgence et à agir en agissant sur
15 les rues de Windsor. Et on l'a su plus tard en soirée et c'est
16 devenu une réalité le lendemain. Alors, je dirais que dans une
17 certaine mesure, à ce sujet, les événements ont tout dépassé, ça
18 a été l'Ontario qui pivotait très fort.

19 **Me GORDON CAMERON** : Et c'était un pivot qui était
20 le bienvenu, d'après ce que vous en décrivez.

21 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

22 **Me GORDON CAMERON** : On va maintenant passer au 13
23 février, à la veille du recours à la loi. Donc, vous avez
24 participé à une réunion DMOCC où on a songé à se prévaloir de la
25 loi. Est-ce que vous vous rappelez cette réunion?

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

27 **Me GORDON CAMERON** : On ne va pas demander un
28 appel nominal, mais est-ce que vous vous rappelez qui était là,

1 à votre souvenir?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est intéressant
3 parce que cette fin de semaine-là, je crois qu'il y avait
4 jusqu'à 12 sous-ministres... ou en fait, des réunions de ministres
5 du Cabinet. Mais en fait, c'était ce groupe de sous-ministres
6 qui travaillait sur ce sujet. Alors, le conseiller du
7 Renseignement, le sous-ministre de la Sécurité, le président de
8 l'ASFC, moi-même, la GRC, SCRS et certains des membres habituels
9 du DMOCC qui n'étaient pas actifs dans ce sujet et qui n'étaient
10 pas là - par exemple, l'Agence de la santé publique - mais les
11 gens qui travaillaient sur la crise y étaient.

12 **Me GORDON CAMERON** : Monsieur le greffier,
13 question : peut-être que ça aiderait Monsieur Keenan, c'est le
14 SMM.CAN.00000399.

15 Ce qu'on voit ici, au tout début, est-ce que ce
16 sont vos notes? C'est ce que j'ai pensé, mais pouvez-vous le
17 confirmer?

18 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, le « I »,
19 ici, c'est moi.

20 **Me GORDON CAMERON** : Et vous dites :

21 « Rob et moi avons dit que cette *Loi*
22 *sur les mesures d'urgence* pourrait
23 avoir l'effet contraire en créant plus
24 d'énergie. »

25 On a entendu des choses de la part de Monsieur
26 Stewart sur ce point. Est-ce que vous pouvez donner votre
27 perspective?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Nous sommes

1 donc à la troisième fin de semaine, des gens traversent le pays,
2 il y a de plus en plus de comportements illégaux et d'énergie
3 qui augmente dans beaucoup d'endroits. Et on s'est dit que les
4 choses étaient... on était près d'une violence importante. Alors,
5 gérer cette énergie et tenter de la baisser, c'était notre
6 objectif.

7 Le 13, on discutait depuis longtemps de
8 l'utilisation de cette *Loi sur les mesures d'urgence* et si on
9 pouvait et comment et on regardait les implications et ce qu'on
10 pourrait obtenir en termes d'outils nécessaires pour mettre fin
11 aux barrages et si le recours aux mesures d'urgence rajouterait
12 de l'énergie aux barrages. Rob et moi, de façon différente, on a
13 soulevé le point qu'il fallait faire très attention au fait que
14 cette *Loi sur les mesures d'urgence* allait créer un barrage
15 encore plus important.

16 Il était tard, la fin de semaine était intense,
17 mais c'est le reflet... on travaillait ensemble, on essayait de
18 comprendre le plus rapidement possible toutes les conséquences
19 attendues et inattendues d'une chose aussi grave qu'avoir
20 recours à la *Loi sur les mesures d'urgence* pour en faire
21 l'analyse la plus rigoureuse possible.

22 J'ai rajouté un point : si on n'avait pas songé à
23 cette question de conséquences inattendues, ça aurait été
24 irresponsable, vu le sérieux de la décision d'avoir recours à la
25 loi.

26 **Me GORDON CAMERON** : C'est un point très utile et
27 je vais doc vous poser la question : ayant pondéré ce point par
28 rapport aux effets néfastes d'avoir recours à la loi, avez-vous

1 dit à la réunion si vous croyiez que le recours à la loi était
2 approprié ou non?

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Sérieusement, j'ai
4 certainement parlé d'implication et j'ai amené une analyse
5 claire de l'impact, une analyse claire à savoir ce que la *Loi*
6 *sur les mesures d'urgence* pourrait faire pour résoudre le
7 problème des dépanneuses. Je n'ai pas donné une vision plus
8 globale sur la loi pour la raison suivante : il y avait
9 plusieurs pouvoirs éventuels qui étaient à considérer des
10 autorités, qu'on considérerait et je ne sentais pas que j'avais
11 l'expertise pour évaluer le tout. Mais pour ce qui est des
12 dépanneuses, c'était très clair que ça allait résoudre le
13 problème.

14 **Me GORDON CAMERON** : Merci, c'est une réponse très
15 utile et je vais m'en servir pour poser la dernière question.
16 Ayant été dans votre position, très haut placé dans le
17 gouvernement fédéral et très intimement lié avec vos homologues
18 au provincial et au territorial dans le portefeuille des
19 Transports, qui a été très impliqué dans la réaction du
20 gouvernement à ces événements, y a-t-il des choses que vous
21 voulez que le commissaire considère, des choses qui auraient pu
22 être en place pour vous aider ou quelles structures ou régimes
23 ou outils seraient en place si jamais une telle situation se
24 représentait?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : J'ai eu le bonheur
26 ou le malheur... ou en tout cas, cette situation était sans
27 précédent, une crise, mais deux ans auparavant, il y avait eu
28 une série de barrages assez importants dans le transport

1 ferroviaire à l'hiver 2020.

2 En regardant ces barrages et la crise beaucoup
3 plus grave de l'hiver 2022, il y a une question ayant trait aux
4 courriels qu'on a vus, par rapport aux couloirs commerciaux. Et
5 cette confusion qu'on semblait dire est exprès, mon évaluation,
6 c'est qu'il y a une faille dans les lois du Canada par rapport
7 aux outils disponibles au gouvernement pour assurer des couloirs
8 commerciaux stratégiques - parce qu'une fois que vous quittez le
9 pont d'un mètre, vous n'êtes plus avec des outils fédéraux et il
10 ne vous reste que les arrêtés municipaux. Et je crois qu'il faut
11 y faire attention et qu'il y a une solution qui existe. Si j'ai
12 une suggestion à faire à la Commission, ça serait des pensées
13 autour de ce problème et ce que les gouvernements au complet
14 devraient faire.

15 **Me GORDON CAMERON** : Merci beaucoup. Ce sont mes
16 questions pour ce panel. Merci.

17 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Nous pouvons maintenant
18 passer aux questions des organisateurs du convoi?

19 **Me ANDREA GONSALVES** : Avant de poursuivre nos
20 travaux, Monsieur Miller a envoyé plusieurs documents au panel
21 et finalement, ces documents ne sont pas forcément dans la base
22 de données et en conséquence, il faudrait pouvoir considérer ces
23 documents, compte tenu de leur nature.

24 **Me BRENDAN MILLER** : L'un des documents n'a pas
25 été transmis, je crois. Il y en a deux autres qui sont là. Moi,
26 je n'ai pas de problème avec ça. Je viens de les trouver. Mais
27 je n'ai pas d'objection à cet égard.

28 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Eh bien, nous pouvons

1 commencer avec la Canadian Civil Liberties Association,
2 l'Association canadienne des libertés civiles et on pourra
3 reprendre après la pause et nous passerons aux organisateurs du
4 convoi après la pause.

5 **Me ANDREA GONSALVES:** Très bien.

6 **Me CARA ZWIBEL :** Bon après-midi, vous m'entendez
7 bien?

8 **COMMISSAIRE ROULEAU :** Oui.

9 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me CARA ZWIBEL :**

10 **Me CARA ZWIBEL :** Bon après-midi. Je suis avocate
11 de l'Association canadienne pour les libertés civiles et il y a
12 beaucoup de questions que je voulais poser qui ont déjà été
13 couvertes. Il n'y a que quelques points de détails que
14 j'aimerais aborder.

15 Nous venons de parler d'un point en particulier -
16 c'est la question du corridor commercial et nous allons donc y
17 revenir. Vous avez décrit une suggestion provocante, à savoir
18 laisser l'Ontario savoir que si le gouvernement doit prendre des
19 mesures, il faudra que l'Ontario déclare un état d'urgence.
20 Autrement dit, le gouvernement fédéral ne serait pas en position
21 pour déclarer une situation d'urgence, mais l'Ontario devrait le
22 faire.

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN :** J'aimerais
24 préciser la question.

25 **Me CARA ZWIBEL :** Eh bien, il a été suggéré dans
26 ce courriel que l'Ontario devrait savoir que pour que le
27 gouvernement fédéral intervienne, il faudrait déclarer une
28 urgence. Donc, ceci étant dit, pensez-vous que le gouvernement

1 fédéral ne serait pas capable de déclarer un état d'urgence, à
2 moins que ça n'ait déjà été fait par l'Ontario?

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui - alors merci
4 d'avoir précisé les choses. En fait, si on examine la
5 chronologie de ces courriels, c'est légèrement différent. Et si
6 vous examinez la lettre qui est arrivée le 8, les commentaires
7 faits le 9, l'Ontario faisait marche arrière et s'en lavait les
8 mains en disant « C'est un problème de niveau fédéral ». Donc,
9 si on se tourne vers l'Ontario, ils ont dit « Non, c'est dans
10 votre juridiction, il faut que vous utilisiez vos pouvoirs pour
11 régler le problème et si vous ne faites rien, nous ne pouvons
12 pas intervenir, à moins que vous nous passiez le flambeau par le
13 biais de l'état d'urgence ». Donc, il fallait que l'Ontario
14 exerce sa juridiction dans les rues de Windsor.

15 **Me CARA ZWIBEL** : Oui et tout cela a pris un
16 certain temps et l'Ontario étudiait déjà la possibilité d'une
17 urgence, mais cette notion n'a jamais été communiquée à
18 l'Ontario par vous. Est-ce que quelqu'un en avait parlé à
19 l'Ontario du côté... du fait que les pouvoirs d'urgence, l'état
20 d'urgence pouvait être invoqué par le fédéral?

21 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne pense pas
22 l'avoir indiqué dans mon courriel et je n'ai pas communiqué ça.
23 Je ne pense pas que qui que ce soit d'autre l'ait fait.

24 **Me CARA ZWIBEL** : Très bien, merci. Alors... un
25 instant s'il vous plaît - ça, ça a été couvert.

26 Il y a eu des échanges de courriels quand
27 l'Ontario est intervenu, quand s'est produit, parce que c'était
28 un point important dans le déroulement des événements. Il

1 fallait que les gens soient bien conscients qu'ils pouvaient s'y
2 référer et utiliser les pouvoirs qui leur étaient ainsi
3 octroyés.

4 Alors, il y a eu un document - c'est le document
5 SSM.CAN.00000409. C'est un courriel... je crois que c'est
6 légèrement différent. Là, ça vient de Doug Jones, du ministère
7 des Transports de l'Ontario et on peut se rendre en bas de la
8 page.

9 Ça date du 15 février et Monsieur Jones vous a
10 écrit :

11 « Suite aux discussions de ce matin,
12 j'ai eu un contact avec le sous-
13 ministre Di Tommaso. Il m'a parlé d'une
14 conversation semblable avec les
15 dirigeants de la Police de l'Ontario et
16 je suppose que cela va avoir une
17 suite. »

18 C'est une mise à jour.

19 « En fait, du côté fédéral, les
20 ordonnances sur l'état d'urgence
21 venaient d'être signées et la
22 combinaison de ces différentes mesures
23 devrait permettre de résoudre le
24 problème à Ottawa et de ramener l'ordre
25 dans les rues. Nous allons faire le
26 suivi. »

27 Est-ce que vous vous souvenez de cette discussion
28 suite à la discussion de ce matin où Monsieur Jones a dit que

1 Monsieur Di Tommaso a eu une discussion semblable avec la Police
2 de l'Ontario?

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Quand il dit
4 « semblable » je crois que c'est ce qui est indiqué dans le
5 document et que le document nous donne (inaudible).

6 **Me CARA ZWIBEL** : Oui, je sais qu'il y a déjà un
7 grand bout de temps et il est difficile de se souvenir de tous
8 ces détails.

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui,
10 effectivement, il fait référence à des choses qui ont suivi. Je
11 devrais préciser que Doug Jones est le sous-ministre du
12 ministère des Transports de l'Ontario. Laurie Leblanc avait...
13 devait prendre sa retraite depuis longtemps et a pris sa
14 retraite peu de temps après. Même sans voir le courriel qui est
15 arrivé avant, je ne suis pas certain que ce que « similaire »
16 veut dire, mais c'est un échange, semble-t-il, entre moi et mon
17 nouveau collègue ontarien pour se tenir à jour des nouveaux
18 développements. C'est le 15 ; c'est le jour où sont sortis les
19 nouveaux règlements en vertu de l'état d'urgence.

20 **Me CARA ZWIBEL** : Oui, cela fait suite à des
21 discussions ce matin. Mais je ne sais pas si vous avez donc reçu
22 à ce moment-là un appel téléphonique ou simplement un courriel.

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Mais oui, je pense
24 que Doug m'a téléphoné.

25 **Me CARA ZWIBEL** : Et là, on est rendus au 15.
26 L'état d'urgence a été déclaré quatre jours plus tôt et savez-
27 vous s'il y a eu des mesures prises sur place, au niveau des
28 véhicules et de leur enregistrement?

1 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y avait deux
2 choses. Les règlements en vertu de la Déclaration d'urgence de
3 l'Ontario sont sortis le 12 et là, nous sommes trois jours plus
4 tard, le 15. Donc, il y a peu de temps que ça a été fait et
5 comme c'est souvent le cas dans ce genre de situation, il faut
6 que les gens aient le temps de se retourner pour savoir comment
7 ils vont appliquer ces nouveaux pouvoirs. D'autre part, au
8 niveau du courriel, on a dit que c'est le 15, mais je crois que
9 le 14, la circulation a été réouverte sur le pont Ambassador,
10 mais la police n'était pas sûre que ça resterait ouvert. Donc,
11 il y avait une surveillance continue et on se demandait ce qu'il
12 faudrait faire pour garder le pont ouvert. Donc, c'est la
13 combinaison des deux pouvoirs qui, normalement, nous
14 faciliterait les choses.

15 Mais si le pont avait dû fermer encore une fois,
16 on revenait... une deuxième fermeture immédiatement aurait été
17 problématique, probablement pire que la première fermeture.

18 **Me CARA ZWIBEL** : Est-ce que là, l'état d'urgence,
19 etc., devait passer par le Parlement et ainsi de suite et il y
20 avait un temps de préparation - il fallait pouvoir imprimer les
21 documents et comment opérationnaliser tous les aspects. Donc,
22 les ordonnances ont été mises en place le 15 et plusieurs jours
23 se sont écoulés pour que les forces de l'ordre puissent intégrer
24 ces messages dans leurs communications avec les protestataires
25 et manifestants.

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non...

27 **Me CARA ZWIBEL** : Pardon?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : ... je ne crois pas...

1 **Me CARA ZWIBEL** : Allez-y.

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Désolé, je ne
3 voulais pas vous couper la parole.

4 **Me CARA ZWIBEL** : Non, mais il a fallu un certain
5 temps pour que ces nouveaux pouvoirs commencent à être exécutés
6 dans la rue?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Cela dépend de la
8 nature des pouvoirs en question. Et dans ce contexte, je dirais
9 - parce qu'il y avait une crise nationale aigüe avec des risques
10 pour la sécurité - il y avait une réelle urgence. Je vais vous
11 parler des ordonnances fédérales parce que je connais mieux leur
12 mise en œuvre que les ordonnances de l'Ontario.

13 Donc le 14 février, le jour de la proclamation de
14 l'état d'urgence, les règlements sont sortis le 15. Le même
15 jour, Transport Canada a rassemblé tous les opérateurs du pays
16 et pour un briefage sur les nouvelles autorités parce que nous
17 étions inquiets un peu de ce qui pouvait se passer aux
18 aéroports.

19 Mais le 16, Transport Canada s'est joint à la
20 Sécurité publique pour donner des informations détaillées sur
21 tous les transports et sur les divers services de police qui ont
22 reçu également les détails de ces ordonnances. Puis dans les 24
23 heures, il y a eu une promulgation à tous les partenaires
24 concernés et certains, donc, ont été touchés le 16 ou le 17
25 pratiquement. Donc là, c'était la mise en œuvre de la
26 réglementation et c'est le plus rapide que je n'ai jamais vu.

27 **Me CARA ZWIBEL** : Ce qui a de l'allure dans une
28 situation d'urgence - on veut aller vite, n'est-ce-pas?

1 Et je sais que votre collègue, Monsieur Stewart,
2 nous a parlé des détails pour les divers intervenants et ainsi
3 de suite, mais saviez-vous que l'Ontario était peut-être un peu
4 plus lente dans son exécution des pouvoirs dont il jouissait
5 dans le cadre de l'état d'urgence? Il y a eu plusieurs
6 témoignages devant la Commission à cet effet; je ne sais pas si
7 vous êtes au courant?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non, je ne suis
9 pas au courant.

10 **Me CARA ZWIBEL** : Monsieur Freeman... il y a un
11 document, c'est du ministère des Transports, envoyé aux
12 opérateurs pour leur indiquer que leurs permis pouvaient être
13 suspendus s'ils n'obéissaient pas aux dispositions de l'état
14 d'urgence. Et là, on est rendus au 17 février; est-ce que vous
15 étiez au courant... là, l'une des questions qui se pose pour moi,
16 c'est si l'Ontario, les ordonnances de l'Ontario aurait pu
17 suffire si on les avait mises en œuvre et on leur avait donné le
18 temps d'exécution nécessaire - parce qu'il s'agissait des
19 mesures les plus énergiques avant l'état d'urgence du niveau
20 fédéral. Est-ce que vous pensez que les pouvoirs de l'Ontario
21 ont été exécutés et ont eu le temps de se mettre en place pour
22 essayer de régler les mêmes problèmes - par exemple, à Windsor
23 et à Ottawa?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Plusieurs choses.
25 Il s'agit d'une situation un peu hypothétique, alors il faut
26 être prudent. Je n'avais pas... ce que vous décrivez en Ontario,
27 le fait que ça serait long, je n'avais pas la même impression.
28 La déclaration de l'Ontario et les règlements ont été utilisés

1 presqu'immédiatement pour communiquer aux manifestants à
2 Windsor. Et donc, ça s'est passé très vite et on est passés à la
3 stratégie de mise en œuvre comme on le fait en temps réel.

4 Deuxièmement, je n'avais pas l'impression que
5 cela était fait le pied sur le frein. D'autre part, dans tous
6 les problèmes liés à l'état d'urgence, je vais parler
7 essentiellement des camions de remorquage, mais là, je ne voyais
8 pas comment ces règlements ou autres allaient régler ce
9 problème-là.

10 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Vous avez dépassé votre
11 temps de façon notable.

12 **Me CARA ZWIBEL** : Une dernière question, Monsieur
13 le commissaire. Est-ce que le gouvernement n'a jamais envisagé
14 d'acheter des tracteurs ou camions de remorquage ou est-ce que
15 ça a été considéré?

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Nous avons examiné
17 toutes sortes d'options, y compris éventuellement acquérir des
18 camions de remorquage - en Alberta, ils l'ont fait. Le problème,
19 c'est qu'ils avaient les camions, mais ils n'avaient pas les
20 chauffeurs. Alors, ça n'aidait pas forcément.

21 **Me CARA ZWIBEL** : Très bien, merci Monsieur le
22 commissaire.

23 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Peut-être est-ce une bonne
24 heure pour la pause du matin ou même celle de l'après-midi! Nous
25 allons donc prendre un petit quart d'heure et nous allons
26 reprendre immédiatement après avec les documents. Si vous avez
27 besoin d'un peu plus de temps, faites-le savoir au personnel de
28 la Commission ou aux avocats et nous pourrions vous donner une

1 petite marge supplémentaire si nécessaire.

2 **LA GREFFIÈRE** : The Commission is in recess for 15
3 minutes. La Commission est levée pour 15 minutes.

4 **--- L'audience est suspendue à 15 h 58**

5 **--- L'audience est reprise à 16 h 18**

6 **LA GREFFIÈRE** : Order. À l'ordre.

7 The Commission is reconvened. La Commission
8 reprend.

9 **--- SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN, sous le même serment :**

10 **--- M. CHRISTIAN DEA, sous le même serment:**

11 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Allez-y.

12 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me BRENDAN MILLER :**

13 **Me BRENDAN MILLER** : Messieurs, bon après-midi. Je
14 m'appelle Brendan Miller, je suis l'avocat du groupe qui
15 représente les manifestants qui étaient à Ottawa en janvier
16 2022.

17 J'aimerais attirer votre attention sur un
18 courriel. Il s'agit d'un document du gouvernement,
19 SSM.CAN.00004353_REL.0001. Alors, si on peut aller à la dernière
20 page, où le courriel commence.

21 Il s'agit d'un courriel de Ron Rienas; il est le
22 directeur général du pont de la Paix, Peace Bridge. Et l'autre
23 personne à qui le courriel est envoyé est Vance Badawey. C'est
24 le député pour la région de Niagara Centre.

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

26 **Me BRENDAN MILLER** : Connaissez-vous Tim
27 Clutterbuck? Je comprends qu'il s'agit de l'ancien vice-
28 président des métallos.

1 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne crois pas
2 connaître cette personne.

3 **Me BRENDAN MILLER** : Ce courriel comprend
4 l'information non pas sur le blocus, mais à partir du 27
5 janvier. Le directeur général du Peace Bridge avertit que :

6 « Les retards hier à la frontière
7 étaient de 70 à 75 minutes pour entrer
8 au Canada. Les camions faisaient la
9 queue pendant plus d'un mille sur le
10 pont jusqu'à Buffalo. Le temps de
11 traitement des camions augmentait de
12 deux à trois minutes par camion à cause
13 des exigences de vaccination. Mais on
14 ne parle pas des retards qui affectent
15 les heures de service et les exigences
16 de l'Agence de santé publique et
17 ArriveCan. S'ils ne quittent pas
18 l'industrie, ils devront utiliser des
19 routes nationales. »

20 Êtes-vous d'accord avec ces déclarations du 28
21 janvier?

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Quelle
23 déclaration?

24 **Me BRENDAN MILLER** : Ce que je viens de vous lire.

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y a six
26 déclarations, à laquelle vous réferez-vous? Vous m'avez demandé
27 si j'étais d'accord avec lesquelles?

28 **Me BRENDAN MILLER** : Alors, avec quelle

1 déclaration vous n'êtes pas d'accord?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : J'ai du mal à être
3 d'accord ou en désaccord parce qu'il y a quelques statistiques
4 sur un moment précis, un point d'entrée très précis et je n'ai
5 pas ça en tête et je ne peux pas être en accord ou en désaccord.

6 **Me BRENDAN MILLER** : Vous n'avez pas aucune raison
7 de dire que ce courriel est inexact?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est un courriel
9 que je n'ai jamais vu. On vient de le lire en partie et j'ai du
10 mal à porter un jugement.

11 **Me BRENDAN MILLER** : Vous n'avez jamais vu ce
12 courriel auparavant?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non. Je ne suis
14 pas dans la liste des destinataires.

15 **Me BRENDAN MILLER** : Si on peut aller un peu plus
16 bas :

17 « Des mesures doivent être prises immédiatement pour réduire le
18 temps de traitement à des niveaux qui existaient avant la
19 pandémie. Il faut penser à la nécessité de poser des questions
20 sur la santé puisqu'elles n'obtiennent pas de réponses honnêtes
21 et ajouter une carte pour indiquer l'état de vaccination des
22 conducteurs. »

23 Est-ce que cette carte a été mise en place?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est une question
25 que vous devez poser à l'ASFC, car c'est de leur responsabilité.

26 **Me BRENDAN MILLER** : Un peu plus
27 bas, lorsqu'on parle d'ArriveCan, avec
28 la reprise du trafic, le directeur

1 général du Peace Bridge indique :
2 « ... le retour à la normale, les temps
3 de traitement associés à ArriveCan
4 entraînent un blocage ou des goulots
5 d'étranglement à la frontière. »

6 Est-ce arrivé?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ça ne correspond
8 pas tout à fait à mon analyse des tendances de transport et à
9 mes souvenirs.

10 **Me BRENDAN MILLER** : Ça dit aussi :

11 « ArriveCan n'est pas un programme
12 binational comme Nexus ou Fast et il
13 n'est pas connu des visiteurs
14 américains qui arrivent à la frontière
15 en n'était pas préparés. »

16 Est-ce exact?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je pense que c'est
18 tout à fait vrai qu'ArriveCan n'est pas un programme binational.
19 C'est un programme national. C'est un outil de l'ASFC, c'est un
20 programme national et ArriveCan, en fait, n'est même pas un
21 programme, c'est un outil de facilitation du passage de la
22 frontière.

23 **Me BRENDAN MILLER** : Ensuite, il est dit que les
24 mandats :

25 « ...auront un impact négatif sur les voyageurs, notamment les
26 plus âgés qui n'ont pas de téléphone intelligent. »

27 Êtes-vous d'accord avec ça?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Où êtes-vous?

1 **Me BRENDAN MILLER** : Oh, j'ai dû en sauter un.

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est un document
3 que je n'ai jamais vu auparavant, alors vous devez être
4 indulgent avec moi. Où êtes-vous?

5 **Me BRENDAN MILLER** : Où ça dit :
6 « ... auront un impact négatif sur les voyageurs, notamment les
7 plus âgés, qui n'ont pas de téléphone intelligent. »

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Et ceci est en
9 lien avec quoi?

10 **Me BRENDAN MILLER** : Ceci est en lien avec les
11 mandats de vaccination, donc tout le processus administratif qui
12 est mis en place par le gouvernement fédéral pour franchir la
13 frontière.

14 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Mon impression
15 générale est que les mandats de vaccination... la vaccination
16 protège les personnes âgées.

17 **Me BRENDAN MILLER** : Êtes-vous d'accord, l'impact
18 négatif, notamment sur les voyageurs âgés qui n'ont pas de
19 téléphone intelligent? Êtes-vous d'accord?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne peux pas
21 être d'accord ou en désaccord, car je n'ai pas le contexte de
22 cette affirmation.

23 **Me BRENDAN MILLER** : D'accord. Êtes-vous d'accord
24 que notre expérience avec les exigences à la frontière, donc :
25 « ... les exigences de fournir davantage de documents entraînent
26 des retards et le fait que les gens évitent de traverser la
27 frontière. »

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je suis d'accord

1 avec... bon, il y a des remarques d'ordre général ici avec
2 lesquelles j'ai du mal à être en accord ou en désaccord, car le
3 contexte n'est pas clair pour moi.

4 **Me BRENDAN MILLER** : Si on peut passer à la page
5 qui précède ce courriel... ici, je pense que vous connaissez les
6 personnes impliquées - Monsieur Badawey transmet... donc envoie un
7 courriel au ministre de la Sécurité, vous le connaissez?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

9 **Me BRENDAN MILLER** : Et aussi, au ministre des
10 Transports, Monsieur Alghabra.

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je le connais
12 bien, lui!

13 **Me BRENDAN MILLER** : Et c'est le ministre auquel
14 vous vous rapportez?

15 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

16 **Me BRENDAN MILLER** : Il ne vous a pas transmis ce
17 courriel?

18 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Si je me souviens
19 bien, il ne me l'a pas transmis.

20 **Me BRENDAN MILLER** : En tant que sous-ministre des
21 Transports, c'est le poste... vous êtes le fonctionnaire de plus
22 haut rang dans ce ministère. Ce genre d'information est
23 importante. Est-ce que vous ne devriez pas la connaître?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Vous devez
25 comprendre le contexte. Le ministre des Transports reçoit une
26 correspondance énorme et moi aussi. Cet échange entre un député
27 et le ministre, il se peut que je le voie ou que je ne le voie
28 pas, selon la nature et le contexte. Alors, ce n'est pas

1 surprenant... en fait, ça ne serait pas surprenant pour moi
2 d'avoir reçu ce message ou de ne pas l'avoir reçu, je ne m'en
3 souviens pas.

4 **Me BRENDAN MILLER** : Êtes-vous d'accord que si ça
5 vous avait été transmis, cela vous aurait aidé à assumer vos
6 responsabilités au ministère des Transports?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non.

8 **Me BRENDAN MILLER** : Dans votre témoignage
9 d'aujourd'hui, vous avez parlé de l'impact économique des
10 manifestations à la frontière. Est-ce exact?

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Pas des
12 manifestations à la frontière, mais du blocage de la
13 circulation.

14 **Me BRENDAN MILLER** : Vous êtes d'accord avec moi
15 que c'était hypothétique et vous n'avez pas fait une analyse ex
16 *post facto*?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ce n'était pas
18 hypothétique parce que le blocus était une réalité.

19 **Me BRENDAN MILLER** : Ça, je comprends.

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : L'impact était un
21 impact réel et la détresse, l'impact négatif pour le Canada,
22 pour envisager des investissements dans le secteur automobile au
23 Canada étaient des réalités. Donc, c'était des impacts réels et
24 non pas hypothétiques.

25 **Me BRENDAN MILLER** : Ce que je viens de vous
26 montrer du DG du Peace Bridge est un impact aussi sur la
27 capacité de pouvoir traverser la frontière dans un délai
28 raisonnable. Les camions étaient retardés - bon, ça aussi, c'est

1 un impact négatif, n'est-ce-pas?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : La liste d'enjeux
3 que vous soulevez, nous la suivions de près avec nos collègues
4 de l'ASFC et d'autres ministères. Nous faisons d'ailleurs un
5 suivi... pardon, au cours du mois de janvier, nous avons fait un
6 suivi des tendances de circulation de camions qui traversaient
7 la frontière pour voir les goulots d'étranglement et jusqu'au
8 blocus causé par le Convoi de la Liberté. Et il n'y avait pas eu
9 de blocage de la circulation avant. Les camions traversaient au
10 rythme habituel.

11 **Me BRENDAN MILLER** : Je comprends.

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Et notre
13 conclusion était différente.

14 **Me BRENDAN MILLER** : Merci de votre réponse. Vous
15 connaissez Statistiques Canada?

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

17 **Me BRENDAN MILLER** : Statistiques Canada, c'est
18 l'agence qui assure que les Canadiens ont de bonnes informations
19 sur l'économie.

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

21 **Me BRENDAN MILLER** : Statistiques Canada relève du
22 ministère de la Science et de l'Innovation?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

24 **Me BRENDAN MILLER** : Ils sont imputables au
25 Parlement à travers le ministre Champagne actuellement?

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

27 **Me BRENDAN MILLER** : Si on peut afficher

28 POE.HRF.0000009.

1 Ce document est un rapport préparé par
2 Statistiques Canada sur le commerce de marchandises
3 internationales en février 2022. J'aimerais attirer votre
4 attention sur la page 3, je pense... non, la page 4. On va trouver
5 la bonne page. C'est la page 8 dans le PDF, pardon.

6 Voilà le résumé des conclusions et ça dit
7 « Blocages aux points frontaliers » - je vais vous le lire et
8 ensuite vous poser des questions :

9 « À la fin janvier et février 2022,
10 certains points et postes frontaliers
11 entre le Canada et les États-Unis ont
12 été bloqués par des manifestants,
13 empêchant la circulation normale des
14 marchandises entre les deux pays. Selon
15 les données de Statistiques Canada, les
16 points frontaliers au pont Ambassador,
17 à Coutts, Emerson et Pacific Highway
18 représentent plus d'un tiers de
19 l'activité économique et de l'activité
20 commerciale du Canada par transport
21 routier.

22 En février, l'activité commerciale vers
23 le transport routier à ces postes est
24 tombée de 8,8 % par rapport à février
25 2021. Néanmoins, on a constaté une
26 augmentation des activités à d'autres
27 points frontaliers qui ont compensé en
28 partie le déclin de circulation. De

1 façon générale, le blocage des points
2 frontaliers a eu peu d'impact sur la
3 valeur des importations et
4 exportations. »

5 Êtes-vous d'accord?

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : L'économiste en
7 chef de Transport Canada va répondre, car il est beaucoup plus
8 familier avec ces données que moi.

9 **M. CHRISTIAN DEA** : Pouvez-vous me répéter la
10 question?

11 **Me BRENDAN MILLER** : Bien, vous avez le texte que
12 je viens de lire, êtes-vous d'accords?

13 **M. CHRISTIAN DEA** : Ce texte repose sur des
14 données mensuelles.

15 **Me BRENDAN MILLER** : Vous êtes d'accord avec ça?

16 **M. CHRISTIAN DEA** : Nous sommes d'accord avec la
17 déclaration qui dit qu'il y a eu un déclin et en même temps, on
18 a constaté un réalignement de la circulation.

19 **Me BRENDAN MILLER** : Est-ce que vous avez vu ce
20 document avant aujourd'hui?

21 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui.

22 **Me BRENDAN MILLER** : Quand l'avez-vous vu?

23 **M. CHRISTIAN DEA** : Je ne rappelle pas exactement
24 quand - sans doute le jour où le document a été produit ou le
25 lendemain.

26 **Me BRENDAN MILLER** : J'ai eu ce document
27 aujourd'hui et on l'a téléchargé sur le système. Pourquoi ce
28 document n'a pas été produit lorsque vous avez déposé vos

1 documents?

2 **M. CHRISTIAN DEA** : Il y a toujours un décalage.
3 Je ne connais pas la date.

4 **Me BRENDAN MILLER** : Le document a été publié en
5 avril 2022.

6 **M. CHRISTIAN DEA** : Nos estimations ont été faites
7 début février avec les informations disponibles à ce moment-là.
8 Et comme je l'ai dit plus tôt, nous suivions la situation au
9 quotidien. Ça, ce n'est pas une évaluation d'impact économique.
10 C'est juste un examen des tendances des données commerciales
11 mensuelles.

12 **Me BRENDAN MILLER** : Je n'ai pas beaucoup de
13 temps, alors continuons.

14 Ma dernière question concerne le document
15 TS.CAN.001.000002_REL0001 et elle s'adresse à vous, Monsieur le
16 sous-ministre.

17 C'est un document qui a été téléchargé
18 aujourd'hui seulement par le ministère de la Justice. De quoi
19 s'agit-il? En fait, c'est un arbre décisionnel quant à prendre
20 la décision s'il existe une menace (inaudible).

21 Je comprends que vous n'êtes pas un expert de ce
22 domaine, mais aviez-vous vu ce document avant aujourd'hui?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je l'ai peut-être
24 vu dans le cours de mon travail, mais je ne le connais pas
25 vraiment et je ne l'ai pas étudié en détail.

26 **Me BRENDAN MILLER** : Vous avez participé à des
27 réunions de l'IRG. Est-ce que ce document a été remis à des
28 membres du Groupe d'intervention intégrée?

1 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il n'a pas été
2 fourni par Transport Canada - peut-être par le SCRS, c'est peut-
3 être une question qu'il faudrait leur poser.

4 **Me BRENDAN MILLER** : Vous ne vous souvenez pas
5 avoir vu ce document pendant la réunion du Groupe d'intervention
6 intégrée?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Est-ce que j'ai vu
8 ce document pendant une réunion du Groupe d'intervention
9 intégrée? Non.

10 **Me BRENDAN MILLER** : Merci. Vous connaissez
11 l'administration publique, la gouvernance. Connaissez-vous la
12 OODA Loop?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Pardon, pouvez-
14 vous répéter?

15 **Me BRENDAN MILLER** : Le processus de la OODA Loop.

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ça semble être un
17 acronyme pour quelque chose.

18 **Me BRENDAN MILLER** : C'est un acronyme : observer,
19 orienter, décider, agir. Vous en avez entendu parler auparavant?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, j'en ai
21 entendu parler pour des fins analytiques.

22 **Me BRENDAN MILLER** : Vous voyez ici que ça dit
23 identifier, évaluer, décider et agir - ça ressemble donc à la
24 OODA Loop.

25 Et dans la deuxième partie, ça indique ce que
26 vous pouvez faire. Alors, pour pouvoir appliquer la section 2,
27 il faut une volonté de tuer et d'inciter d'autres personnes à
28 tuer ». Je suppose que pendant les réunions du Groupe

1 d'intervention intégrée, vous n'avez pas entendu qui que ce soit
2 disant que les manifestants étaient prêts à tuer ou inciter
3 d'autres personnes à le faire?

4 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne peux pas
5 répondre. Il y a eu beaucoup de libérations dans ce groupe qui
6 étaient protégées par la confidentialité gouvernementale.

7 **Me BRENDAN MILLER** : Parfait, merci.

8 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Prochain intervenant, le
9 représentant de la Ville d'Ottawa.

10 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me DANIEL CHOMSKI :**

11 **Me DANIEL CHOMSKI** : Bon après-midi. Je suis
12 Daniel Chomski, avocat pour la Ville d'Ottawa.

13 J'ai une question qui s'adresse surtout à vous,
14 Monsieur le sous-ministre et je veux cibler les évènements qui
15 se sont passés entre le 4 février, lorsque vous avez commencé à
16 avoir des discussions sur ce qui amené à la Stratégie de
17 maintien de l'ordre et le 11 février.

18 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : D'accord.

19 **Me DANIEL CHOMSKI** : Comme vous l'avez dit plus
20 tôt, un certain nombre de questions ont été posées... le
21 gouvernement provincial de l'Ontario à prendre des mesures sur
22 les opérateurs de camionnage.

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

24 **Me DANIEL CHOMSKI** : Et vous avez (inaudible)
25 CVOR?

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

27 **Me DANIEL CHOMSKI** : Est-ce que vous avez fait une
28 analyse?

1 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Les détails
2 du système ont été présentés à des personnes qui se rapportent à
3 moi et pas à moi directement, au niveau du DG, notamment.

4 **Me DANIEL CHOMSKI** : Savez-vous que le programme
5 CVOR suit et évalue les dossiers de sécurité des opérateurs et
6 qu'il y a rapport?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je suis au courant
8 de manière générale.

9 **Me DANIEL CHOMSKI** : Lorsque vous avez eu ces
10 discussions détaillées ou bien vos adjoints les ont eues, c'est
11 là que vous avez abouti à la Stratégie maximale?

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ça a été... ça a
13 mené à cette stratégie et avec la rétroaction de certains
14 membres, on a modifié le titre.

15 **Me DANIEL CHOMSKI** : Et si j'ai bien compris, il y
16 a eu le détail dans un courriel à votre ministre. Si j'ai bien
17 compris, le registraire communiquerait - donc, celui qui
18 s'occupe des véhicules motorisés en Ontario - il communiquait
19 aux propriétaires, à ceux qui ont les certificats CVOR, pour les
20 suspendre si un véhicule participait à des manifs ou des
21 protestations à une date particulière. Est-ce exact?

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Pouvez-vous donner
23 un contexte?

24 **Me DANIEL CHOMSKI** : Certainement.

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Est-ce que vous
26 parlez au cours d'évènements normaux ou selon les mesures
27 d'urgence de l'Ontario?

28 **Me DANIEL CHOMSKI** : Non, avant que l'urgence ait

1 été déclarée en Ontario, vous aviez recueilli des renseignements
2 de la Province de l'Ontario, surtout le ministère des
3 Transports, n'est-ce-pas?

4 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : On avait fait des
5 demandes à savoir qu'est-ce qui était possible et on avait fait
6 une collecte de données.

7 **Me DANIEL CHOMSKI** : Et votre ministère, d'après
8 votre opinion, vous pouviez émettre un avis à ceux qui
9 détenaient des CVOR, ce genre de certificats, qu'ils pouvaient
10 suspendre le certificat si le véhicule qui participait à un
11 barrage ou à une manifestation ne quittait pas à une date
12 donnée.

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Et vous dites en
14 l'absence des règles d'urgence de l'Ontario?

15 **Me DANIEL CHOMSKI** : Oui.

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Pour moi, ça me
17 paraît un peu... c'est tiré par les cheveux parce qu'on
18 travaillait ensemble. Alors, on cherchait leur engagement pour
19 avoir leur détermination de ce qui était possible. Et je ne
20 crois pas qu'il y aurait eu ce genre de dépassement. Et
21 deuxièmement, on essayait d'arriver aux genres de menaces ou
22 d'avertissements que vous avez décrits. J'ai vu la réponse
23 froide et négative de l'Ontario et je n'ai pas l'impression
24 qu'on s'était rendu là en Ontario avant qu'ils ne pivotent vers
25 la Déclaration des mesures d'urgence.

26 **Me DANIEL CHOMSKI** : Avant la Déclaration des
27 mesures d'urgence, je reviens à la Stratégie d'application
28 maximale. D'après ce que j'ai compris des documents et des

1 courriels qui faisaient partie de la stratégie en tant que
2 telle, la communication en faisait partie, n'est-ce-pas?

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

4 **Me DANIEL CHOMSKI** : Et communiquer des
5 contraventions que le gouvernement pouvait appliquer?

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

7 **Me DANIEL CHOMSKI** : Et vous avez cru que ça
8 serait dissuasif?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Si bien fait, on
10 croyait que ça pouvait avoir un effet dissuasif sur le fait de
11 se joindre ou ça pouvait les amener à quitter carrément ces
12 évènements.

13 **Me DANIEL CHOMSKI** : Merci. Je vous amène à un
14 document qui est un peu après les mesures d'urgence en Ontario.
15 Alors, on parle du 11 février - c'est lorsque ça a été déclaré,
16 le 11 février 2022, donc c'est en place. Donc, vu que le
17 Registraire des véhicules pouvait annuler des permis de
18 conduire, etc., encore une fois, tout ce qui avait trait au
19 CVOR. Vous êtes conscient de ça?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

21 **Me DANIEL CHOMSKI** : Alors, le document
22 ONT0000403, pouvez-vous afficher ce document, s'il vous plaît?

23 Vous faites partie de cette chaîne de courriels.
24 C'est un courriel pour Michael Beaton du ministère des
25 Transports de l'Ontario, c'est un fonctionnaire de ce ministère.
26 Et vous voyez Michael Beaton est le chef de cabinet du ministère
27 des Transports. Et vous voyez en haut, ça « Hi MO », donc, c'est
28 le Bureau du ministre, évidemment?

1 SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN : Évidemment.

2 Me DANIEL CHOMSKI : Et ça dit ceci :

3 « Je voulais vous donner une mise à
4 jour de la situation à la Ville
5 d'Ottawa et vous donner un peu de
6 contexte quant aux barrages à Windsor
7 suite à notre courriel d'hier soir été
8 de la mise à jour d'une lettre
9 d'avertissement pour l'IUVU. »

10 Et si vous allez plus loin, on voit la lettre
11 d'avertissement de l'IUVU. Vous voyez ceci?

12 SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN : Oui.

13 Me DANIEL CHOMSKI : Ça dit :

14 « Pour votre information, le TSD a créé
15 une lettre d'avertissement pour les
16 détenteurs de IUVU qui peut être
17 utilisée dans les premières lignes du
18 convoi de protestation. »

19 Deuxième point :

20 « La police est au courant de cette
21 stratégie et la soutient. Le centre de
22 commandement d'Ottawa va donner une
23 liste des transporteurs à qui ils
24 veulent que le MTO envoie des
25 lettres. »

26 Et c'est un point important :

27 « Tout ceci sera suivi et peut être... on
28 peut en faire rapport. L'autre option

1 de suspension des plaques IUVU, etc.,
2 mais il y aura plus d'outils pour
3 l'application, selon la situation. »

4 C'est une lettre qui ressemble à ce qui aurait pu
5 être utilisé avant les mesures d'urgence, n'est-ce-pas?

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : N'ayant pas vu les
7 deux lettres, je dirais qu'en général, oui, je dirais que ceci
8 est exactement le genre de stratégie qu'on voulait inclure dans
9 la Stratégie d'application stratégique.

10 **Me DANIEL CHOMSKI** : Pour être sûr que je vous
11 comprenne bien, donc, vous auriez émis un avertissement qu'il
12 pourrait y avoir quelque chose si vous ne quittez pas?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

14 **Me DANIEL CHOMSKI** : Est-ce que le Gouvernement de
15 l'Ontario vous a dit pourquoi il n'avait pas émis de lettre
16 d'avertissement avant d'avoir le décret pour les mesures
17 d'urgence?

18 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je crois que la
19 lettre du sous-ministre Leblanc, le 8 février, avait d'une
20 certaine manière une explication - c'était une explication.

21 **Me DANIEL CHOMSKI** : Il n'y avait aucune entrave
22 qui ne les auraient empêchés d'envoyer de telles lettres avant
23 les mesures d'urgence?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Lorsqu'on leur
25 parle le 5-6-7, on cherche un engagement de leur part et des
26 solutions créatives pour faire quelque chose comme une lettre
27 « Saviez-vous que si vous avez trois telles infractions, vous
28 pourriez perdre bla bla bla... » Donc, on espérait avoir quelque

1 chose du genre, mais le 8, ils nous ont répondu - je ne veux pas
2 leur faire dire des choses qu'ils n'ont pas dites parce que
3 c'est dans le dossier, mais ils ont dit « Il y a un processus,
4 c'est fixe, il faut le suivre, donc nous ne pouvons rien
5 faire ».

6 **Me DANIEL CHOMSKI** : Merci beaucoup, Monsieur le
7 sous-ministre, c'était toutes mes questions.

8 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci. On va maintenant
9 passer au Service de police d'Ottawa, le SPO.

10 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me JESSICA BARROW :**

11 **Me JESSICA BARROW** : Bon après-midi. Je m'appelle
12 Jessica Barrow, je suis avocate pour le SPO. Mes questions sont
13 pour vous aussi, Monsieur le sous-ministre, mais j'aimerais me
14 concentrer sur tout sur la Stratégie d'application et
15 l'incidence ou non sur les opérations sur le terrain à Ottawa.

16 Mais je voulais parler d'un énoncé que vous avez
17 fait dans votre déclaration de témoin. La stratégie
18 d'application a été créée après que l'occupation ait duré un
19 certain temps.

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

21 **Me JESSICA BARROW** : Et dans votre déclaration de
22 témoin, vous avez commenté sur le fait que et Toronto et la
23 Ville de Québec ont pu empêcher l'occupation de leurs centre-
24 villes et que certains des outils qu'ils avaient mis en œuvre
25 ressemblaient à ce que vous proposiez dans la Stratégie
26 d'application, est-ce juste?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

28 **Me JESSICA BARROW** : Les événements à Toronto et à

1 Québec ont eu lieu après le début de l'évènement à Ottawa.

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, tout à fait.

3 **Me JESSICA BARROW** : Nous avons entendu des
4 témoignages d'autres témoins comme quoi d'autres administrations
5 ont pu tirer des leçons de ce qui était arrivé à Ottawa et
6 l'appliquer chez eux. Et vous, vous êtes d'accord? Vous n'avez
7 pas de raison d'être en désaccord?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non.

9 **Me JESSICA BARROW** : On a aussi entendu que les
10 tactiques utilisées par les manifestants à Ottawa étaient sans
11 précédent lorsque le convoi est arrivé à Ottawa. Et donc, vous
12 n'avez pas de raison d'être en désaccord avec ce témoignage?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Les tactiques - je
14 ne sais pas si les tactiques étaient sans précédent, mais
15 l'échelle et l'intensité de l'application de ces tactiques
16 l'étaient. C'était sans précédent, d'après ce que j'ai entendu,
17 à travers le pays.

18 **Me JESSICA BARROW** : Et des villes comme Toronto
19 et Québec ont eu un avantage qu'Ottawa n'a pas eu, c'est-à-dire
20 qu'ils appréciaient quelles étaient les intentions, ce qu'ils
21 étaient capables de faire, quelles étaient les tactiques
22 policières et ce qui n'allait pas être efficace. Êtes-vous
23 d'accord?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Généralement, mais
25 je ne suis pas expert dans l'application de la loi et les
26 tactiques.

27 **Me JESSICA BARROW** : C'est bon. Et vous êtes aussi
28 d'accord sans doute que les convois et les barrages, dans les

1 différentes administrations, ne se ressemblaient pas par rapport
2 à leur portée. Est-ce juste?

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : J'ai eu
4 l'impression qu'il y avait beaucoup de ressemblances et de
5 grandes ressemblances dans plusieurs endroits. Mais il y avait
6 une variation d'une ville à l'autre sur le temps; c'était une
7 série de barrages très imprévisibles.

8 **Me JESSICA BARROW** : C'est sûr. Et si on regarde
9 Ottawa, l'ampleur de la chose; il y avait des comportements qui
10 se ressemblaient, mais si on regarde une empreinte de la
11 manifestation, elle était beaucoup plus grande qu'ailleurs. Est-
12 ce juste?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je crois que oui.
14 Je n'ai pas fait d'analyse détaillée, mais je crois que c'est
15 juste.

16 **Me JESSICA BARROW** : Donc, ça ne serait pas juste
17 de comparer l'utilisation réussie des stratégies... de
18 l'application stratégique de certaines administrations avec
19 Ottawa vu les différences importantes. Est-ce juste?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui - pouvez-vous
21 répéter la question? Ça peut peut-être répondre à la question,
22 sinon dites-le moi. Dans ma déclaration de témoin et par rapport
23 à notre Stratégie d'application, de dire qu'une ville... on n'a
24 pas tenté de coter les réponses des services policiers. Il
25 s'agissait simplement de voir quels étaient les défis et d'aider
26 les services policiers à composer avec des défis sans précédent
27 qui les dépassaient.

28 **Me JESSICA BARROW** : Donc, votre stratégie devait

1 s'occuper des défis que vivait déjà le SPO et que d'autres
2 n'avaient pas encore expérimentés? Est-ce juste?

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Jusqu'à un certain
4 point et ça vient de cette évaluation très dure dans SITREP à
5 laquelle j'ai participé avec la Ville d'Ottawa. Donc, ça venait
6 d'Ottawa, mais l'intention de la Stratégie d'application des
7 dépanneuses était nationale parce qu'on voyait que c'était un
8 problème national en évolution rapide et il fallait s'en occuper
9 d'un bord à l'autre du pays. Et il s'agissait de voir si un
10 barrage ou une occupation pouvait avoir lieu dans différents
11 endroits.

12 **Me JESSICA BARROW** : Alors, si on regarde les
13 précisions de cette stratégie, il y avait l'aspect messages
14 ainsi que l'aspect application de la loi.

15 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

16 **Me JESSICA BARROW** : Et par rapport aux réponses
17 ou aux messages, il s'agissait de communiquer l'inégalité des
18 actions des protestataires.

19 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je crois que
20 l'illégalité, ça porte à confusion, mais aussi les conséquences
21 et il fallait essayer de faire appel à ce qui était dans leur
22 intérêt.

23 **Me JESSICA BARROW** : Par rapport au but de ces
24 messages, on a entendu parler des PLT. Est-ce que vous
25 connaissez le travail des PLT?

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je connais la
27 terminologie, mais de façon générale.

28 **Me JESSICA BARROW** : C'est juste. Donc, on a

1 beaucoup entendu de témoignages à propos du but du programme PLT
2 d'avoir une approche mesurée, une bonne communication constante
3 entre les différents corps et le PLT sur le terrain. Avez-vous
4 une raison de ne pas être d'accord avec ces témoignages?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne sais pas.

6 **Me JESSICA BARROW** : Donc, vous ne diriez pas que
7 la stratégie de communication que vous proposiez, son but était
8 d'aller au-delà du travail des PLT?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non. Vous parlez
10 de la composante communications de la stratégie.

11 **Me JESSICA BARROW** : Oui.

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Elle était basée
13 sur une prémisse qu'une partie de la solution, c'était d'avoir
14 une communication plus robuste et globale avec les
15 protestataires pour éclaircir le nuage autour de tout ça, pour
16 qu'ils sachent que c'est illégal avec des conséquences qui
17 pouvaient avoir un effet sur leur viabilité, leur rentabilité
18 commerciale et leur capacité d'aller aux États-Unis. Et du
19 point de vue stratégique, on n'était pas sur le terrain, mais on
20 pouvait faire beaucoup plus que ce qui avait été fait jusque là.

21 **Me JESSICA BARROW** : Et vous parlez d'une
22 stratégie générale pour tous les protestataires et barricadés
23 d'un bout à l'autre du pays qui songent à participer à cette
24 activité ou qui y participe déjà. Est-ce que c'est juste?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, même si
26 c'était indexé sur Ottawa, vu l'ampleur et la gravité de la
27 situation à Ottawa, la définition est parvenue à travers la
28 situation d'Ottawa.

1 **Me JESSICA BARROW** : Mais vous êtes d'accord avec
2 moi que vu ce qu'on a entendu du travail, l'importance du
3 travail du PLT, dans la mesure où les messages PLT étaient
4 priorisés sur les messages dont vous parlez, les gens sur le
5 terrain du côté opérationnel pouvaient prendre ces décisions?

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je suis tout à
7 fait d'accord parce que le but de cette stratégie n'était pas
8 d'essayer de deviner ou d'aller autrement qu'une décision
9 policière sur le terrain. Il s'agissait de leur donner un coffre
10 d'outils qu'ils n'avaient pas et dont ils auraient besoin pour
11 avoir une réponse plus robuste à une crise de comportements
12 illégaux et ils avaient de la difficulté à ce niveau-là.

13 **Me JESSICA BARROW** : Alors, je crois qu'on est
14 d'accord, même si on a des perspectives différentes..

15 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, je crois que
16 oui.

17 **Me JESSICA BARROW** : ... donc ce que vous dites,
18 c'est que c'est une orientation stratégique et ceux qui étaient
19 dans l'opérationnel sur le terrain prenaient les décisions à
20 savoir quand mettre en œuvre ces propositions et si les mettre
21 en œuvre.

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui et je crois
23 que les gens qui étaient impliqués dans la Stratégie
24 d'application, c'était très clair pour nous qu'on ne prend pas
25 des décisions opérationnelles; on bâtit un coffre d'outils pour
26 permettre aux services policiers, en développant leur plan
27 opérationnel, de les rendre plus robustes. Mais c'est aux corps
28 policiers de le faire, pas au Solliciteur général ou le

1 ministère des Transports.

2 **Me JESSICA BARROW** : Et l'une des raisons, c'est
3 que les gens sur le terrain auraient beaucoup plus de
4 renseignements sur ce qui se passait sur le plan opérationnel
5 que vous.

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est un aspect et
7 c'est l'aspect le plus pratique, mais il y a aussi une raison de
8 principes très forte. On fait très attention, au ministère des
9 Transports, parce qu'il y a des responsables que j'encadre qui
10 font des enquêtes sur l'application de la loi et nous avons un
11 système très clair pour s'assurer que les gens qui font ces
12 enquêtes en application de la loi aient la possibilité et la
13 liberté de juger des activités appropriées dans l'application de
14 la loi sans être dirigés ou orientés par les gens de la
15 stratégie. Et nous avons appliqué cette stratégie dans le
16 développement de notre stratégie. On était tout à fait d'accord,
17 d'ailleurs, parmi tous les responsables.

18 **Me JESSICA BARROW** : Et pour ce qui est de
19 l'application de la loi - vous en avez déjà parlé jusqu'à un
20 certain point - il y avait des défis particuliers à Ottawa ayant
21 trait à l'application de la loi, vu l'hostilité de la situation,
22 n'est-ce-pas? Vous êtes d'accord?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y avait
24 beaucoup de problèmes à Ottawa et l'hostilité envers les forces
25 de l'ordre étaient claires, d'après ce qu'on a entendu de la
26 Ville et le Service de police d'Ottawa.

27 **Me JESSICA BARROW** : Vous avez indiqué que l'un
28 des buts de la stratégie était d'identifier des pénalités plus

1 graves ou ce qui existait déjà et vous espériez que ça pourrait
2 empêcher les gens de participer ou encourager les participants à
3 quitter, n'est-ce-pas?

4 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

5 **Me JESSICA BARROW** : Nous savons qu'en bout de
6 ligne, des pénalités plus graves et des outils d'application de
7 la loi sont venus... ont été mis en place grâce à la législation
8 fédérale et ontarienne?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, mais il
10 serait utile de savoir que la stratégie a été développée basé
11 sur des autorisations existantes et dans les premières versions,
12 on a parlé de la loi, le Code de la route et ainsi de suite. Et
13 une fois que l'Ontario a fait sa Déclaration d'état d'urgence ou
14 de mesures d'urgence, on a rajouté des pénalités.

15 **Me JESSICA BARROW** : Donc le but, c'était soit de
16 mettre en exergue les outils qui existaient ou s'il y en avait
17 de nouveaux, les souligner et ça amènerait un changement de
18 comportement?

19 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

20 **Me JESSICA BARROW** : Donc, au fond, vous êtes
21 d'accord que même s'il y a eu une certaine incidence sur le
22 chiffres à Ottawa, ce qu'on a vu, c'était... il a fallu une
23 opération POU de masse pour enlever la plupart des manifestants,
24 n'est-ce-pas?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

26 **Me JESSICA BARROW** : Donc, malgré le fait qu'il y
27 avait des pénalités plus graves, les choix faits par les
28 manifestants étaient surtout de ne pas quitter la zone.

1 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne suis pas
2 sûr. Ce qu'on a senti - et je laisse la place aux experts quand
3 même de l'application de loi - mais ce qu'on sentait, c'était
4 qu'il y avait tranquillement un déploiement de cette stratégie
5 d'application stratégique à Windsor et à Ottawa et qu'une bonne
6 communication du fait que c'était des activités illégales avec
7 des conséquences importantes, que ce soit la suspension de
8 l'IUVU, le gel de comptes bancaires a réussi à réduire
9 l'empreinte. Et d'après les forces de l'ordre, la réduction de
10 l'empreinte était essentielle pour que ça revienne, pour qu'on
11 puisse maintenir l'ordre. Et ça a bien fonctionné et je crois
12 que c'est mon évaluation. Mais je fais la place aux spécialistes
13 à ce niveau-là.

14 **Me JESSICA BARROW** : En fait, ce que je voulais
15 dire, c'est que c'était l'opération la plus vaste de l'histoire
16 canadienne et qu'il y avait certains éléments spécifiques et il
17 fallait arrêter des centaines de personnes pour libérer les
18 rues.

19 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'était
20 effectivement la crise de sécurité la plus importante avec
21 beaucoup d'activités illégales. Donc, c'était tout un défi.

22 **Me JESSICA BARROW** : Très bien, je vous remercie.
23 C'est la fin de mes questions.

24 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Ensuite, nous entendrons la
25 Ville de Windsor.

26 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me JENNIFER KING :**

27 **Me JENNIFER KING** : Bonjour. Mon nom est Jennifer
28 King, avocate de la Ville de Windsor. Ce sera des questions pour

1 Monsieur le sous-ministre Keenan.

2 J'aimerais revenir sur ce que vous avez dit
3 précédemment, à savoir que le gouvernement avait l'autorité
4 fédérale pour les ports d'entrée et donc, il y avait deux lois
5 municipales qui intervenaient.

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ce que je voulais
7 dire mais que je n'ai pas dit totalement, c'est qu'on est passés
8 de l'autorité fédérale à des infrastructures provinciales à
9 l'autorité des règlements municipaux ou provinciaux - le Code de
10 la route, etc.

11 **Me JENNIFER KING** : C'est ce que je voulais
12 préciser. Avez-vous entendu le témoignage de Monsieur Ossowski,
13 ce matin?

14 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, j'en ai
15 entendu une partie.

16 **Me JENNIFER KING** : Nous avons examiné le document
17 de l'ASFC et il a été dit que les membres de cette organisation
18 n'ont pas la possibilité d'arrestation, même s'il y a des gens
19 sur le pont. Est-ce que vous êtes d'accord?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il faudrait que je
21 demande aux experts de se prononcer là-dessus.

22 **Me JENNIFER KING** : Il a été confirmé également
23 que toute manifestation sur le pont Ambassador, il fallait faire
24 appel à la police pour encadrer les choses.

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ça me paraît
26 raisonnable, effectivement. J'ajouterais que cela se produit aux
27 Transports assez fréquemment, lorsqu'il s'agit d'appliquer un
28 règlement fédéral; les mesures peuvent être prises par les

1 officiels des Transports, mais il faut quelques fois un agent de
2 la paix et c'est généralement la police locale qui exécute les
3 choses. Donc, ça peut être la mise en œuvre d'une règle
4 fédérale, mais c'est fait par la police locale.

5 **Me JENNIFER KING** : Merci pour cette précision. La
6 protestation a soulevé la question de la coordination entre les
7 trois niveaux de gouvernement en ce qui concerne les pouvoirs et
8 les responsabilités à la frontière.

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, je suis
10 d'accord pour dire ça.

11 **Me JENNIFER KING** : Est-ce qu'il y a eu des
12 ressources suffisantes au niveau local pour répondre à cette
13 activité inhabituelle sur place?

14 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y a une
15 question de ressources, il y a une question d'autorité et de
16 pratique.

17 **Me JENNIFER KING** : J'ai quelques questions sur la
18 Stratégie de mise en œuvre. Cette stratégie reconnaît que compte
19 tenu de l'occupation et de la barricade, il fallait la
20 collaboration des trois niveaux de gouvernement.

21 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, effectivement
22 - c'était effectivement ce qu'on cherchait avec la stratégie.

23 **Me JENNIFER KING** : Et vous avez dit plus tôt à
24 l'avocat de la Commission que pour développer ces textes, il y a
25 eu toutes sortes de consultations entre les partenaires
26 fédéraux, municipaux et autres.

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Nous n'avons pas
28 consulté les partenaires municipaux d'une façon générale - peut-

1 être un peu avec Ottawa, mais d'une façon générale, nous n'avons
2 pas consulté les partenaires municipaux et nous sommes allés à
3 des discussions avec la police provinciale, mais nous n'avons
4 pas consulté la Police d'Ottawa. Nous avons laissé cette
5 initiative aux collègues provinciaux.

6 **Me JENNIFER KING** : Est-ce que vos collègues
7 provinciaux ont fait la liaison avec la police municipale?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne sais pas.

9 **Me JENNIFER KING** : D'autre part, est-ce qu'il y a
10 eu des choses qui ont été finalisées le 13 février?

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ça n'a pas été
12 partagé par Transport Canada. Nous faisons appel à nos
13 partenaires provinciaux et je ne sais pas si quelqu'un dans la
14 province de l'Ontario a communiqué avec Windsor.

15 **Me JENNIFER KING** : La stratégie porte sur les
16 communications avec les municipalités. Est-ce que vous avez
17 demandé à vos partenaires provinciaux de partager leur stratégie
18 avec la Ville de Windsor?

19 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Nous leur avons
20 demandé de partager avec les partenaires, mais je ne me souviens
21 pas si nous avons parlé de Windsor.

22 **Me JENNIFER KING** : Donc, je n'ai vu aucune preuve
23 que ça a été partagé avec la Ville après que ce soit finalisé.

24 Monsieur Keenan, pouvez-vous préciser quel
25 ministère fédéral est responsable pour la gestion des urgences
26 en ce qui concerne l'infrastructure critique telle que le pont
27 Ambassador?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Si on subdivise ça

1 en trois parties, les mesures d'urgence en général, ça fait
2 partie de la Sécurité publique; l'infrastructure critique,
3 encore la Sécurité publique. Et maintenant, pour les transports,
4 c'est Transport Canada, comme pour le pont, par exemple.

5 **Me JENNIFER KING** : Très bien. Est-ce que
6 Transport Canada avait un plan pour les atténuations au niveau
7 provincial sur le pont Ambassador ou autre infrastructure du
8 genre?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il existe des
10 plans pour les infrastructures critiques telles que le pont
11 Ambassador. La question, c'est qu'il y a un certain nombre de
12 questions de sûreté et de sécurité au fil du temps. Il faut être
13 vigilant en raison de tous les chiffres qu'a soulignés mon
14 collègue Christian.

15 Ce qui n'a pas été fait, c'est d'essayer de
16 résoudre des crises telles que celles-ci. Le problème avec le
17 pont, c'est que ça peut être bloqué à partir de Windsor et pas
18 forcément à partir du pont. Et cela représente une lacune sur
19 laquelle il faut travailler.

20 **Me JENNIFER KING** : Eh bien, vous allez au-devant
21 de ma question suivante. J'ai noté, dans votre sommaire, que
22 vous avez conclu qu'il fallait protéger les structures critiques
23 pour le commerce international. Est-ce que vous maintenez cette
24 recommandation?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Absolument. Comme
26 je l'ai dit, je pense qu'il y a une lacune à ce niveau, mais
27 qu'il y a une analyse et une résolution possibles, comme je l'ai
28 indiqué.

1 **Me JENNIFER KING** : En plus de cette lacune,
2 seriez-vous d'accord avec moi pour dire qu'il faudrait un plan
3 d'urgence particulier développé par les trois gouvernements
4 intéressés aux postes frontières?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne serais pas
6 aussi précis que vous, mais je suis néanmoins d'accord avec vous
7 pour dire qu'on s'en est aperçu à trois reprises - par exemple,
8 un blocage des transports ferroviaires en 2020 et sur les voies
9 ferrées, donc, du pays. Il est nécessaire d'avoir des plans qui
10 comprennent tous les niveaux de gouvernement intéressés à
11 l'avance. Et c'est une question qui se pose pour le pont
12 Ambassador, qui est la voie de communication la plus importante
13 pour les importations, mais partout au pays, en fait.

14 **Me JENNIFER KING** : J'aimerais injecter autre
15 chose. On a dit que Windsor était juste l'accès au pont, mais
16 c'est quand même une communauté; les quartiers voisins du pont
17 représentent une communauté. Il y a des entreprises, des écoles,
18 l'Université de Windsor. Est-ce que vous seriez d'accord avec
19 Windsor pour dire que cette planification devrait comprendre la
20 participation des gouvernements locaux et des communautés pour
21 protéger lesdites communautés autour de cette structure?

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, je suis bien
23 d'accord, c'est une bonne façon de présenter les choses.

24 **Me JENNIFER KING** : Très bien, je vous remercie.
25 Ça sera la fin de mes questions.

26 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci. Ensuite, nous avons
27 le Gouvernement de l'Alberta.

28 --- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me STEPHANIE BOWES :

1 **Me STEPHANIE BOWES** : Bon après-midi. Je suis
2 Stéphanie Bowes, je suis avocate pour la Province de l'Alberta.
3 Monsieur le sous-ministre, c'est pour vous que
4 j'aurais des questions.

5 Je crois qu'il a été prouvé aujourd'hui qu'on
6 n'avait pas réussi à trouver une solution au remorquage des
7 camions. Est-ce que j'ai raison?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est exact.

9 **Me STEPHANIE BOWES** : Mais il y a des travaux qui
10 étaient effectués le 13 pour essayer de trouver une solution.

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Absolument.

12 **Me STEPHANIE BOWES** : Et là maintenant, nous
13 allons consulter le document ALB00001429. Il s'agit d'un
14 courriel de Monsieur Dakalbab, de Sécurité publique Canada à des
15 gens de l'Alberta, l'Ontario et du Manitoba, les provinces où il
16 y a eu des barricades le 13 février. Dans ce courriel, il
17 indique que lui-même et Transport Canada désiraient avoir une
18 discussion sur les travaux en cours pour :

19 « ... s'assurer que l'on faisait tout le
20 nécessaire pour retirer les camions. »

21 Et dans le deuxième paragraphe, il a indiqué
22 qu'il y aurait une présentation de la stratégie avant de la
23 soumettre à l'approbation.

24 Donc, Sécurité publique Canada et Transport
25 Canada ont développé une stratégie qu'ils voulaient soumettre à
26 leurs partenaires provinciaux pour obtenir leur approbation
27 avant de lancer les choses. Est-ce que vous êtes d'accord?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Pas tout à fait

1 d'accord. Il s'agissait, dans cette réunion, de procéder à
2 l'approbation d'un certain nombre de choses. Je ne sais plus où
3 ça se situe, mais donc, il s'agissait de voir la stratégie pour
4 les camions remorqueurs et d'essayer de trouver une solution
5 pour pouvoir disposer de ce service qu'on n'avait pas réussi à
6 obtenir.

7 **Me STEPHANIE BOWES** : Est-ce qu'il s'agit d'une
8 approbation ou d'une discussion?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Eh bien, il y
10 avait quand même des discussions en ce qui concerne la
11 stratégie. Il y avait une stratégie en six parties qui était en
12 place toute la semaine, mais il s'agissait de trouver un moyen
13 de surmonter les obstacles pour mettre en place ces stratégies
14 et l'obstacle était l'incapacité d'obtenir les services de
15 remorquage.

16 **Me STEPHANIE BOWES** : Très bien. Nous allons
17 maintenant consulter le document PB.CAN.00000866. Il s'agit de
18 la stratégie de remorquage dont on parlait, n'est-ce-pas?

19 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, c'est en six
20 parties, mais là, je vois qu'il y a cinq paragraphes.

21 **Me STEPHANIE BOWES** : Oui, il s'agit donc d'un
22 texte qui a été préparé le 13 février. L'avez-vous déjà vu?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

24 **Me STEPHANIE BOWES** : Nulle part dans ce document,
25 on fait référence à la *Loi sur les mesures d'urgence* du fédéral.

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est exact.

27 **Me STEPHANIE BOWES** : Nous allons descendre à la
28 page 2, au point 4. Il s'agit du remorquage à des emplacements

1 sécurisés. Si on y jette un œil :

2 « Si des véhicules sont disponibles, il
3 faut identifier les services fédéraux,
4 municipaux et autres qui ont les
5 compétences nécessaires. »

6 Est-ce que vous savez à cette date, le 13
7 février, si on avait cherché à identifier des employés fédéraux
8 qui étaient capables de conduire ces véhicules?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

10 **Me STEPHANIE BOWES** : Qu'est-ce qui avait été
11 fait?

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Transport Canada
13 travaillait là-dessus et il y a un certain nombre de personnes
14 qui avaient consulté des collègues pour essayer d'identifier les
15 gens pour constituer une liste de conducteurs ayant les
16 capacités nécessaires. Il y a eu aussi plusieurs appels en
17 Alberta parce qu'ils étaient intervenus, je crois, le 12 février
18 et ils avaient acheté, je crois, deux camions de remorquages et
19 ils se sont rendu compte qu'ils n'avaient pas les conducteurs
20 compétents pour les utiliser. Ils nous ont demandé si on avait
21 des opérateurs qu'on pouvait leur fournir.

22 Donc, il y a eu des conversations autour du 12 et
23 du 13 pour savoir où l'on pourrait trouver des opérateurs. Et le
24 13, on a fini par conclure que ce n'était pas viable et qu'on
25 n'avait pas au sein du gouvernement des gens qui avaient ce
26 genre de capacités ou de compétences.

27 **Me STEPHANIE BOWES** : Est-ce que ça inclut le CAF?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, je crois,

1 effectivement parce qu'il y a eu de la recherche de faite là-
2 dessus par mon équipe, d'ailleurs.

3 **Me STEPHANIE BOWES** : Très bien. Nous allons
4 maintenant consulter le document SSM.CAN.00000410.

5 Le deuxième courriel sur cette page est un
6 courriel de vous au ministre Alghabra le matin du 15 février
7 avec le sujet « Coutts ». Vous notez qu'il y avait des progrès
8 par la GRC pour essayer de réaliser une percée et on explique ce
9 qui s'est passé sur place.

10 Là, c'est le matin du 15 février et là, on a
11 réussi à ouvrir la route sans avoir l'aide des pouvoirs spéciaux
12 de la loi. Est-ce que vous êtes au courant?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui,
14 effectivement.

15 **Me STEPHANIE BOWES** : C'est aussi ce qu'a compris
16 le ministre Alghabra suite à ce courriel?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne peux pas
18 parler du ministre Alghabra, mais le courriel lui-même est
19 particulièrement clair.

20 **Me STEPHANIE BOWES** : Très bien - ça sera la fin
21 de mes questions aujourd'hui.

22 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Très bien. Maintenant, nous
23 passons au Gouvernement de la Saskatchewan.

24 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me MITCH McADAMS :**

25 **Me MITCH McADAMS** : Bon après-midi. Je m'appelle
26 Mitch McAdams, je suis l'un des avocats du Gouvernement de la
27 Saskatchewan. M'entendez-vous?

28 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Absolument, mais nous ne

1 vous voyons pas pour l'instant.

2 **Me MITCH McADAMS** : Je ne sais pas trop pourquoi,
3 Monsieur le commissaire. J'ai appuyé sur le bouton et... me voici!
4 Je suis là!

5 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Très bien, alors allez-y.

6 **Me MITCH McADAMS** : Je pense que c'était un
7 problème avec ma souris. Bon après-midi. Mitch McAdams, avocat
8 du Gouvernement de la Saskatchewan et j'aurais quelques
9 questions à poser à Monsieur Keenan sur les réunions FPT qui ont
10 eu lieu en février concernant les manifestations et les
11 barricades.

12 Vous avez indiqué ce matin que votre ministère
13 était en contact avec ses homologues provinciaux et locaux à
14 cette époque, y compris pour préparer une stratégie
15 d'intervention dont nous avons parlé aujourd'hui. Est-ce exact?

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Absolument.

17 **Me MITCH McADAMS** : Ces travaux ont commencé avec
18 le Comité de planification au niveau des sous-ministres adjoints
19 FPT?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Le travail s'est
21 fait de manière... dans des rencontres bilatérales. Il y a eu
22 aussi des rencontres multilatérales et les premières rencontres
23 étaient bilatérales et la première rencontre qui a impliqué
24 toutes les juridictions était... s'est tenue le 6 février.

25 **Me MITCH McADAMS** : Ce sont des réunions
26 auxquelles normalement, vous ne participez pas?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ces réunions, les
28 principaux participants de Transport Canada étaient Aaron

1 McCrorie, sous-ministre adjoint Sécurité et le principal sous-
2 ministre adjoint de Sécurité.

3 **Me MITCH McADAMS** : Et il parlait au nom de votre
4 ministère?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

6 **Me MITCH McADAMS** : Il vous faisait rapport sur ce
7 qui se déroulait durant ces réunions?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

9 **Me MITCH McADAMS** : L'un des objectifs de ces
10 réunions, au début février, était de recueillir des informations
11 sur les pouvoirs et les outils à la disposition des provinces
12 pour réagir aux blocus qui se tenaient dans leurs juridictions
13 respectives.

14 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui -
15 l'utilisation combinée de tous les pouvoirs, c'était l'objectif
16 de la stratégie.

17 **Me MITCH McADAMS** : Il y a eu une réunion au
18 niveau des sous-ministres FPT. Vous rappelez-vous de cette
19 réunion?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

21 **Me MITCH McADAMS** : Et je crois que le sous-
22 ministre Stewart de Sécurité publique Canada a participé à cette
23 réunion, exact?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

25 **Me MITCH McADAMS** : Vous avez dit ce matin que
26 vous avez commencé à mettre sur pied la Stratégie de maintien de
27 l'ordre lors de cette réunion?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

1 **Me MITCH McADAMS** : Vous êtes d'accord avec moi
2 pour dire que la *Loi sur les mesures d'urgence* n'a pas été
3 discutée lors de cette réunion?

4 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est exact, on
5 n'en a pas parlé.

6 **Me MITCH McADAMS** : Et il y a eu une autre réunion
7 FPT le vendredi, 11 février à laquelle a participé Aaron
8 McCrorie de Transport Canada. Êtes-vous au courant de cette
9 réunion?

10 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

11 **Me MITCH McADAMS** : D'après ma compréhension,
12 Monsieur McCrorie a présenté une version plus complète de la
13 stratégie?

14 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, en plus de la
15 stratégie concernant les camions de remorquage.

16 **Me MITCH McADAMS** : À l'époque, la stratégie
17 envisageait une approche coordonnée pour... à partir des lois
18 municipales et fédérales?

19 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

20 **Me MITCH McADAMS** : À cette réunion, il n'a pas
21 été question d'invoquer la *Loi sur les mesures d'urgence*?

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non.

23 **Me MITCH McADAMS** : Monsieur Keenan, ma collègue
24 de l'Alberta vient de mentionner une autre réunion qui s'est
25 tenue le 13 février à laquelle ont participé Monsieur Brousseau
26 de votre ministère ainsi que des représentants de l'Ontario, du
27 Manitoba, de l'Alberta et de la GRC. Vous étiez au courant de
28 cette réunion?

1 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

2 **Me MITCH McADAMS** : Je pense que cette réunion
3 impliquait donc les provinces les plus affectées par les
4 manifestations. Êtes-vous d'accord?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui - il
6 s'agissait des provinces qui avaient le plus besoin de camions
7 de remorquage d'une grande capacité.

8 **Me MITCH McADAMS** : À cette réunion, le sous-
9 ministre Brousseau n'a pas soulevé la possibilité la *Loi sur les*
10 *mesures d'urgence* pour ces provinces?

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne pense pas
12 qu'il l'ait fait.

13 **Me MITCH McADAMS** : Êtes-vous d'accord avec moi,
14 Monsieur Keenan, pour dire que les représentants provinciaux et
15 territoriaux, que les membres de votre ministère rencontrés à
16 l'époque avaient tous de l'expertise quant aux outils
17 disponibles pour faire appliquer la loi?

18 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, dans cet
19 effet.

20 **Me MITCH McADAMS** : Êtes-vous d'accord avec moi
21 pour dire que ça aurait été un bon forum pour soulever les
22 possibilités de lacunes pour faire face aux manifestations?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ce forum... bon,
24 vous avez parlé de lacunes. Je dirais que le but de ce forum et
25 de ses discussions était d'identifier les limites des autorités
26 existantes et de pouvoir les utiliser le plus possible. Donc,
27 c'était important pour comprendre où s'arrêtaient les autorités
28 existantes et des outils dont elles avaient besoin pour faire

1 face à la crise nationale.

2 **Me MITCH McADAMS** : L'objectif de ces réunions
3 portait surtout sur les outils existants? Personne de votre
4 ministère a demandé aux représentants provinciaux et
5 territoriaux d'identifier des lacunes pour éventuellement
6 alimenter la décision d'invoquer la *Loi sur les mesures*
7 *d'urgence*?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ce n'était pas le
9 but de ces réunions et ça allait un peu au-delà parce que les
10 consultations sur la *Loi sur les mesures d'urgence* étaient de la
11 responsabilité du ministre de la Sécurité.

12 **Me MITCH McADAMS** : Les personnes qui ont
13 participé à ces réunions avaient de l'expertise et auraient pu
14 contribuer de façon utile à identifier ces lacunes.

15 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y a eu beaucoup
16 de réunions; certaines comportaient des hauts fonctionnaires,
17 des Solliciteurs généraux des Transports et de la Sécurité et à
18 d'autres, il y avait seulement des représentants, des
19 fonctionnaires du ministère des Transports.

20 **Me MITCH McADAMS** : Êtes-vous d'accord avec moi
21 pour dire qu'à ces réunions, aucun représentant provincial n'a
22 demandé au gouvernement fédéral d'invoquer la *Loi sur les*
23 *mesures d'urgence*?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne pense pas
25 que la *Loi sur les mesures d'urgence* ait été mentionnée d'une
26 manière ou d'une autre.

27 **Me MITCH McADAMS** : J'aimerais maintenant passer à
28 un autre sujet. Je veux m'assurer de bien comprendre votre

1 témoignage cet après-midi. Vous avez indiqué que votre ministère
2 a commencé à travailler avec la *Loi sur les mesures d'urgence* à
3 partir du 10 février.

4 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, environ.

5 **Me MITCH McADAMS** : Et vous avez dit que le
6 travail s'est poursuivi au cours des jours suivants et le 13
7 février, votre ministère avait des discussions approfondies sur
8 l'invocation de la *Loi sur les mesures d'urgence*.

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Avoir des
10 discussions approfondies, ce n'est peut-être pas la façon dont
11 je décrirais les choses. À partir du 10 février, les
12 fonctionnaires de Transport Canada, au lieu de se concentrer sur
13 une seule chose, ce que l'on pouvait faire avec notre autorité,
14 ils ont commencé à réfléchir à des options potentielles s'ils
15 recevaient des autorités supplémentaires dans le cadre de la *Loi*
16 *sur les mesures d'urgence*. Et cette réflexion a continué. C'est
17 un peu différent que d'être pleinement impliqué dans
18 l'élaboration et l'application de la *Loi sur les mesures*
19 *d'urgence*; là, Justice et Sécurité publique étaient impliquées.
20 Transport a fait sa part aussi, mais nous n'étions pas les
21 seuls.

22 **Me MITCH McADAMS** : On peut dire que le 10
23 février, la *Loi sur les mesures d'urgence* était sur la table
24 pour votre ministère et votre ministère y travaillait?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Ça faisait
26 partie d'un scénario d'options.

27 **Me MITCH McADAMS** : Monsieur Keenan, êtes-vous
28 d'accord avec moi pour dire que personne dans votre ministère

1 n'a consulté les partenaires PT sur l'invocation de la *Loi sur*
2 *les mesures d'urgence* avant la réunion des Premiers Ministres
3 qui s'est tenue le 14 février?

4 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je suis d'accord
5 avec cette déclaration.

6 **Me MITCH McADAMS** : La première fois que vous avez
7 parlé à vos homologues PT de la *Loi sur les mesures d'urgence*,
8 c'est lors du breffage pour identifier les pouvoirs et les
9 autorités contenues dans la loi après que la loi ait été
10 invoquée?

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Toute référence à
12 la *Loi sur les mesures d'urgence*, toute discussion avec les
13 homologues PT s'est faite dans la perspective du transport, les
14 15 et 16 février, pour les informer sur les détails du règlement
15 allant avec la loi. La consultation avait été faite auparavant
16 et n'était pas impliquée.

17 **Me MITCH McADAMS** : Merci Monsieur. Ce sont toutes
18 mes questions.

19 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Alors maintenant, la Police
20 de l'Ontario.

21 **Me JINAN KUBURSKI** : Bon après-midi, Monsieur le
22 commissaire. Jinan Kuburski pour la Police provinciale de
23 l'Ontario. Je n'ai plus aucune question. Merci beaucoup.

24 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci. Ensuite, l'avocat
25 pour l'ancien chef Sloly, s'il vous plaît.

26 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me NIKOLAS De STEFANO :**

27 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Bon après-midi. J'ai
28 quelques questions à l'intention de Monsieur Keenan.

1 Vous avez témoigné tout à l'heure que le
2 ministre... désolé, je dois me présenter! Je m'appelle Nikolas De
3 Stefano, pour l'ancien chef Sloly.

4 Vous avez témoigné tout à l'heure que vous avez
5 pris connaissance de l'arrivée du convoi vers Ottawa à la mi-
6 janvier, le 20 janvier plus précisément. C'est exact?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Quelqu'un du
8 ministère des Transports du Canada, on a pris connaissance vers
9 le 17 et moi, vers le 20.

10 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Dans les médias sociaux
11 également?

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, tout à fait
13 et en parlant avec le secteur du camionnage.

14 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Et le 28 janvier avec
15 DMOCC au sujet d'éventuels outils d'application de la loi,
16 n'est-ce-pas?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je pense que la
18 discussion de DMOCC a débuté un peu avant le 28 janvier. Ils
19 n'ont pas commencé par les outils d'application de la loi et les
20 méthodes d'application de la loi. Ils se sont penchés sur
21 l'éventuelle menace à la sécurité du Canada.

22 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Donc, ils ne se
23 penchaient pas sur la stratégie aux alentours du 3 février,
24 quelque chose comme la Stratégie de mise... d'application n'aurait
25 pas été contemplée à ce stade-là?

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non, tout à fait.
27 Cette stratégie découle d'une prise de conscience d'un problème
28 aigu à Ottawa et nous étions à ce moment-là pleinement

1 conscients de la gravité du problème lors de cette réunion par
2 le sous-commissaire Stewart.

3 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Si une stratégie n'avait
4 pas été envisagée à l'époque, à partir des renseignements dont
5 disposait le ministère, il ne semblait pas être nécessaire à ce
6 stade-là au moins?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non, ce n'est pas
8 cela la raison. Avant la séance d'information du 3, nous
9 ignorions le fait que cela dépassait la capacité de la police de
10 s'en charger toute seule.

11 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Les contraventions
12 étaient inefficaces, d'après ce qu'on vous a dit, n'est-ce-pas?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, tout à fait.

14 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Et que c'était impossible
15 pour le Service d'obtenir des camions remorques?

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

17 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Donc, dans la foulée de
18 cette réunion, vous avez consacré environ 10 jours à discuter
19 avec les homologues, les partenaires d'éventuelles pistes de
20 solution à ces problèmes, c'est exact?

21 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

22 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Aux alentours du 13, il
23 n'y avait toujours pas de solution facile ou magique du point de
24 vue du ministère pour les camions remorques?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Bon, il y avait
26 deux stratégies en place : d'abord, la stratégie portant sur les
27 camions remorques et un autre volet, oui, après avoir cherché
28 une solution pendant des jours, nous n'avons pas connu de

1 succès.

2 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Ça a été difficile pour
3 le chef de police également si c'était aussi difficile pour le
4 ministère?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. On s'est
6 rendu compte qu'ils avaient de la difficulté à obtenir des
7 services de camions de remorquage, alors on s'est dit que si on
8 se sert des bons incitatifs, on emploie les bons incitatifs, on
9 met en place la bonne stratégie, le problème serait réglé et ça,
10 c'était notre conclusion le 4. Mais finalement, on en est
11 arrivés à la conclusion que c'était impossible à résoudre le
12 problème à l'aide des outils dont nous disposions.

13 **Me NIKOLAS De STEFANO** : En ce qui concerne la
14 Stratégie d'application, la stratégie devait impliquer seulement
15 la police, les autorités de transport, les gouvernements
16 municipaux, entre autres?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, c'est ça.

18 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Si j'ai bien compris,
19 l'une des premières lignes de la stratégie, c'était vu la
20 complexité des blocus, un règlement sûr nécessite la
21 participation des trois piliers du gouvernement. Est-ce que vous
22 êtes d'accord avec cela?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

24 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Donc, à la lumière de la
25 complexité et des défis que devaient relever les services de
26 police locaux, ils ne seraient pas à même de résoudre les
27 problèmes tels que constatés à Ottawa seuls?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Ottawa... en

1 fait, était une partie du problème, mais c'était un problème
2 d'envergure nationale. Il y avait un problème de blocus et de
3 conduite illicite qui dépassait la capacité, de toute évidence,
4 à Ottawa, mais pas seulement à Ottawa et nécessiterait une
5 démarche coordonnée, stratégique, pour surmonter le problème.

6 **Me NIKOLAS De STEFANO** : Je vais m'arrêter là.
7 Merci.

8 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Ensuite, le Service de
9 police de Windsor?

10 **Me HEATHER PATTERSON** : Bonjour! Heather Patterson
11 pour le compte du Service de police de Windsor. On a déjà posé
12 et répondu à nos questions. Plus aucune question à l'intention
13 de ce panel. Merci.

14 **COMMISSAIRE ROULEAU** : La Coalition des résidents
15 et des entreprises d'Ottawa, s'il vous plaît?

16 **Me CHRISTINE JOHNSON** : Bonsoir, Monsieur le
17 commissaire. Vous m'entendez bien? Vous me voyez bien?

18 **COMMISSAIRE ROULEAU**: Oui.

19 **Me CHRISTINE JOHNSON** : Christine Johnson, pour le
20 compte de la Coalition des résidents et entreprises d'Ottawa. Je
21 me réjouis de vous dire qu'on a déjà répondu à l'ensemble de nos
22 questions. On n'a plus aucune question à vous poser.

23 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Ensuite, le Fonds de la
24 démocratie, JCCF, s'il vous plaît.

25 **--- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me HATIM KHEIR :**

26 **Me HATIM KHEIR** : Bonsoir. Je m'appelle Hatim
27 Kheir, je suis l'avocat pour le Centre de justice pour les
28 libertés constitutionnelles. Mes questions seront dirigées vers

1 vous, Monsieur le sous-ministre Keenan.

2 Vous étiez conscient du fait que la manifestation
3 à Windsor a été dégagée le 13, n'est-ce-pas?

4 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Le pont Ambassador
5 s'est ouvert le 14, donc ça a été dégagé en pleine nuit, si je
6 ne m'abuse.

7 **Me HATIM KHEIR** : Savez-vous que la Police de
8 Windsor a refoulé les camions de remorquage des États-Unis parce
9 qu'au 13, à partir du 13, ils étaient rassurés du fait qu'on
10 pouvait régler le problème depuis le Canada, sans la
11 participation des États-Unis?

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je sais qu'il y
13 avait des camions de remorquage qui sont venus sur le pont. Je
14 n'étais pas au courant des différents détails à propos de quels
15 camions ont été utilisés dans l'opération de Windsor.

16 **Me HATIM KHEIR** : Mais vous saviez qu'ils ont fini
17 par obtenir des remorques pour faire leur travail?

18 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

19 **Me HATIM KHEIR** : En ce qui concerne Ottawa,
20 d'autres témoins nous ont dit que la Police provinciale de
21 l'Ontario a obtenu des camions de remorquage et le commandant
22 d'incident a décidé qu'il n'avait plus besoin d'aucune aide à
23 partir du 13. Selon votre témoignage, vous n'étiez pas conscient
24 de ça, je pense?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non, on s'était
26 penché pendant 10 jours sur la stratégie des camions de
27 remorquage et personne ne nous avait informé de cela durant ce
28 temps.

1 **Me HATIM KHEIR** : Donc, on discutait de
2 l'éventualité de mettre en œuvre la *Loi sur les mesures*
3 *d'urgence* le 10?

4 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, à partir du
5 10, nous l'avions envisagé.

6 **Me HATIM KHEIR** : Vous êtes d'accord avec moi que
7 la *Loi sur les mesures d'urgence*, c'est un pouvoir
8 extraordinaire, n'est-ce-pas?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, un pouvoir
10 extraordinaire, oui.

11 **Me HATIM KHEIR** : S'il y avait des solutions de
12 rechange, eh bien, comme politique et comme pratique exemplaire,
13 il faudrait les appliquer en premier, n'est-ce-pas?

14 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui - je ne m'y
15 connais pas très très bien pour la politique, mais on ne devrait
16 pas recourir à la *Loi sur les mesures d'urgence*, à moins que si
17 on ne peut pas recourir en premier à d'autres pouvoirs ou
18 d'autres règlements, d'autres mécanismes.

19 **Me HATIM KHEIR** : Il faut être conscient, d'abord
20 et avant tout, d'éventuelles solutions de rechange, n'est-ce-
21 pas?

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Des solutions de
23 rechange à quoi, s'il vous plaît?

24 **Me HATIM KHEIR** : Eh bien, des solutions de
25 rechange à la *Loi sur les mesures d'urgence*. Il faudrait en être
26 conscient et à l'affût de ces solutions de rechange en premier
27 lieu, n'est-ce-pas?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

1 **Me HATIM KHEIR** : Étant donné que votre agence,
2 dans son ensemble, n'était pas consciente, en fait, de cette
3 situation avec les camions de remorquage, quelles dispositions
4 avez-vous prises pour vous mettre au courant?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Nous nous sommes
6 renseignés auprès de nos partenaires du fédéral, de la police,
7 des provinces, des petits caucus de responsables provinciaux, de
8 fonctionnaires provinciaux et après plusieurs tentatives de
9 mettre en place le plan à cinq volets et la stratégie visant les
10 camions de remorquage, essentiellement, il s'agissait de 40
11 prises de contacts avec nos homologues et nos partenaires pour
12 essayer de débloquer l'impasse des camions de remorquage, y
13 compris des réunions... et même le 13.

14 **Me HATIM KHEIR** : Si j'ai bien compris, il y avait
15 une réunion DMOCC le 13?

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

17 **Me HATIM KHEIR** : Dans le cadre de laquelle on a
18 discuté du recours à la Loi sur les mesures d'urgence?

19 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

20 **Me HATIM KHEIR** : Donc, vous deviez, en vertu de
21 votre rôle, informer les autorités de la portée de cette mesure
22 d'urgence?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

24 **Me HATIM KHEIR** : Est-ce que quelqu'un s'est donné
25 la peine d'appeler la Police provinciale de l'Ontario pour les
26 tenir au courant de la situation avec les camions de remorquage?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y avait
28 beaucoup d'échanges avec de nombreux partenaires et homologues

1 avant le 13, y compris une réunion DMOCC. Nous avons tenu une
2 réunion... en fait, c'est le sous-ministre adjoint de Transport
3 Canada qui avait convoqué une réunion avec les partenaires de la
4 GRC, Services publics et Approvisionnement Canada, la Procureure
5 générale et hauts fonctionnaires des autorités de transport au
6 Manitoba, en Alberta et en Ontario qui mettaient la main à la
7 pâte pour trouver une solution à la stratégie des camions de
8 remorquage et personne ne nous a informés de cette solution qui
9 était d'ores et déjà en jeu.

10 Et ce qui est curieux, après la décision
11 d'invoquer la loi et la promulgation des règlements, lors de
12 toutes les réunions qu'on a tenues pour informer les uns et les
13 autres de la portée des nouveaux pouvoirs, la disposition des
14 camions de remorquage, même le 14, le 15, le 16, le 17, personne
15 n'a informé quiconque à Transport Canada qu'on avait trouvé une
16 solution à ce problème.

17 **Me HATIM KHEIR** : Vous avez déclaré que la tâche
18 que d'obtenir des camions de remorquage vous semblait
19 impossible, mais la Police de l'Ontario a eu du succès, donc ce
20 n'était pas le cas?

21 **COMMISSAIRE ROULEAU** : En fait, il faut être juste
22 lorsque vous posez vos questions. Il faut donner le contexte
23 global de votre question, si vous vous attendez à ce que
24 Monsieur y réponde.

25 **Me HATIM KHEIR** : Eh bien, le surintendant
26 Bernier, lorsqu'il a témoigné devant nous, il a déclaré
27 que selon lui, le 13 :

28 « Que ça s'est matérialisé le 13,

1 j'étais satisfait de l'état des lieux »

2 En faisant allusion aux camions de remorquage.
3 Donc, cela laisse entendre qu'ils avaient réussi à remédier au
4 problème, n'est-ce-pas?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je ne peux pas
6 confirmer cela. Nous avons travaillé de façon exhaustive à
7 cette stratégie des camions de remorquage et toutes nos
8 réflexions, tous nos travaux, en fait, nous avaient mené à la
9 conclusion opposée.

10 **Me HATIM KHEIR** : J'aimerais changer de sujet
11 légèrement. Vous avez fait allusion à des activités illicites
12 dans le cadre de votre témoignage. Mettons de côté pour un
13 instant les manifestations à la frontière, le blocus à la
14 frontière. Qu'est-ce qui se passait ailleurs? Vous faisiez
15 allusion aux contraventions de circulation et des règlements.

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : En ce qui concerne
17 les activités illicites, bon, il y avait la Stratégie
18 d'application et donc, de multiples violations de la *Loi sur la*
19 *circulation sur les autoroutes* ainsi que du *Code criminel*. Ça en
20 était des exemples des activités illicites et très répandues
21 lors des blocus et des occupations - pas les manifestations.

22 **Me HATIM KHEIR** : En fait, il y avait les méfaits
23 et l'intimidation que l'on commettait en obstruant les routes?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui - les méfaits,
25 l'intimidation et l'obstruction et il y en avait un autre qui
26 figurait sur la liste.

27 **Me HATIM KHEIR** : Mais tout comportement sous-
28 jacent aux méfaits, à l'inconduite, cela... en fait, se traduisait

1 par l'obstruction des autoroutes?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : En fait, s'en
3 prendre à un officier de police, ça en était un également.

4 **Me HATIM KHEIR** : Mais est-ce suffisant de dire
5 que tous ces comportements étaient déjà illégaux et qu'il y
6 avait déjà des représentants de l'autorité sur place pour
7 interdire ces activités?

8 **Me HATIM KHEIR** : En fait, l'objectif de cette
9 Stratégie d'application, c'est qu'il y a eu beaucoup d'activités
10 illicites et de comportements illicites à l'échelle du Canada
11 qui empêchaient la police de faire son travail. Donc, c'était
12 une tentative de communiquer à grande échelle à tous les
13 manifestants ou tous les éventuels manifestants que ce
14 comportement serait illégal et qu'il serait lourd de
15 conséquences et qu'ils avaient intérêt à réfléchir à tête
16 reposée à leur approche, c'est-à-dire de réduire l'empreinte des
17 activités illicites pour que les policiers soient davantage
18 susceptibles de restaurer l'ordre et la paix.

19 **Me HATIM KHEIR** : C'est la raison pour laquelle
20 vous avez écrit à Madame Drouin en lui disant qu'il était
21 question de faire appliquer les lois?

22 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Selon mon
23 évaluation, il n'y avait pas une application de la loi adéquate
24 parce que la portée de cette activité illicite dépassait la
25 capacité de la police à faire appliquer la loi.

26 **Me HATIM KHEIR** : Une dernière question, si vous
27 voulez bien, Monsieur le commissaire? Merci.

28 Dans la mesure où la Police de Windsor avait

1 obtenu les camions de remorquage dont ils avaient besoin et ils
2 ont réussi à dégager les manifestations et la Police provinciale
3 de l'Ontario, le 13, avait semblé régler le problème des camions
4 de remorquage, vous êtes d'accord que cela a permis de colmater
5 les brèches en termes d'application de la loi?

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non - parce que
7 bon, d'abord, la Police de Windsor avait bien besoin de
8 beaucoup, beaucoup d'aide et ils avaient de la difficulté à
9 faire dégager (inaudible) en fin de semaine et la police avait
10 toujours de la difficulté à faire appliquer la paix dans la
11 région.

12 **Me HATIM KHEIR** : Il ne me reste plus de temps,
13 donc je ne poserai plus de questions. Merci beaucoup.

14 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Merci. Le Gouvernement du
15 Canada, s'il vous plaît - la parole est à vous.

16 **M. CHRISTIAN DEA** : Excusez-moi, serait-il
17 possible de marquer une courte pause de deux minutes, si
18 possible?

19 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Oui, nous accommodons les
20 témoins, ici! Nous sommes gentils, malgré toutes les apparences!
21 [rires]

22 **M. CHRISTIAN DEA** : Merci, je suis reconnaissant!

23 **COMMISSAIRE ROULEAU** : On va vous accorder même
24 cinq minutes. Prenez votre temps.

25 **LA GREFFIÈRE** : The Commission is in recess for
26 five minutes. La Commission est levée pour cinq minutes.

27 --- L'audience est suspendue à 17 h 46

28 --- L'audience est reprise à 17 h 52

1 **LA GREFFIÈRE** : The Commission is reconvened. La
2 Commission reprend.

3 --- SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN (suite) :

4 --- M. CHRISTIAN DEA (suite) :

5 --- CONTRE-INTERROGATOIRE PAR Me ANDREA GONSALVES :

6 **Me ANDREA GONSALVES** : Merci, Monsieur le
7 commissaire. Je suis Andrea Gonsalves, avocate pour le
8 Gouvernement du Canada.

9 Monsieur Dea, je vais me tourner vers vous en
10 premier. Vous avez été très patient jusqu'ici et je vais en
11 profiter.

12 Mon collègue, avocat pour les organisateurs du
13 convoi, vous a dit cet après-midi la chose suivante... le document
14 de Statistiques Canada. Vous vous en souvenez?

15 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui.

16 **Me ANDREA GONSALVES** : En réponse à l'une de ses
17 questions, vous avez commencé à dire que le rapport de
18 Statistiques Canada concernait l'impact sur le commerce et non
19 pas sur les impacts économiques, mais je crois que vous avez été
20 coupé avant d'en dire plus. Pouvez-vous vous expliquer sur cette
21 différence de concepts?

22 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui. Tout d'abord, le rapport,
23 c'était le rapport mensuel émis par Statistiques Canada sur
24 l'évolution des échanges commerciaux. Deuxièmement, le point que
25 je voulais faire, c'est que dans ce rapport publié en avril,
26 très régulièrement, il se faisait écho de ce que nous, nous
27 disions, dans leur évaluation de février. Ils disaient
28 essentiellement qu'ils avaient vu certaines des choses et cela

1 correspondait à certaines des choses que nous disions. Et dans
2 ces rapports, le but de ce rapport, c'est donc de soumettre de
3 l'information sur l'évolution des échanges commerciaux. Ce n'est
4 pas de faire une évaluation, un diagnostic économique à un
5 niveau détaillé sur les barrages routiers, par exemple, qui
6 avaient lieu en janvier ou février.

7 **Me ANDREA GONSALVES** : Quand vous avez préparé
8 votre analyse économique et ce document de contexte, est-ce que
9 vous saviez à l'époque combien de temps les barrages et les
10 problèmes aux frontières allaient durer?

11 **M. CHRISTIAN DEA** : Non.

12 **Me ANDREA GONSALVES** : Est-ce que vous pouviez
13 faire une projection sur le long terme - donc, ce qu'il en
14 serait de ces problèmes?

15 **M. CHRISTIAN DEA** : Non, c'était très difficile à
16 faire et c'est exactement pourquoi nous avons pris l'approche
17 par scénarios. Nous avons essayé d'identifier un spectre du
18 possible quant aux impacts et quant aux stratégies de
19 récupération possibles.

20 **Me ANDREA GONSALVES** : Donc, lorsque les barrages
21 routiers ont continué et ont augmenté, on pouvait passer d'un
22 scénario un à deux à trois, même?

23 **M. CHRISTIAN DEA** : Oui. Souvent, la dynamique du
24 côté économique, c'est qu'on regarde le secteur le plus affecté
25 et ensuite, s'il y a un effet domino, des impacts directs dans
26 d'autres secteurs, on regarde cela. Et cela amplifie la perte
27 économique.

28 **Me ANDREA GONSALVES** : Merci. Alors maintenant, je

1 me tourne vers vous, Monsieur Keenan.

2 Vous avez fourni des preuves quant à des
3 questions de l'avocat de la Commission sur l'aide de Transport
4 Canada, comme des inspecteurs qui avaient fourni, donc, de
5 l'aide sur le transport de matériaux dangereux. Vous vous en
6 souvenez?

7 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

8 **Me ANDREA GONSALVES** : Alors, à partir de là, si
9 je comprends bien, ces inspecteurs de Transport Canada avaient
10 une expertise quant aux activités qui pouvaient consister en des
11 infractions pour transporter, donc par rapport à la *Loi sur le*
12 *transport des matières dangereuses*?

13 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

14 **Me ANDREA GONSALVES** : Et quelles étaient les
15 questions, les soucis du point de vue, donc, de ces infractions
16 de transport de matières dangereuses pendant l'occupation?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Il y en avait
18 deux : déjà, le fait qu'il y avait beaucoup de gaz propane
19 stocké et en transit aussi et qu'il n'était pas fait de manière
20 sécuritaire et il y avait aussi beaucoup de mouvement, notamment
21 de diesel et d'essence de manière inhabituelle, non conforme.
22 Donc, cela pourrait aboutir à une explosion ou peut-être un
23 incendie et donc, cela augmentait les risques aux personnes qui
24 se trouvaient autour de ces combustibles.

25 **Me ANDREA GONSALVES** : Les inspecteurs de
26 Transport Canada ont aidé, sur demande de la SPO?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

28 **Me ANDREA GONSALVES** : Vous avez fourni beaucoup

1 de preuves quant à la mise en application de la Stratégie de
2 l'application du maintien de l'ordre. Regardons le document
3 PB.CAN.00000860.

4 Si on regarde la section sur les communications,
5 vous avez dit que c'était l'une des deux composantes -
6 communications et mise en application. Est-ce que la
7 communication, c'est quelque chose spécifique à cette stratégie
8 ou est-ce qu'il s'agit de quelque chose que Transport Canada
9 utilise plus largement pour assurer, donc, le suivi légal des
10 choses?

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, c'est cette
12 dernière solution. Dans nos stratégies, nous tirions sur notre
13 perspective, donc il y a des agences régulatrices...
14 Essentiellement, c'est une stratégie de mise en conformité. La
15 communication, c'est toujours la première chose que l'on fait
16 quand on cherche à obtenir un résultat de la part d'une entité
17 ou une personne.

18 **Me ANDREA GONSALVES** : Si nous passons à la page
19 suivante, s'il vous plaît... c'est cela. Donc, le troisième point
20 que l'on voit à l'écran dit :

21 « ... les propriétaires et les opérateurs
22 de camions devraient savoir que par
23 ordonnance, dans le reste de l'Ontario,
24 ils pouvaient faire suspendre ou
25 annuler leur permis de conduire. »

26 Donc, cette stratégie date du 13 février, mais
27 est-ce que c'est une composante de la stratégie que vous
28 envisagiez, que vous vouliez poursuivre - en tout cas, en

1 Ontario - avant la Déclaration de l'état d'urgence?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Et en fait,
3 le weekend du 5 et 6 février, on essayait de voir ce qu'on
4 pouvait faire en la matière, selon les textes de loi en vigueur.
5 Bien sûr, c'était une autorisation en urgence, mais cette
6 perspective d'avoir quelqu'un avec un véhicule commercial qui va
7 faire un barrage routier, en fait, viole donc la loi et cela
8 peut mener à une perte de points sur le permis et donc, à
9 d'autres problèmes. Donc, nous avons essayé de tempérer les
10 choses avant même la Déclaration d'urgence de l'Ontario.

11 **Me ANDREA GONSALVES** : La lettre qui vous est
12 arrivée émanant du sous-ministre Leblanc le 8 février... dites-moi
13 si vous voulez qu'on regarde le document, mais dans ce que vous
14 avez soumis comme preuve auparavant, vous avez déclaré, vous
15 avez parlé de l'explication fournie dans cette lettre,
16 expliquant donc la non-poursuite d'une action.

17 La question est la suivante : est-ce que vous
18 considérez que c'est une explication suffisante pour refuser
19 d'utiliser l'autorité provinciale à cette époque?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je considère que
21 c'est une explication valide techniquement - c'est-à-dire que
22 tout ce qu'il y a dans cette lettre est solide et fondé sur les
23 faits. Mais stratégiquement parlant, ce n'est pas une
24 explication valable. Cela veut dire qu'en fait, ils disaient
25 qu'ils ne pouvaient absolument rien faire et ne voulaient pas en
26 parler du tout, ils ne voulaient plus en parler avec nous.

27 Donc, il y a deux points là. Nous, comme experts
28 dans les règlements, on a pensé que c'est absolument essentiel,

1 mais selon nous, il y a toujours un moyen d'être plus créatif,
2 notamment dans l'application, mais au niveau de la
3 communication, notamment, des sanctions. Et ils ont refusé de
4 participer. Donc techniquement, ça allait, mais stratégiquement,
5 ça n'était pas si bien.

6 **Me ANDREA GONSALVES** : Et cette lettre fait
7 référence très spécifiquement à la protestation en cours à
8 Ottawa, non pas au barrage de Windsor, qui avait surgi la
9 veille. Est-ce que vous saviez ce qui se passait quant à la
10 position de l'Ontario quant à cette situation à Windsor?

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non, pas à partir
12 de cette lettre-là, mais après, vu les impacts économiques
13 catastrophiques de ce qui se passait à Windsor sur deux ou trois
14 jours, oui.

15 **Me ANDREA GONSALVES** : Et si revient aux
16 stratégies d'application stratégique, si on va plus bas dans le
17 document, on passe à la section de la mise en application.
18 Alors, sous la rubrique « Autorités du transport provincial »,
19 le point indique :
20 « Le soutien des forces de l'ordre pour la circulation routière,
21 s'occuper de la circulation routière, peut-être en appliquant
22 des pénalités maximum pour des infractions... »

23 Alors si je comprends bien, la stratégie qui
24 était élaborée, incluant donc des contrôles routiers, tout cela
25 permettait d'éviter la circulation vers des points de barrage de
26 véhicules, n'est-ce-pas, à Ottawa?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Nous avons
28 proposé cela comme un effort multi-juridictionnel.

1 **Me ANDREA GONSALVES** : Maintenant, allons au
2 document ONT000005150. Cela émane de l'Ontario, le Plan
3 d'opérations du ministère des Transports pour le Convoi de la
4 liberté. C'est un document que vous aviez vu à l'époque?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je n'ai pas vu ce
6 document-là à cette époque-là.

7 **Me ANDREA GONSALVES** : Passons à la page 7, s'il
8 vous plaît. Alors donc, pour les officiers appliquant la loi, on
9 voit qu'on dit au deuxième point :

10 « On appliquait la loi à l'extérieur
11 des autoroutes, les officiers vont donc
12 faire des tournées d'inspections dans
13 les environs et les patrouilles
14 générales dans les districts ailleurs
15 que sur la route du convoi planifiée.
16 Donc, les officiers ne sont pas
17 impliqués dans des arrêts de
18 circulation commerciale, sauf s'ils en
19 ont reçu l'ordre. »

20 Est-ce que vous saviez à l'époque, Monsieur
21 Keenan, qu'on avait dit, donc, aux officiers de ne pas mener ces
22 inspections de véhicules participant au convoi?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non.

24 **Me ANDREA GONSALVES** : Et comment est-ce que vous
25 comprenez cela par rapport à ce que vous vouliez faire dans la
26 stratégie?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Très négativement
28 - c'est-à-dire que c'est vraiment prendre un outil et le jeter.

1 La raison pour laquelle cela se trouvait dans la stratégie,
2 c'est qu'on avait pris ça comme étant une pratique exemplaire
3 émanant du Québec. Ils l'avaient utilisé à un certain point
4 pendant la deuxième fin de semaine et ils l'avaient utilisé de
5 manière positive au centre-ville de la Ville de Québec.

6 **Me ANDREA GONSALVES** : Passons maintenant à
7 ONT000000311, à la page 6, s'il vous plaît. Il s'agit de notes
8 d'un appel auquel vous avez participé avec des officiels à
9 Ottawa et avec le sous-ministre Mario Di Tommaso le 6 février.
10 Est-ce que vous vous souvenez de ça?

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

12 **Me ANDREA GONSALVES** : Dans le libellé qui vous
13 est attribué dans ces notes-là, le troisième point, la troisième
14 puce :

15 « Une observation qu'il a fournie que
16 les camps de Wellington pourraient être
17 contenus, mais il s'agit de la source
18 spirituelle de la protestation et cela
19 alimente donc d'autres personnes à
20 agir. »

21 Pouvez-vous expliquer ce que vous vouliez dire
22 là?

23 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, je reconnais
24 l'essentiel, mais pas le libellé exact. Mais essentiellement,
25 cette occupation illégale qui avait lieu à Ottawa alimentait des
26 courants qui se manifestaient ailleurs par solidarité. Parfois,
27 il y avait des appels, des échanges entre tel et tel, mais très
28 clairement, il y avait soit une stratégie consciente ou

1 inconsciente de ce qui se passait à Ottawa et ce qui se passait
2 sur d'autres sites. Et l'évaluation que je partageais là, c'est
3 cette occupation massive à Ottawa, c'est que si on va continuer
4 à avoir des problèmes dans le pays si Ottawa n'est pas résolu.

5 **Me ANDREA GONSALVES** : Maintenant, dans le rapport
6 institutionnel de Transport Canada, le document DOJ.IR.00000005,
7 il y a du détail sur les types de consultations, d'engagements
8 avec d'autres parties prenantes et homologues pour traiter de la
9 situation.

10 Si on passe à la page 12, s'il vous plaît? À
11 partir du paragraphe 46, alors, ce paragraphe décrit les
12 consultations que Transport Canada a menées au niveau du sous-
13 ministre adjoint relativement à la Stratégie d'application et
14 cela comprend des réunions avec tous les homologues provinciaux
15 qui ont été directement touchés par les événements associés à ce
16 que vous avez qualifié d'une crise nationale.

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

18 **Me ANDREA GONSALVES** : Dont le premier a été tenu
19 le 4 février. Est-ce que j'ai la bonne date?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Je crois que oui.

21 **Me ANDREA GONSALVES** : La voilà, le 4 février.
22 Monsieur Cameron, dans son interrogatoire, vous a montré le
23 procès-verbal d'une autre réunion qui a eu lieu le 7 février.
24 Vous vous en rappelez?

25 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

26 **Me ANDREA GONSALVES** : Il y avait une autre
27 réunion du Comité de politique et de planification le 8 février,
28 on le voit en haut de la page 13 du rapport.

1 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

2 **Me ANDREA GONSALVES** : Dans le rapport, on discute
3 de consultations bilatérales entre l'Ontario et l'Alberta les 5,
4 6 et 7 février?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

6 **Me ANDREA GONSALVES** : On n'a pas besoin de le
7 regarder, mais si j'ai bien compris, plus tard dans ce rapport,
8 on discute d'autres consultations et de réunions avec vous et
9 d'autres fonctionnaires, d'autres responsables du ministère du
10 Transport relativement à d'éventuelles interventions en réponse
11 à la crise.

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, des
13 consultations continues et de façon intensive quotidiennement.

14 **Me ANDREA GONSALVES** : Soyons clairs à ce sujet :
15 c'est des consultations auprès de toutes les parties prenantes
16 que vous venez d'énumérer?

17 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Moi, j'ai
18 participé à des consultations avec la Ville d'Ottawa, la police
19 d'Ottawa, des réunions organisées et présidées par mon collègue
20 Rob Stewart. Mes fonctionnaires participaient à de nombreuses
21 réunions; par contre, il y avait très peu de réunions en dehors
22 de celles situées à Ottawa, où on avait fait participer des
23 responsables provinciaux.

24 **Me ANDREA GONSALVES** : Si j'ai bien compris, il y
25 avait également des consultations avec des associations de
26 l'industrie et des organisations d'entreprises dans les secteurs
27 touchés?

28 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, des

1 consultations à caractère exhaustif.

2 **Me ANDREA GONSALVES** : Dans votre témoignage, vous
3 avez dit que le secteur du camionnage professionnel n'appuyait
4 pas les manifestations et essayait de prendre ses distances.
5 Est-ce que vous vous rappelez avoir dit ça?

6 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

7 **Me ANDREA GONSALVES** : Pas besoin de les voir tous
8 à l'écran, mais il faut que ce soit consigné au procès-verbal.
9 Il y a une lettre de la part de l'Alliance du camionnage
10 canadien le 19 janvier. Vous vous rappelez avoir reçu une lettre
11 de leur part?

12 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

13 **Me ANDREA GONSALVES** : Il y avait une lettre de la
14 part de l'Association des camionneurs de l'Atlantique, le 21
15 février. Vous vous en souvenez?

16 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

17 **Me ANDREA GONSALVES** : L'Alliance du camionnage
18 canadien et les Exportateurs et fabricants canadiens ont tendu
19 la main le 10 février, après le barrage à Windsor. Vous vous en
20 rappelez?

21 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

22 **Me ANDREA GONSALVES** : Ensuite, il y avait un
23 énoncé public fait par les Producteurs bovins ainsi que
24 l'Association du bétail du Canada le 3 février relativement aux
25 activités menées par les manifestants à Coutts. Vous vous en
26 souvenez?

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

28 **Me ANDREA GONSALVES** : Ensuite, une toute dernière

1 communication - votre ministre des Transports s'est entretenu
2 avec des parties prenantes du secteur des véhicules?

3 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

4 **Me ANDREA GONSALVES** : Cela, en fait, c'était une
5 lettre de la part de l'Association des fabricants de véhicules
6 rédigée le 8 février. Eh bien, si possible, en résumé, qu'est-ce
7 que disent... que disaient-elles, ces associations,
8 essentiellement?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Eh bien, trois
10 choses et les trois ont évolué avec le temps et ils l'ont fait
11 savoir sur la pleine scène publique également. L'Association du
12 camionnage professionnel nous a communiqué que ce n'était bel et
13 bien pas eux, que ce n'était pas une activité menée par le
14 secteur du camionnage, par ailleurs.

15 En deuxième lieu, ils ont répété à maintes
16 reprises, alors qu'on occupait Ottawa - bon, plus précisément
17 l'Alliance du camionnage canadien et d'autres ont dit que ce
18 n'était pas eux et que si on était camionneur, qu'on manifestait
19 et qu'on ne représentait pas son secteur, ils ont demandé aux
20 uns et aux autres d'être pacifiques et de quitter les lieux le
21 plus rapidement possible.

22 En troisième lieu - et c'était du 8 au 10, en
23 fait, que c'était le plus intense - il y avait 12 associations
24 de camionnage à l'échelle du pays... l'Association du bétail, des
25 fabricants de véhicules, de fabricants d'aliments, le secteur
26 des outils et des teintures ont demandé aux manifestants de
27 mettre un terme à leurs activités et de laisser ouvrir le pont.
28 Et l'Association du camionnage canadien a dit haut et fort que

1 vous nuisez au gagne-pain des camionneurs. Donc, on a répété à
2 maintes reprises ces messages.

3 **Me ANDREA GONSALVES** : En ce qui concerne les
4 constatations que vous avez menées auprès de vos homologues
5 provinciaux notamment, vous les avez qualifiées de réactions
6 mitigées, parfois très tièdes. Et dans la foulée de ces
7 consultations, est-ce que vous avez un avis quant à l'éventuel
8 succès de la Stratégie d'application que vous aviez adoptée?

9 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Au départ,
10 c'était un peu lent dû à l'intervention assez lente qualifiée
11 par l'Ontario. En fait, il y avait une réticence généralisée de
12 la part des homologues provinciaux à prendre la balle au bond
13 puisque c'était une crise d'envergure et que les barrages
14 avaient suscité énormément de colère et de grogne. Avec le
15 temps, nous avons constaté des efforts concertés, surtout après
16 le changement de cap effectué par l'Ontario le 10.

17 **Me ANDREA GONSALVES** : Aujourd'hui, vous avez
18 également témoigné au sujet des discussions qui avaient eu lieu
19 portant sur l'invocation sur la *Loi sur les mesures d'urgence* à
20 DMOCC et ailleurs le 12 et le 13 février. Vous vous en rappelez?

21 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

22 **Me ANDREA GONSALVES** : Et vous avez dit que selon
23 vous, on était au bord de violences répandues et vous saviez que
24 le pont, le barrage du pont Ambassador avait été dégagé, le pont
25 avait été réouvert au moment où le Premier ministre a annoncé
26 l'invocation de la *Loi sur les mesures d'urgence*.

27 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui.

28 **Me ANDREA GONSALVES** : Selon vous, est-ce que la

1 crise nationale ne représentait plus une préoccupation?

2 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Non, c'était
3 toujours une préoccupation significative.

4 **Me ANDREA GONSALVES** : Le 13, c'était un dimanche
5 et le 14, c'était un lundi. Est-ce que selon les tendances qui
6 se dessinaient des semaines précédentes, il y avait une
7 recrudescence ou une diminution de violence?

8 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Malheureusement,
9 il y avait un pattern qui s'établissait. Le 13 et le 14, c'était
10 le troisième weekend de barrages et d'occupations. Donc, c'était
11 toujours pire en fin de semaine.

12 Qui plus est, le problème allait en grandissant;
13 les gens durcissaient le ton des deux côtés et le weekend du 12
14 et du 13, il y avait un pattern qui se dessinait dans la
15 perturbation des activités illicites à l'échelle du pays. Et
16 avec le temps, le problème s'empirait.

17 **Me ANDREA GONSALVES** : Quelles étaient les
18 conséquences de ce pattern en vue du quatrième weekend? Est-ce
19 que vous envisagiez d'autres perturbations?

20 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Ça aurait été
21 encore pire.

22 **Me ANDREA GONSALVES** : Vous avez dit que les
23 barrages de chemins de fer en 2020 - en fait, est-ce que les
24 préoccupations à cet égard, est-ce que ça vous a rappelé vos
25 préoccupations de cette époque à cet égard?

26 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui. Lorsque les
27 opérations escargot se sont transformées en barrages et en
28 occupations et alors que la crise perdurait, on était de plus en

1 plus préoccupés de l'éventualité que le prochain barrage serait
2 un chemin de fer et donc, il y aurait un barrage tant sur les
3 frontières que sur les chemins de fer, qui aurait représenté une
4 escalade des effets néfastes économiques.

5 **Me ANDREA GONSALVES** : Les produits transportés
6 par les chemins de fer ne sont pas les mêmes que ceux
7 transportés par les camions. Donc, aucun moyen de transport ne
8 peut remplacer l'autre, tous deux représentaient des sources de
9 préoccupations?

10 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : C'est exact.

11 **Me ANDREA GONSALVES** : Il me reste deux minutes,
12 alors j'aimerais m'attarder sur la question des remorqueuses.

13 Si j'ai bien compris, l'un des éléments de la
14 stratégie des remorqueurs, c'était le suivant : si un véhicule
15 n'était pas déplaçable, qu'un mécanicien préparait le véhicule
16 pour que quelqu'un puisse le conduire. Savez-vous que les
17 manifestants ont fait exprès de rendre leurs véhicules
18 immobiles?

19 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, d'où
20 l'importance de cet élément dans la stratégie.

21 **Me ANDREA GONSALVES** : Est-ce que la difficulté
22 avec les remorqueuses, c'était l'accès aux remorqueuses lourdes
23 et aux exploitants chevronnés et compétents?

24 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, c'était un
25 problème généralisé, mais oui, c'était impossible que de
26 surmonter le problème des remorqueuses lourdes ainsi que la
27 pénurie d'exploitants.

28 **Me ANDREA GONSALVES** : Le JJCF a insisté sur le

1 fait que des services de remorquage étaient disponibles à
2 Windsor. Selon vous, est-ce que la vaste majorité des véhicules
3 au barrage de Windsor, c'était des véhicules de passagers et non
4 pas des véhicules commerciaux?

5 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Si j'ai bien
6 compris, ils ont réussi à régler le problème au moyen de
7 quelques petites remorqueuses.

8 **Me ANDREA GONSALVES** : Selon vous, à l'époque,
9 est-ce que la Police de l'Ontario a insisté sur l'application de
10 certaines mesures de la *Loi sur les mesures d'urgence*?

11 **SOUS-MINISTRE MICHAEL KEENAN** : Oui, nous avons
12 compris que le Service de police avait obtenu ces remorqueuses
13 et les avaient informées de leur obligation légale de fournir
14 ces services et cela a permis de dénouer le problème.

15 **Me ANDREA GONSALVES** : Merci beaucoup, je pense
16 qu'il ne me reste plus de temps. Je vais m'arrêter là.

17 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Y a-t-il un contre-
18 interrogatoire?

19 **Me GORDON CAMERON** : Non, Monsieur le commissaire.

20 **COMMISSAIRE ROULEAU** : Bon, nous allons pouvoir
21 lever la séance plus tôt ce soir. Merci beaucoup pour votre
22 témoignage. Vous êtes libres de partir et de profiter de soirée.
23 Merci de votre présence ici aujourd'hui.

24 Nous allons lever la séance jusqu'à demain matin,
25 à 9 h 30.

26 **LA GREFFIÈRE** : The Commission is adjourned. La
27 Commission est ajournée.

28 --- L'audience est ajournée à 18:23

C E R T I F I C A T I O N

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28

I, Wendy Clements, a certified court reporter, hereby certify the foregoing pages to be an accurate transcription of my notes/records to the best of my skill and ability, and I so swear.

Je, Wendy Clements, une sténographe officielle, certifie que les pages ci-hautes sont une transcription conforme de mes notes/enregistrements au meilleur de mes capacités, et je le jure.



Wendy Clements