

**COMMISSION SUR L'ÉTAT D'URGENCE**  
**RAPPORT INSTITUTIONNEL – TRANSPORTS CANADA**

**1.0 APERÇU DU MINISTÈRE<sup>1</sup>**

**A. Organisation et structure hiérarchique**

1. Le ministre des Transports est l'honorable Omar Alghabra. Selon les principes du gouvernement responsable, toutes les activités menées au sein du ministère, y compris les actions de tous les fonctionnaires sous la gestion et la direction du Ministre, sont assujetties à l'autorité de celui-ci.
2. Le responsable de l'institution est le sous-ministre, Michael Keenan. Le Sous-Ministre est soutenu par un certain nombre de cadres supérieurs, tant dans la région de la capitale nationale que dans les six régions nationales du Canada.<sup>2</sup>
3. Le portefeuille de Transports Canada (TC) comprend plus de 41 organismes à gouvernance partagée, huit sociétés d'État et quatre organismes et tribunaux administratifs.<sup>3</sup>

**B. Organisation et structure hiérarchique**

4. TC est chargé d'élaborer et de superviser les politiques et les programmes de transport du Gouvernement du Canada. Le Ministre a des responsabilités confiées par 74 lois et plus de 400 règlements connexes.
5. Les objectifs de TC sont d'assurer aux Canadiens l'accès à un réseau de transport qui est sûr et sécuritaire; vert et innovant; et efficace.
6. TC atteint ses objectifs en proposant, en développant et en mettant à jour des politiques, des lois, des règlements et des normes; en procédant à l'inspection, la surveillance et le contrôle de l'équipement, des opérations et des installations de l'industrie des transports afin d'en faire appliquer les règlements et les normes; et en fournissant un financement aux organisations pour des projets qui renforcent le réseau de transport, y compris les projets d'amélioration de la sécurité, d'innovation technologique et les initiatives de transport écologique.

---

<sup>1</sup> Transports Canada, *Bienvenue à bord*, en ligne : <https://tc.canada.ca/en/corporateservices/transparency/briefing-documents-transport-canada/2021/welcome-aboard>. [Welcome Aboard! (canada.ca)]

<sup>2</sup> Transports Canada, *Organisation*, en ligne : <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/briefingdocuments-transport-canada/2021/organization/organization> [Organization (canada.ca)]

<sup>3</sup> Transports Canada, *Le portefeuille de Transports Canada*, en ligne : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/portefeuille-transport-canada>

### C. Réaction à la crise

7. En vertu du Plan fédéral d'intervention d'urgence (PFIU), TC est le principal ministère responsable de la fonction de soutien en cas d'urgence (FSCE) no 1 - Transport. La portée du mandat de la FSCE comprend, entre autres :
  - S'appuyer sur les autorités et les instruments législatifs et réglementaires existants pour restreindre ou faciliter la circulation des moyens de transport réglementés, des marchandises et des personnes ou pour générer la conformité volontaire;
  - Fournir un support technique en matière d'intervention d'urgence et des conseils réglementaires liés au transport de marchandises dangereuses;
  - Fournir ses connaissances du secteur des transports dans les décisions du gouvernement du Canada;
  - Contribuer au partage d'informations avec les partenaires et l'industrie; et
  - Formuler des recommandations concernant l'utilisation/disponibilité des transports civils et/ou des actifs de TC.
8. Plusieurs groupes au sein de TC soutiennent le gouvernement du Canada dans sa réponse à une crise :
  - **Groupe des politiques** (Sous-ministre adjoint Serge Bijimine)

Le Groupe des politiques dirige et coordonne la recherche, l'analyse et les conseils à l'appui de la structure des politiques, des programmes de financement et des régimes de réglementation de TC, et qui font avancer et facilitent les priorités et les engagements clés du gouvernement du Canada en matière de transport. En particulier, la Division de l'analyse économique des transports possède une expertise dans la modélisation économique du réseau de transport du Canada, l'analyse du rendement, l'évaluation des impacts liées aux perturbations du système de transport<sup>4</sup>. Il fournit également des conseils et des analyses sur les relations fédérales-provinciales-territoriales, notamment en appuyant le coprésident fédéral du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

- **Groupe de sûreté et de sécurité** (Sous-ministre adjoint Kevin Brosseau et Sous-ministre adjoint associé, Aaron McCrorie)

Le Groupe de sûreté et de sécurité est chargé d'améliorer la sécurité et la sûreté des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier, ainsi que du transport des marchandises dangereuses au Canada. Le groupe adopte les meilleures pratiques internationales. Il élabore des projets de lois, de règlements, de politiques et de normes nationales pour chaque mode de transport et met en œuvre des programmes de surveillance, d'essai, d'inspection et d'application. Par exemple, dans le domaine de la sécurité des véhicules automobiles, l'équipe est chargée d'aider à assurer la sécurité des usagers de la route grâce à une réglementation efficace des véhicules à moteur et des équipements neufs et importés (par exemple : sièges de voiture, pneus). Le groupe joue également un rôle rassembleur auprès des intervenants du système de transport.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Pour de plus amples renseignements sur le Groupe de politique, veuillez consulter le site Web de Transports Canada, en ligne : *Policy Group*, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/documents-information-transports-canada/2021/corporate-structure/tc-groups/groupe-politiques>

<sup>5</sup> Pour de plus amples renseignements sur le Groupe Sécurité et sûreté, veuillez consulter le site Web de Transports Canada, en ligne : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/documents-information-transports-canada/2021/corporate-structure/tc-groups/securete-surete>

- **Bureaux régionaux de Transports Canada**

Il y a cinq (5) régions de TC : Région du Pacifique, Région des Prairies et du Nord, Région de l'Ontario, Région du Québec et Région de l'Atlantique.

Les bureaux régionaux de TC soutiennent et mettent en œuvre la politique nationale dans les régions en promouvant, supervisant et en assurant la sécurité et la sûreté dans les secteurs de l'aviation, maritime et ferroviaire, ainsi que dans le transport de marchandises dangereuses. Ils gèrent également les actifs de TC, s'entendent et collaborent avec les intervenants clés incluant les partenaires gouvernementaux, les communautés autochtones, le secteur privé et, finalement, fournissent des conseils stratégiques sur les politiques en lien avec les enjeux de transport régionaux.

#### **D. Mandats juridiques et opérationnels dans les domaines à compétence partagée**

##### **i. Domaines pertinents de compétence partagée**

9. Au Canada, la compétence sur certains modes de transport est partagée entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral. Lorsque le gouvernement fédéral n'a pas compétence exclusive, TC joue souvent un rôle de premier plan en encourageant la cohérence des approches réglementaires entre les provinces et les territoires. De plus, au sein de la famille fédérale, le transport interprovincial et international recoupe souvent les questions de sécurité publique et de gestion des frontières et nécessitent une collaboration avec d'autres ministères et organismes fédéraux.

##### **ii. Gestion de la sécurité des routes et des véhicules**

10. La sécurité des véhicules automobiles au Canada est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéraux, provinciaux/territoriaux et municipaux. En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, TC est responsable de l'établissement des *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* qui définissent les exigences de sécurité des véhicules automobiles neufs et importés, y compris les camions commerciaux.
11. Conformément à la *Loi sur les transports routiers*, TC réglemente également certaines questions opérationnelles liées à l'activité de camionnage interprovincial et international, telles que : les heures de service liées aux heures de travail, de conduite et de repos des camionneurs afin d'atténuer le risque de collisions liées à la fatigue; les cotes de sécurité liées aux performances des transporteurs routiers en matière de sécurité, telles que mesurées par les collisions, les condamnations et les résultats des inspections des conducteurs et des véhicules commerciaux; et les conditions de transport, lesquelles incluent les limitations de responsabilité pour les transporteurs routiers. Toutefois, les provinces et les territoires sont responsables du camionnage intraprovincial et de l'application des règlements fédéraux sur l'exploitation du secteur des transporteurs routiers. Ils sont également responsables de la mise en application générale de la sécurité sur les routes canadiennes. Les codes de la route des gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que d'autres autorités législatives réglementent les conducteurs et l'utilisation des véhicules, y compris la formation et le permis de conduire, les exigences en matière d'assurance, l'inspection des véhicules et les limites de vitesse. Les provinces et les territoires sont également responsables des routes et des infrastructures routières, telles que les autoroutes et les aires de repos.

12. Par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), TC travaille en étroite collaboration avec les provinces et les territoires afin de promouvoir une approche nationale cohérente en matière de sécurité routière. Ceci comprend l'élaboration de la Stratégie de sécurité routière du Canada ainsi que la surveillance et la mise à jour du Code national de sécurité, qui établit diverses normes de sécurité opérationnelle pour les véhicules commerciaux, allant des exigences relatives aux permis de conduire commerciaux aux vérifications des installations des transporteurs.

**iii. Points d'entrée**

13. L'autorité de TC en ce qui concerne les points d'entrée des frontières terrestres est limitée à la supervision des éléments suivants : l'exploitation, l'entretien, la construction, la sécurité et la sûreté des ponts et tunnels internationaux conformément au cadre réglementaire établi dans la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*. La législation ne prévoit pas d'autorité pour traiter des menaces à la sécurité sur les routes menant aux ponts et tunnels internationaux, ou l'obstruction de la circulation sur ces routes.<sup>6</sup>
14. TC travaille en étroite collaboration avec l'ASFC pour le partage d'information sur les opérations aux points d'entrée qui impliquent ponts et tunnels. Cela comprend les consultations avec les propriétaires/exploitants de ponts et les projets de construction ou de modification de l'infrastructure des ponts ou des tunnels aux points d'entrée. La responsabilité de TC en ce qui concerne la surveillance des ponts et tunnels internationaux est énoncée à l'Annexe I.

**2.0 Exigence de vaccination – Secteur du transport sous réglementation fédérale**

15. Depuis le début de la pandémie, TC a travaillé en étroite collaboration avec l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC), Santé Canada, l'ASFC et d'autres ministères et agences gouvernementales afin de soutenir la réponse fédérale au COVID-19.
16. Tout au long de la pandémie, TC, conformément aux conseils de santé publique, a mis en œuvre des mesures dans le cadre de ses pouvoirs législatifs pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime et de ses employés et de ses usagers. Par exemple, TC a travaillé en étroite collaboration avec l'industrie du transport afin d'établir des directives pour aider à atténuer la propagation du COVID-19 dans les secteurs aérien, ferroviaire, maritime et du camionnage.
17. Le 13 août 2021, le gouvernement du Canada a annoncé qu'un mandat de vaccination fédéral serait mis en œuvre pour la fonction publique fédérale et pour les secteurs des transports aérien, ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale. Le gouvernement a par la suite annoncé que l'obligation de vaccination s'étendrait aux voyageurs, y compris tous les voyageurs aériens commerciaux, les passagers des trains interprovinciaux (en particulier VIA Rail et Rocky Mountaineer), et les passagers à bord de grands navires offrant un hébergement de nuit, comme les navires de croisière.

---

<sup>6</sup> *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, SC 2007 c1, s 17. Il convient de noter que la compétence fédérale en vertu de la LPTI est limitée au pont lui-même ou aux installations d'approche du pont et aux installations douanières. Les barricades situées sur les autoroutes menant aux ponts relèveraient de la compétence des municipalités ou des provinces, selon le cas.

## TRADUCTION NON OFFICIELLE

18. Les exigences relatives aux voyageurs ont été introduites progressivement à partir du 30 octobre 2021. Les passagers partants des aéroports canadiens et les voyageurs des trains VIA Rail, Rocky Mountaineer et Amtrak (lorsqu'ils circulent au Canada) devaient être vaccinés ou devaient fournir la preuve d'un test moléculaire COVID-19 négatif. Les exigences en matière de vaccination s'appliquaient également aux passagers à bord des navires de croisière au Canada. La mise en œuvre complète de l'obligation de vaccination, à quelques exceptions, est entrée en vigueur le 30 novembre 2021, date à laquelle les tests n'étaient plus autorisés comme alternative à la vaccination.
19. À la fin du mois de novembre 2021, les employeurs des secteurs aérien, ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale étaient tenus d'établir des politiques de vaccination pour les employés de leurs organisations, ou autrement assurer la vaccination de certains employés.
20. Les instruments imposant des obligations de vaccination complète aux passagers et aux employés / équipages dans les secteurs des transports aériens, ferroviaires et maritimes sous réglementation fédérale qui étaient en vigueur au 30 novembre 2021 incluaient :
  - En vertu de la *Loi sur l'aéronautique* : Arrêté d'urgence no 47 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19<sup>7</sup>;
  - En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* : (1) Ordonnance en vertu de l'article 32.01 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (MO 21-07) Mandat de vaccination pour les employés<sup>8</sup> et (2) Ordonnance en vertu de l'article 32.01 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (MO 21-09) Mandat de vaccination pour les passagers - Phase 2<sup>9</sup>; et
  - En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : Arrêté provisoire concernant les restrictions sur les navires et les exigences en matière de vaccination en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19)<sup>10</sup>.
21. Les exigences en matière de vaccination s'appliquent aux passagers à bord des navires de croisière au Canada depuis la reprise des activités en avril 2022.<sup>11</sup>
22. Aucune obligation de vaccination n'a été appliquée sous l'autorité de TC aux conducteurs canadiens de camions commerciaux (camionneurs), à moins que leur travail ne soit autrement couvert par les règles applicables aux personnes travaillant dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire ou

---

<sup>7</sup> Abrogé - Arrêté provisoire concernant certaines exigences pour l'aviation civile en raison du COVID-19, n° 47, en ligne: <<https://tc.canada.ca/fr/arrete-ministeriel-arrete-urgence-injonction-ministerielle-ordres-lettre-reponse/abroge-arrete-urgence-no-47-visant-certaines-exigences-relatives-aviation-civile-raison-covid-19>>

<sup>8</sup> Ordonnance en vertu de l'article 32.01 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (MO 21 -07) Mandat de vaccination pour les employés, en ligne : <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/mesures-application-autres-mesures-mitiger-risques-securite-ferroviaire/ordres-ministeriels-injonctions-ministerielles/arrete-vertu-article-3201-loi-securite-ferroviaire-mo-21-07-mandat-vaccination-employes>

<sup>9</sup> Ordonnance en vertu de l'article 32.01 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (MO 21 -07) Mandat de vaccination pour les employés, en ligne : <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/mesures-application-autres-mesures-mitiger-risques-securite-ferroviaire/ordres-ministeriels-injonctions-ministerielles/arrete-vertu-article-3201-loi-securite-ferroviaire-mo-21-09-mandat-vaccination-passagers-phase-2>

<sup>10</sup> Arrêté d'urgence imposant certaines restrictions aux bâtiments et certaines exigences de vaccination en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), en ligne : [Arrêté d'urgence imposant certaines restrictions aux bâtiments et certaines exigences de vaccination en raison de la maladie à coronavirus 2019 \(COVID-19\) \(canada.ca\)](https://tc.canada.ca/fr/arrete-urgence-injonction-ministerielle-ordres-lettre-reponse/arrete-urgence-no-3-imposant-certaines-restrictions-batiments-certaines-exigences-vaccination-raison-maladie-coronavirus-2019-covid-19)

<sup>11</sup> Arrêté d'urgence n° 3 imposant certaines restrictions aux bâtiments et certaines exigences de vaccination en raison de la maladie à coronavirus 2019, <https://tc.canada.ca/fr/arrete-ministeriel-arrete-urgence-injonction-ministerielle-ordres-lettre-reponse/arrete-urgence-no-3-imposant-certaines-restrictions-batiments-certaines-exigences-vaccination-raison-maladie-coronavirus-2019-covid-19>

## TRADUCTION NON OFFICIELLE

maritime sous réglementation fédérale (par exemple les camions entrant dans les zones sécurisées des aéroports)

23. Le 12 octobre 2021, le ministère de la Sécurité intérieure des États-Unis a annoncé qu'à partir de janvier 2022, tous les ressortissants étrangers entrant aux États-Unis par voie terrestre ou maritime, y compris les conducteurs de camion commerciaux et autres voyageurs essentiels, devront être entièrement vaccinés.<sup>12</sup>
24. Le 19 novembre 2021, l'Agence de la santé publique du Canada a annoncé des ajustements similaires aux mesures frontalières du Canada, avec une date d'entrée en vigueur fixée au 15 janvier 2022<sup>13</sup>. Le gouverneur en Conseil, sur avis du ministre de la Santé et de l'Agence de la santé publique du Canada, a imposé des exigences supplémentaires à la frontière par le biais d'un décret entrant en vigueur le 15 janvier 2022<sup>14</sup>. Ces exigences s'appliquaient à la majorité des voyageurs, y compris les camionneurs et autres fournisseurs de services essentiels, qui étaient auparavant exemptés de la plupart des exigences d'entrée liées au COVID<sup>15</sup>. Ces exigences supplémentaires, autorisées en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine*, signifiaient que les camionneurs étrangers non vaccinés ou partiellement vaccinés cherchant à entrer au Canada en provenance des États-Unis se verraient interdire l'entrée, et que les camionneurs non vaccinés ou partiellement vaccinés ayant le droit d'entrer au Canada seraient soumis à des mesures de santé publique supplémentaires (p. ex. exigences en matière de tests et de quarantaine).
25. Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures susmentionnées, le 14 janvier 2022, l'Administratrice en chef de la santé publique du Canada a imposé des conditions aux conducteurs de véhicules lourds en vertu d'un pouvoir conféré par le Décret sur la réduction du risque d'exposition au COVID-19 au Canada (quarantaine, isolement et autres obligations) (instrument intitulé « Exigence immédiate pour les conducteurs non entièrement vaccinés de véhicules commerciaux transportant des marchandises par voie terrestre d'être soumis à des tests avant l'arrivée, à des tests au Canada et à une quarantaine »<sup>16</sup>). Cette exigence est entrée en vigueur le 15 janvier 2022. Ses conditions ont eu pour effet d'exiger que les camionneurs non-vaccinés ayant le droit d'entrer au pays soient soumis à des tests avant l'arrivée, à des tests à l'arrivée et à une quarantaine lorsqu'ils reviennent des États-Unis au Canada. Avant cette date, les camionneurs non vaccinés étaient exemptés de ces obligations en vertu de l'Ordonnance.

---

<sup>12</sup> Communiqué de presse du 12 octobre 2021, en ligne : <https://www.dhs.gov/news/2021/10/12/secretary-mayorkas-allow-fully-vaccinated-travelers-canada-and-mexico-enter-us-land>

<sup>13</sup> Communiqué de presse du 19 novembre 2021, en ligne : <https://www.canada.ca/en/publichealth/news/2021/11/government-of-canada-announces-adjustments-to-canadas-border-measures.html>. [Government of Canada announces adjustments to Canada's border measures]

<sup>14</sup> PC 2021-0961, Décret visant la réduction du risque d'exposition à la COVID-19 au Canada (interdiction d'entrée au Canada en provenance des États-Unis), en ligne : <https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=41322&lang=fr>

<sup>15</sup> Déclaration en ligne datée du 15 janvier 2022; en ligne : <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/nouvelles/2022/01/les-exigences-pour-les-camionneurs-qui-entreront-au-canada-seront-en-vigueur-a-partir-du-15-janvier-2022.html>

<sup>16</sup> Exigence immédiate que les conducteurs de véhicules commerciaux transportant des marchandises par voie terrestre qui ne sont pas entièrement vaccinés soient soumis à des tests avant l'arrivée, tests au Canada et quarantaine, daté du 14 janvier 2022

## TRADUCTION NON OFFICIELLE

26. Le 22 janvier 2022, le ministère américain de la Sécurité intérieure exigé que les non américains cherchant à entrer aux États-Unis par les points d'entrée terrestres (et par traversier) doivent être entièrement vaccinés contre le COVID-19 et fournir la preuve de leur vaccination. Contrairement aux exigences précédentes en matière de vaccination, ces nouvelles restrictions s'appliquent tant aux personnes voyageant pour des raisons essentielles et que non essentielles. Cela inclut les conducteurs de véhicules commerciaux (camionneurs).<sup>17</sup>
27. Le 7 décembre 2021, le ministre du Travail a annoncé que le gouvernement du Canada allait proposer un règlement en vertu de la Partie II du *Code canadien du travail* afin de rendre la vaccination obligatoire dans les lieux de travail sous compétence fédérale, lequel règlement s'appliquerait au secteur du transport routier. Ce règlement n'a jamais été adopté.

### 3.0 RÉPONSE AUX CONVOIS ET BARRICADES

28. TC a pris connaissance de la manifestation du convoi de la liberté le 19 janvier 2022<sup>18</sup>. Les médias ouverts ont été les principales sources d'information utilisées pour suivre le Convoi et les développements y associés. Ils ont été complétés par des rapports de partenaires gouvernementaux, conformément à leurs mandats et autorités.
29. De l'information a également été fournie à TC par le biais de rapports d'entités sous compétence fédérale au Centre d'intervention de Transports Canada (CITC). Sous la responsabilité de la Direction générale de la gestion des urgences, le CITC permet à TC de soutenir un état de préparation constant. Le CITC est le point de convergence de TC en matière de communication et de diffusion de l'information sur les incidents de transport et fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, toute l'année. Les responsables de TC ont suivi l'évolution du Convoi de la Liberté ainsi que son impact sur le système de transport national en plus de consulter les intervenants concernés<sup>19</sup>. Des rapports fréquents du CITC sur les événements et menaces en lien avec les barricades ont été créés et partagés.<sup>20</sup>
30. Les responsables de TC ont utilisé ces informations pour surveiller le développement du Convoi et toute réponse requise pour soutenir le système de transport national.<sup>21</sup>

---

<sup>17</sup> Communiqué de presse, Département de la sécurité intérieure du 20 janvier 2022, en ligne : DSP exigera que les voyageurs individuels non américains entrant aux États-Unis par les ports d'entrée terrestres et les terminaux de ferry soient entièrement vaccinés contre le COVID-19. | Sécurité intérieure >, [\[DHS to Require Non-U.S. Individual Travelers Entering the United States at Land Ports of Entry and Ferry Terminals to be Fully Vaccinated Against COVID-19 | Homeland Security\]](#).

<sup>18</sup> PB.CAN.00000788, Échanges de courriels du 19 janvier 2022.

<sup>19</sup> Voir par exemple PB.CAN.00001000, Échanges de courriels sur les impacts potentiels sur les passages à niveau, datés du 28 janvier, 2022; PB.CAN.00000793, Échanges de courriels entre TC et Detroit International Bridge Company (Ambassador Bridge), datés du 21 au 26 janvier 2022; PB.CAN.00000803, Échanges de courriels entre TC et les responsables de l'Aéroport international d'Ottawa, datés du 8 février 2022; PB.CAN.00000831, Échanges de courriels entre TC et Seaway International Bridge Crossing, daté du 12 février 2022

<sup>20</sup> Voir par exemple PB.CAN.00000832 Rapport du CITC intitulé Manifestation potentielle à Cornwall, daté du 12 février; PB.CAN.00000798 Rapport du CITC sur le Convoi sur l'autoroute 402 à Sarnia, daté du 6 février 2022; PB.CAN.00000807 et PB.CAN.00000808 Rapport du CITC sur la manifestation planifiée à Toronto (1 de 2); PB.CAN.00000805 and PB.CAN.00000806 Rapport du CITC sur la manifestation planifiée à Toronto (2 de 2); PB.CAN.00000835, Rapport sur la manifestation prévue pour les camions à Sarnia, daté du 18 janvier 2022; PB.CAN.00000868, Rapport du CITC sur le Convoi de roulage lent à Windsor daté du 7 février 2022; PB.CAN.00000873, Rapport du CITC sur la manifestation potentielle à Sarnia, daté du 8 février 2022.

<sup>21</sup> Voir par exemple PB.CAN.00000862, Mise à jour du PNR de la manifestation en date du 13 février 2022; PB.CAN.00000869, Mise à jour du PNR de la manifestation du 14 février 2022.



**A. NOTAM**

31. Un avis peut être donné en vertu de l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique (LA)*, pour interdire ou restreindre l'exploitation des aéronefs sur ou au-dessus de toute zone ou dans tout espace aérien lorsque le Ministre est d'opinion que l'interdiction ou la restriction est nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de l'aviation ou la protection du public. Cette autorité est exercée par des fonctionnaires. Un avis est communiqué via un NOTAM afin d'informer l'industrie aéronautique des interdictions ou des restrictions imposées par TC en vertu de la *LA*.
32. En janvier et février, conformément aux pratiques antérieures dans des situations impliquant des opérations policières complexes, TC a mis en place des restrictions temporaires sur l'espace aérien à la demande des forces de l'ordre. Ces mesures ont été prises au moyen d'avis et d'avis aux aviateurs (NOTAM) à divers endroits jugés nécessaires pour la sécurité, la sûreté aérienne ou la protection du public. TC a également communiqué verbalement avec certains intervenants (p. ex. la ville de Mississauga, la ville de Toronto, le service de police de Toronto et les services de police compétents à Coutts et Milk River, AB) pour les informer de la disponibilité des NOTAM.
33. Du 29 janvier au 28 février 2022, TC a émis un total de 12 avis communiqués par NOTAM pour des restrictions de l'espace aérien associées à des blocus et à des protestations, y compris : la zone adjacente à l'espace aérien au-dessus de la Colline du Parlement, Ottawa, ON<sup>22</sup>; Fredericton, NB; Québec, QC<sup>23</sup>; Queen's Park, Toronto, ON<sup>24</sup>; Windsor, ON; Winnipeg, MB<sup>25</sup>; Emerson, MB; Milk River, AB<sup>26</sup>; Coutts, AB<sup>27</sup>; North Portal SK; Northgate, SK; et Surrey, BC.
34. En Ontario, des avis ont été émis à la demande du Service aérien d'Ottawa (GRC), du Service de police de Toronto et de la Police provinciale de l'Ontario (PPO). Ces avis ont été émis pour la protection du public et de la sécurité des opérations aériennes en Ontario. Le tableau qui suit fournit des détails supplémentaires sur les avis émis par TC en vertu de l'*AA* en Ontario.

Date d'émission des NOTAM et prolongation	Lieu	Restrictions de l'espace aérien via NOTAM
NOTAM émis - 29 janvier 2022 au 2 février 2022	Ottawa, Ontario	Restriction de l'espace aérien au-dessus de la Colline du Parlement
Prolongation du NOTAM du 31 janvier 2022 au 7 février 2022	Ottawa, Ontario	L'espace aérien est restreint au-dessus de la Colline du Parlement à la demande de la GRC
Prolongation du NOTAM du 7 février 2022 au 14 février 2022	Ottawa, Ontario	L'espace aérien est restreint au-dessus de la Colline du Parlement à la demande de la GRC
Prolongation des NOTAMs de façon proactive du 11 février 2022 au 28 février 2022	Ottawa, Ontario	L'espace aérien restreint au-dessus de la Colline du Parlement étendu de façon proactive à la demande de la GRC

<sup>22</sup> PB.CAN.00000887, NOTAM Restriction de l'espace aérien au-dessus de la Colline du Parlement daté du 29 janvier 2022; PB.CAN.00000903, Demande de la GRC datée du 29 janvier 2022; PB.CAN.00000904, Coordonnées par rapport au NOTAM daté du 29 janvier 2022

<sup>23</sup> PB.CAN.00000890, NOTAM publié au-dessus de Québec, QC le 3 février 2022; PB.CAN.00000892, Demande de SPVQ datée du 3 février 2022.

<sup>24</sup> PB.CAN.00000796, Demande de NOTAM du service de police de Toronto pour Toronto, datée du 3 février 2022.

<sup>25</sup> PB.CAN.00000893, NOTAM Manifestation pour espace aérien réglementé à Winnipeg daté. Du 12 février, 2022.

<sup>26</sup> PB.CAN.00000889, NOTAM publié au-dessus d'une manifestation à Milk River, AB, le 3 février 2022.

<sup>27</sup> PB.CAN.00000888, NOTAM publié sur une protestation à Coutts, AB, le 2 février 2022.



NOTAM de la Colline du Parlement annulé le 23 février 2022	Ottawa, Ontario	L'espace aérien restreint au-dessus de la Colline du Parlement est annulé
NOTAM émis - 4 février 2022 au 9 février 2022	Toronto, Ontario	Espace aérien restreint au-dessus de Queen's Park, Toronto.
NOTAM émis - le 17 février (date de début 19 février au 21 février 2022)	Toronto, Ontario	L'espace aérien est restreint au-dessus de Queens Park, Toronto à la demande de la police de Toronto
NOTAM émis du 12 février 2022 au 14 février 2022	Windsor, Ontario	L'espace aérien est restreint au-dessus de Windsor, ON à la demande de la PPO

35. Le non-respect des restrictions de l'espace aérien imposées par des avis émis en vertu de l'article 5.1 de la *LA* peut entraîner des amendes. En vertu du paragraphe 7.3(3) de la *LA*, une personne qui est reconnue coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire, peut 5 000 \$, tandis qu'une société peut recevoir une amende maximale de 25 000 \$.
36. TC à enquêté sur 13 violations des NOTAM au-dessus de la Colline du Parlement pendant la période du Convoi de la Liberté. À ce jour, un avis d'infraction a été émis, non pas en relation avec les NOTAM, mais lié à l'utilisation de drones en violation des exigences du *Règlement de l'aviation canadien*. En outre, trois (3) avertissements ont été émis en relation avec les NOTAM lorsque des personnes ont été prises en flagrant délit.

#### **B. Transport de marchandises dangereuses**

37. La Direction du transport des marchandises dangereuses de TC (Direction du TMD) est chargée d'élaborer des normes et des règlements, de fournir une expertise et d'exercer une surveillance concernant le transport des marchandises dangereuses par tous les moyens de transport afin de promouvoir la sécurité publique. La Direction du TMD travaille étroitement avec ses partenaires ayant la responsabilité et l'autorité en matière de mise en application des normes et règlements.
38. Le 9 février 2022, le Service de police d'Ottawa (SPO) a contacté la Direction du TMD après que les médias et des témoins oculaires aient identifié plusieurs occupants apportant de grandes quantités de liquides inflammables pour alimenter des camions, des barbecues et des chauffages au propane sur le site de la manifestation à Ottawa<sup>28</sup>. Le SPO avait identifié des violations potentielles de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* en lien avec le transport et la manutention du carburant diesel du type UN1202, de l'essence du type UN1203 dans le cadre du réapprovisionnement en carburant des camions et des véhicules participant à la manifestation d'Ottawa, et la manipulation de gaz de pétrole liquéfiés de type UN1075 (le propane) dans des bouteilles et des réservoirs stationnaires. Ils ont demandé l'aide des inspecteurs du TMD pour participer directement aux opérations conjointes du SPO et du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) afin de fournir une expertise en la matière pour

<sup>28</sup> PB.CAN.00000813, Échange de courriels concernant la participation de TC TMD; PB.CAN.00000814, Assistance aux partenaires du Service de police d'Ottawa pour l'état d'urgence datée du 9 février 2022; PB.CAN.00000815, Échanges de courriels concernant la demande du Service de police d'Ottawa datée du 9 février 2022.

identifier les infractions et aider à l'application de la Loi en vertu des articles 17 et 19 de la *Loi sur le Transport des marchandises dangereuses* (LTMD), lorsque cela était nécessaire et justifié.<sup>29</sup>

39. Entre le 11 et le 13 février 2022, des inspecteurs de la Direction du TMD ont accompagné le SPO lors de patrouilles autour de la zone de protestation d'Ottawa et les ont aidés à identifier les violations des lois et règlements de la LTMD. Les patrouilles ont permis l'identification de plusieurs cas de non-conformité et l'émission d'amendes par le SPO pour la manipulation et le transport non sécurisé de marchandises telles que le carburant diesel, l'essence et le propane<sup>30</sup>:
- Le vendredi 11 février 2022, le SPO a émis quatre (4) contraventions pour des moyens de transport non sécurisé et absence de documents d'expédition. Chaque contravention est de 400 \$ avec une surcharge de 90 \$. Le montant total est de 1960 \$.
  - Le samedi 12 février 2022, 11 contraventions ont été dressées pour des chargements non sécurisés, l'absence de plaques, manque de formation et absence de documents d'expédition. Chaque contravention coûte 400 \$, avec un supplément de 90 \$. Le montant total est de 5390 \$.
  - Le dimanche 13 février 2022, cinq (5) contraventions ont été dressées pour des chargements non sécurisés, l'absence de plaques, manque de formation et absence de documents d'expédition. Chaque contravention coûte 400 \$, avec un supplément de 90 \$. Le montant total est de 2450 \$.
40. Le TMD a également fourni des conseils à certains contrevenants pour les encourager à se conformer. Cela inclut des conseils sur la façon d'arrimer correctement les chargements, de remplir adéquatement les documents d'expédition et les plaques exigées.

### **C. Examen des pouvoirs législatifs et préparation de la Stratégie d'application de la Loi**

41. En janvier, dans les premiers jours des manifestations du Convoi, divers groupes au sein de TC ont examiné les dispositions législatives de TC qui pourraient être utilisées pour répondre aux actions des activités du Convoi de la Liberté.

Dans l'ensemble, il a été déterminé que TC ne disposait d'aucun levier législatif ou réglementaire qui pourrait être appliqué directement dans le contexte des barricades érigées et des actions illégales qui ont eu lieu dans le cadre des manifestations du Convoi. Les fonctionnaires de TC ont examiné des pouvoirs supplémentaires qui pourraient être nécessaires dans le contexte de la protection d'infrastructures critiques ; ils ont conclu que de nouvelles interdictions et de nouveaux pouvoirs ne seraient utiles que s'il existe une volonté claire et un engagement de les appliquer et de les respecter de la part de ceux qui en ont le pouvoir.

---

<sup>29</sup> PB.CAN.00000809, Échange de courriels entre des représentants de TC concernant le déploiement de l'inspecteur du TMD, en date du 9 février 2022; PB.CAN.00000810, Document d'orientation sur Transport de marchandises dangereuses, Soutien à la démonstration du convoi de la liberté de la police d'Ottawa sur l'état d'urgence daté du 9 février 2022; PB.CAN.00000811, Échange de courriels entre des représentants de TC et les Services de police d'Ottawa concernant le déploiement d'un inspecteur du TMD, daté du 9 février 2022; PB.CAN.00000812, Infractions liées au transport de marchandises dangereuses, daté du 9 février 2022.

<sup>30</sup> PB.CAN.00000864, Courriel de mise à jour sur le soutien du TMD à la police daté du 13 février 2022; PB.CAN.00000872, Résumé de l'initiative de convoi de l'CVSA-TMD du Service de police d'Ottawa du 11 au 13 février, PB.CAN.00000847, PB.CAN.00000853, PB.CAN.00000854, PB.CAN.00000855, sélection de photographies prises pendant que TC assistait le SPO.

42. Cela dit, TC a pu identifier des dispositions du *Code criminel* et des lois provinciales qui pourraient être utilisées pour aider la police ou servir de pratiques exemplaires. Par exemple, l'application des lois provinciales sur la circulation routière pourrait avoir une incidence sur les profils des transporteurs routiers et sur l'admissibilité aux permis et aux assurances, ce qui constituerait une incitation à respecter la Loi. Ce travail a contribué à la Stratégie d'application de la Loi.
43. La Stratégie d'application de la Loi<sup>31</sup> est un document d'options stratégiques préparé par TC, après une consultation approfondie des fonctionnaires provinciaux et territoriaux. Elle a été élaborée entre le 4 février et le 13 février 2022.
44. L'idée de ce document est née de la reconnaissance du fait que, compte tenu de la complexité des occupations et des barricades qui durent depuis plusieurs jours, une résolution sûre nécessiterait la collaboration des trois niveaux de gouvernement et l'exercice des pouvoirs appropriés incluant ceux des autorités compétentes en matière de transport qui relevant de compétence provinciale. Dans le domaine de la sécurité des routes et des véhicules commerciaux, l'application de la loi est de compétence provinciale. Reconnaissant que TC n'avait pas aucun rôle d'application de la loi à jouer dans le contexte de la législation provinciale concernant les véhicules commerciaux et autres véhicules impliqués dans les activités de blocage, l'objectif de la Stratégie d'application de la Loi était de s'assurer que les services de police, les gouvernements locaux, les autorités de transport compétentes et les villes et provinces avaient connaissance claire de l'ensemble des options d'application de la loi, des approches et des outils à leur disposition. La Stratégie consistait à coordonner le plus grand nombre possible d'autorités existantes, et non de remplacer les autorités compétentes ou de diriger leurs actions.
45. Cette stratégie comportait deux volets : la communication et l'application de la Loi.
- Communication.** La Stratégie préconise l'établissement d'une approche de communication cohérente aux auteurs d'infractions concernant leurs activités illégales, l'impact de ces activités et les coûts et risques économiques qui y sont associés. Ils s'agit notamment d'un ensemble de messages clés contenant des informations sur les lois et règlements enfreints et leurs conséquences, lesquels pourraient être utilisés/adaptés par les forces de l'ordre. Les messages clés visaient à encourager la conformité en se basant sur la théorie selon laquelle, dans la mesure où certains manifestants ne croyaient pas agir illégalement, l'information sur les conséquences pourrait inciter certains propriétaires d'entre eux à cesser leurs activités illégales.

**Application de la Loi.** La deuxième partie de la stratégie consistait à décrire le continuum d'options décisionnelles pour l'application de la Loi à la disposition de la police, des autorités provinciales de transport et autres intervenant lorsque des camions commerciaux ou d'autres véhicules sont impliqués dans une protestation ou une manifestation illégale. Ceci incluait des exemples d'infractions possibles en vertu des règlements municipaux typiques, de la législation provinciale sur les routes et du *Code criminel*. Cela incluait également des informations sur les considérations supplémentaires concernant les conducteurs de camions en cas de comportement illégal continu menant à des condamnations. Les conséquences comprenaient des incidences pour les titulaires de permis de conduire de classe 1 (classe A) et les profils de véhicules commerciaux (connus en Ontario sous le nom de certificat d'immatriculation de conducteur de véhicule commercial). Il y avait également des risques potentiels pour les cotes de sécurité des transporteurs accessibles au public et attribuées aux entreprises ou aux propriétaires-exploitants. Ces risques peuvent ultimement affecter le coût et la disponibilité des assurances.

---

<sup>31</sup> PB.CAN.00000860, Stratégie d'application de la Loi - Document de travail daté du 13 février 2022

46. 46. TC a mené des consultations sur le développement de la stratégie. Ces consultations ont débuté le 4 février 2022, par l'intermédiaire du Comité fédéral-provincial-territorial de soutien à la politique et à la planification (CSPP). Le CSPP est un organe de gouvernance au niveau des sous-ministres adjoints qui relève du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Les consultations avec les provinces se sont poursuivies pendant plusieurs jours à différents niveaux et se sont concentrées sur les outils, les approches et les éléments de communication qui pourraient figurer dans la Stratégie. Des réunions supplémentaires importantes ont eu lieu le 5 février (réunion des sous-ministres adjoints avec l'Ontario et l'Alberta pour une discussion de suivi de la réunion du 4 février du CSPP); le 6 février (réunion des directeurs généraux avec l'Ontario); le 7 février (réunion du sous-ministre avec l'Ontario; réunion du sous-ministre avec l'Alberta) et le 8 février (réunion avec le CSPP).
47. Les hauts fonctionnaires de Transports Canada ont également participé à des discussions initiées par le gouvernement fédéral portant sur la Sécurité publique du Canada avec les forces de l'ordre, y compris un appel conjoint entre le sous-ministre des Transports, le sous-ministre de la Sécurité publique et les forces de l'ordre.<sup>32</sup>
48. Dans une lettre datée du 8 février 2022, le sous-ministre des Transports de l'Ontario a fait part de son point de vue concernant les permis de conduire et les autorisations de conduite de véhicules commerciaux.<sup>33</sup>
49. Le 16 février 2022, des représentants fédéraux (SP, BCP, MJ, Finances, GRC et TC) ont rencontré des sous-ministres associés des provinces et territoires représentant les ministères des Transports et de la Sécurité publique ainsi qu'un large éventail de représentants des forces de l'ordre de tout le pays. Au cours de cette rencontre, les représentants du gouvernement ont présenté les nouveaux pouvoirs de la Loi sur les mesures d'urgence. La réunion incluait également une présentation par TC sur la Stratégie d'application de la Loi
50. La Stratégie d'application de la Loi n'a pas été mise en œuvre par TC mais par les agences d'exécution.

#### **D. Stratégie de remorquage**

51. Les forces de l'ordre locales, les municipalités et les provinces ont signalé leur incapacité à faire appel aux services de remorquage spécialisés nécessaires pour déplacer les camions lourds des zones critiques (par exemple, Ottawa, ON; Coutts, AB; près du pont Ambassador). Les dépanneuses appartiennent et sont exploitées par des particuliers ou des entreprises privées et il s'est avéré difficile d'en obtenir les services. Les représentants de Transports Canada ont participé à des discussions avec les forces de l'ordre et les autorités provinciales du gouvernement de l'Alberta, qui ont fait une demande d'aide officielle au ministre de la Sécurité publique et au ministre de la Protection Civile, ainsi qu'à d'autres intervenants<sup>34</sup>. Les fonctionnaires de TC eux-mêmes n'étaient pas les destinataires directs des demandes d'assistance pour la mobilisation des services de dépanneuses.

---

<sup>32</sup> SSM.CAN.00000363, Notes d'Aaron McCrorie des discussions FPT du 7 février 2022.

<sup>33</sup> PB.CAN.00000821, Courriel circulant la lettre du sous-ministre des Transports de l'Ontario, datée du 8 février 2022

<sup>34</sup> L'information sur les difficultés rencontrées par les dépanneuses a été partagée lors de réunions du Comité des opérations des sous-ministres, de discussions avec les organismes d'application de la loi, d'appels avec le SPO et la ville d'Ottawa qui ont eu lieu entre le 3 et le 8 février et auxquels des représentants de Transports Canada étaient présents, de discussions entre des représentants de la région des Prairies et du Nord (RPN) de Transports Canada et du gouvernement de l'Alberta, et de discussions informelles entre des représentants de Transports Canada et des personnes-ressources de l'industrie du camionnage qui ont indiqué que les conducteurs de dépanneuses avaient reçu des menaces de la part de partisans du convoi et qu'ils ne croyaient pas pouvoir être protégés adéquatement s'ils devaient fournir des services de dépannage. Les représentants de TC ont également reçu une copie de la demande d'aide écrite de l'Alberta au gouvernement fédéral : SSM.CAN.0000082, Lettre de l'Honorable Ric McIver à l'Honorable Marco Mendicino et à l'honorable Bill Blair du 5 février 2022

52. TC a élaboré une stratégie de remorquage au nom du gouvernement, compte tenu de ses relations avec l'industrie des véhicules commerciaux, d'autres intervenants et les ministères provinciaux des transports. La « stratégie de remorquage » est un document d'analyse des options qui a été préparé par le Groupe de la sécurité et de la sûreté de TC avec l'aide de Services publics et Approvisionnement Canada.<sup>35</sup>
53. L'objectif de ce document était d'examiner la faisabilité d'un large éventail d'options potentielles pour que le gouvernement fédéral soutienne, directement et indirectement, le retrait des véhicules des barricades. Dans sa version finale, la stratégie incluait des considérations pour que le gouvernement fédéral contracte des services de remorquage, fournisse du personnel formé et/ou fournisse un soutien pour le stockage des véhicules. Au cours de la rédaction de la Stratégie de remorquage, les responsables de TC ont appris que les Forces armées canadiennes (FAC) n'étaient pas considérées comme une option viable pour fournir des services de remorquage aux barricades. Ainsi, la Stratégie n'envisage que la possibilité que le personnel des FAC, ainsi que d'autres employés fédéraux, pourraient être considérés si le gouvernement fédéral devait faire appel à des personnes possédant un permis de conduire de classe 1 dans le cadre de retrait de véhicules.
54. Le document a été élaboré entre le 10 et le 13 février 2022. Des consultations sur le document au niveau des SM ont eu lieu avec le CPF, la Sécurité publique et la GRC le 12 février. Les consultations au niveau des SMA sur la stratégie ont eu lieu le 13 février et ont impliqué TC et la SP ainsi que des représentants provinciaux de l'Alberta, du Manitoba et de l'Ontario.
55. Les travaux relatifs au document sur la Stratégie de remorquage ont été interrompus à la suite de la déclaration d'une urgence d'ordre public en vertu de la Loi sur les mesures d'urgence, le 14 février.
56. Des éléments de la Stratégie de remorquage ont été incorporés dans le cadre de l'intervention opérationnelle par les autorités compétentes et leurs concepts sont reflétés dans le *Règlement sur les mesures d'urgence*. Même dans le cadre de la Stratégie de remorquage elle-même, TC n'aurait pas été l'intervenant qui en aurait assuré l'application.
57. TC a discuté de la Stratégie de remorquage et de la Stratégie d'application de la Loi lors d'une réunion *ad hoc* du Comité des SMA sur la prévention du crime et la police convoquée le 16 février.

## **E. Engagement avec les provinces et les municipalités**

### **i. Engagements avec les provinces et les municipalités**

58. Tout au long de l'occupation et des barricades, le ministre des Transports s'est engagé avec les homologues et les fonctionnaires aux niveaux provincial et municipal. Par exemple, le ministre des Transports s'est entretenu directement avec le ministre des Transports de l'Ontario au sujet des barricades aux postes frontaliers. Il s'est également entretenu avec le ministre des Transports de l'Alberta, le ministre des Transports et de l'Infrastructure du Manitoba, le ministre des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique et le ministre des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse. Le ministre a également parlé directement avec les dirigeants municipaux, comme le maire de Windsor.
59. De même, les fonctionnaires de TC ont entretenu des relations régulières avec leurs homologues aux niveaux provincial et municipal, ainsi qu'avec les intervenants du secteur des transports.

---

<sup>35</sup> PB.CAN.00000866, Stratégie de remorquage et d'enlèvement des véhicules – Projet de travail du 13 février 2022.

## TRADUCTION NON OFFICIELLE

60. Ces réunions avaient pour but de discuter de la manière dont le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux pourraient travailler ensemble et utiliser les pouvoirs respectifs dont ils disposent pour mettre fin aux barricades et reprendre le flux de marchandises à travers la frontière. Ils ont parlé des impacts économiques dans chaque région et ont partagé des informations sur les efforts déployés par les forces de l'ordre locales aux frontières.
61. Les 5 et 9 février 2022, le ministre Alghabra s'est entretenu avec Rajan Sawhney, alors ministre des Transports de l'Alberta. Le 5 février, les ministres ont discuté de la situation sur le terrain avec les barricades au port d'entrée de Coutts, et de la façon dont les deux niveaux de gouvernement pourraient s'entraider à l'avenir. Le 9 février, les ministres ont à nouveau discuté de la situation sur le terrain avec les barricades aux points d'entrée dans tout le pays, et se sont engagés à poursuivre leur collaboration.
62. Le 9 février 2022, le ministre Alghabra s'est également entretenu avec Caroline Mulroney, ministre des Transports de l'Ontario. Les ministres ont discuté de la situation sur le terrain concernant les barricades aux points d'entrée en Ontario.
63. Le 11 février 2022, le ministre Alghabra s'est entretenu avec le maire de Windsor, Drew Dilkens. Le ministre et le maire ont discuté de la situation sur le terrain. Le maire a donné un bref aperçu de la situation des barricades au port d'entrée et des mesures prises par la municipalité pour y faire face.
64. Le 12 février 2022, le ministre Alghabra s'est entretenu avec Doyle Piwniuk, ministre des Transports et de l'Infrastructure du Manitoba. Ils ont discuté de la situation sur le terrain concernant les barricades au port d'entrée d'Emerson.
65. Le 14 février 2022, le ministre Alghabra s'est entretenu avec Rob Fleming, ministre des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique. Les ministres ont discuté de l'impact des blocages en Colombie-Britannique, en particulier au point de passage de l'autoroute du Pacifique, et le ministre Alghabra a fait le point sur les mesures d'urgence qui ont été prises, notamment la composante des dépanneuses.
66. Le 15 février 2022, le ministre Alghabra s'est entretenu avec Kim Masland, ministre des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse, pour lui donner un bref aperçu des nouvelles mesures d'urgence fédérales qui avaient été prises. Ils ont également discuté du volet financier des mesures d'urgence visant à cibler le financement d'activités illégales par le biais du financement participatif ou d'autres plateformes. La Ministre Masland a fait le point sur l'impact des barricades en Nouvelle-Écosse.
67. Les fonctionnaires de TC se sont également engagés régulièrement avec leurs homologues aux niveaux provincial et municipal, ainsi qu'avec les intervenants du secteur des transports. Par exemple :
  - L'équipe de préparation aux situations d'urgence en matière de sécurité des transports de Transports Canada a communiqué par courriel avec une personne-ressource du ministère des Transports de l'Ontario les 9 et 10 février 2022 au sujet de la situation actuelle du pont de Pigeon River au moment de la manifestation;
  - La région des Prairies et du Nord (RPN) de TC a participé à une réunion du GFC au cours de laquelle les protestations ont été discutées (25 janvier (NU), 3 février (TNO) et 16 février (AB)). Cependant, les informations considérées comme confidentielles ont été partagées directement avec la GRC et la FAC, et non aux réunions du GFC;

- Le 6 février 2022 : TC a consulté des représentants du ministère des Transports de l'Ontario sur les options offertes par le Code de la route de l'Ontario concernant les dispositions clés en matière de sécurité routière afin d'empêcher toute entrave supplémentaire et d'encourager les occupants à quitter les lieux;
- Le 7 février 2022 : TC a présidé des réunions *ad hoc* avec les sous-ministres de l'Ontario et de l'Alberta sur la Stratégie d'application de la loi ;
- Le 8 février 2022 : le Sous-ministre des transports de l'Ontario a fait parvenir une lettre à son homologue de TC indiquant que les autorités responsables de l'immatriculation et des permis de véhicules commerciaux avaient l'intention d'assurer la sécurité routière, et que toute demande liée aux barricades devait être envoyée au Solliciteur Général<sup>36</sup> ;
- Le 17 février 2022 : TC a présidé des réunions *ad hoc* avec des représentants de la Colombie-Britannique pour faire un suivi et partager de l'information sur les impacts des barricades sur le réseau des chemins de fer ;
- Le 17 février 2022 : TC a présidé des réunions *ad hoc* avec des représentants de l'Ontario pour faire un suivi et partager de l'information sur les impacts des barricades sur le réseau des chemins de fer.

**ii. Discussions au sein du Comité fédéral-provincial-territorial de soutien aux politiques et à la planification**

68. Un résumé des réunions du Comité est fourni ci-dessous :

- Le 4 février 2022 : TC a présidé une réunion *ad hoc* du Comité de soutien aux politiques et à la planification (table de niveau SMA du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière) et des membres du conseil d'administration du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), afin de recueillir des renseignements sur les mesures d'atténuation que les provinces et les territoires ont prises et pourraient prendre en réponse aux barricades. Un des objectifs de la réunion était de recueillir des informations sur les pouvoirs conférés par les lois provinciales/territoriales qui pourraient être utiles aux forces de l'ordre dans leurs interventions découlant de la Stratégie d'application de la Loi. Au cours de cette discussion, de nombreux intervenants ont indiqué qu'ils considéraient ces interventions comme étant principalement du ressort des forces de l'ordre.
- Le 5 février 2022 : TC a présidé une réunion au niveau des SMA avec l'Ontario et l'Alberta pour une discussion de suivi sur la Stratégie d'application de la Loi (*Strategic Enforcement Strategy*).
- Le 8 février 2022 : TC a présidé une deuxième réunion *ad hoc* avec le Comité de soutien aux politiques et à la planification afin de poursuivre les discussions sur les articles de loi pertinents relatifs aux infractions et à l'application des lois provinciales et territoriales sur la sécurité routière qui pourraient faciliter la réponse aux convois de camions et aux manifestations en cours. TC travaille sur l'élaboration d'un « livre d'instructions » pour identifier les divers outils législatifs qui pourraient être utilisés par les forces de l'ordre.
- Le 18 février 2022 : réunion du Comité de soutien aux politiques et à la planification (table de niveau SMA du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière) pour

---

<sup>36</sup> PB.CAN.00000821, courriel daté du 8 février 2022 ayant fait suivre la Lettre du Sous-ministre des transports de l'Ontario.



discuter des préparatifs en vue de la réunion du Conseil des ministres, prévue pour le 25 février 2022.

## F. RENSEIGNEMENT ET APPLICATION DE LA LOI

### i. Direction du renseignement et des évaluations de sûreté (DRES)

69. Le réseau national de transport du Canada est essentiel à la prospérité économique du pays. Il s'agit d'une composante essentielle de la sécurité nationale, composée de systèmes vastes et complexes qui peuvent être compromis par des activités criminelles, des menaces ou des interférences. Le rôle et les responsabilités de TC en matière de sécurité comprennent l'identification, le suivi et l'intervention en cas de menaces envers les transports terrestre (y compris les chemins de fer, les ponts et les tunnels internationaux), maritimes et aériens, y compris les actes de terrorisme, de sabotage ou d'autres formes d'interférence illégale, comme les cyberactivités hostiles.
70. Parmi les groupes de TC chargés de promouvoir la sécurité dans les domaines relevant de son mandat<sup>37</sup>, la Direction du renseignement et des évaluations de sûreté (DRES) est le point de contact du ministère avec la communauté du renseignement. Elle est responsable de l'analyse et de la diffusion des renseignements pertinents à son mandat et aux intervenants de l'industrie. Plus précisément, la DRES :
- maintient les accréditations et l'accès aux environnements Top Secret au sein de l'écosystème TC (c.-à-d. les zones et systèmes sécurisé) pour faciliter l'accès et le traitement par TC des rapports classifiés (SECRET et TOP SECRET) produits par les partenaires de la sécurité et du renseignement;
  - fournit l'évaluation des menaces envers le système de transport du Canada sur une base régulière (annuelle) ou en fonction des besoins, en s'appuyant sur des renseignements fournis par les partenaires;
  - assure la liaison avec les partenaires internes et externes afin d'identifier et communiquer les besoins de TC en matière de soutien au renseignement, principalement par l'intermédiaire (mais non exclusivement) du Cadre des priorités nationales en matière de renseignement du gouvernement du Canada, administré par le Bureau du Conseil privé;
  - coordonne l'élaboration d'une politique de sécurité nationale au niveau corporatif de TC pour soutenir les exigences de conformité (c.-à-d. les politiques à l'appui de la *Loi visant à éviter la complicité dans les cas de mauvais traitements infligés par des entités étrangères* et de la *Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada*);
  - coordonne l'engagement de TC avec les organismes externes de surveillance de la sécurité et du renseignement (c'est-à-dire le Comité des parlementaires sur la sécurité nationale et le renseignement, et l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement); et
  - dirige l'implication de TC dans les activités de sécurité économique du gouvernement du Canada (c.-à-d. les examens liés à sécurité nationale en vertu de la *Loi sur l'investissement Canada*, et l'élaboration de politiques de sécurité économique).

### ii. Direction générale de la préparation aux urgences (DGPU)

---

<sup>37</sup> Ceux-ci incluent la sécurité aérienne, maritime, terrestre et intermodale, ainsi que la sécurité du programme de filtrage de la Direction du renseignement et des évaluations de sûreté.

71. La DGPU s'efforce de prévenir les perturbations du réseau de transport du Canada résultant de situations d'urgence, de catastrophes naturelles, d'actions humaines intentionnelles et non intentionnelles telles que des incidents de sécurité et de sûreté, ou de menaces émergentes ayant un impact sur le réseau de transport national. La DGPU collabore avec d'autres ministères et organismes et avec l'industrie des transports afin de maintenir un réseau de transport sécuritaire pour le Canada et les Canadiens en cas d'incidents, de crises et de situations d'urgence. La DGPU planifie et s'entraîne en vue d'intervenir dans tous les cas d'urgences qui affectent et/ou nécessitent le soutien de toute partie du système de transport national.
72. La DGPU comprend le centre de situation (TCSC), qui est en opération 24 heures par jour, 7 jours par semaine, et qui travaille en coopération étroite avec les autres centres d'intervention gouvernementaux. Le TCSC est le point central du ministère pour la communication des informations relatives aux incidents de transport et facilite les forums de prise de décision pour la haute direction lorsqu'elle répond à divers incidents. Par l'intermédiaire des rapports réguliers du TCSC, TC est constamment prêt à intervenir.

**iii. Séance d'information sur la sécurité concernant les blocages anticipés des lignes ferroviaires et des autoroutes**

73. Pendant le Convoi, la DGPU a diffusé des informations de source ouverte afin d'améliorer le suivi des développements liés au convoi qui avaient un impact sur le Portefeuille des transports. La DGPU ainsi contribué au Centre opérationnel du gouvernement en matière de sécurité publique et a utilisé, à l'interne, la plateforme « Threat Watch »<sup>38</sup>. La DGPU a mis en évidence les reportages des médias du monde entier sur les développements liés au convoi au Canada et ailleurs, alors que des mouvements émergeaient dans d'autres pays, notamment aux États-Unis, en Nouvelle-Zélande et en France.
74. Au-delà d'une surveillance passive des informations sur les manifestations, TC n'a joué aucun rôle dans la gestion de la sécurité et du renseignement des manifestations. Ni la DGPU ou autre groupe de TC ont été mandaté pour effectuer une collecte de renseignements. Au contraire, la DGPU dépend généralement à la fois d'informations de sources ouvertes et d'informations classifiées provenant d'autres institutions, telles que le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS), la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Affaires mondiales Canada (GAC) ou le Centre de la sécurité des télécommunications (CST).

75. Pendant le convoi, par exemple, la DGPU s'est appuyé sur des sources médiatiques ouvertes afin d'évaluer les développements relatifs aux convois qui intéressent ou préoccupent le portefeuille des transports. La DGPU a également reçu des informations sur des menaces liées aux barricades sur des lignes de chemin de fer et sur des ponts internationaux, lesquelles ont été communiquées directement aux responsables de TC par les compagnies ferroviaires et les exploitants de ponts.

**iv. Partage d'informations avec les forces de l'ordre et les agences de renseignement**

76. Dans le cadre de sa fonction de liaison avec les partenaires de la sécurité nationale et du renseignement, la DGPU était en contact régulier avec ses partenaires de la GRC, du SCRS et du Centre intégré d'évaluation du terrorisme (CIET) pendant toute la période pertinente. La DGPU a transmis des informations à la GRC et au SCRS dans trois cas précis : (1) concernant la réception de courriels de menaces visant le ministre des Transports; (2) concernant de l'information de source médiatique ouverte rapportant l'intention de marins qui désiraient organiser un événement dans divers ports pour appuyer le convoi; (3) concernant l'information reçue de l'aéroport d'Ottawa qui rapportait des menaces de ralentissement sur les routes menant à l'aéroport.

---

<sup>38</sup> SSM.CAN.00000386, Threat Watch Transports Canada, en date du 11 février 2022.

#### **4.0 ÉVALUATION DES IMPACTS ÉCONOMIQUES LIÉS AUX BARRICADES EN ONTARIO ET DANS L'OUEST CANADIEN**

##### **A. La nature du commerce entre le Canada et les États-Unis**

77. Le commerce et le transport au sein du Canada et entre le Canada et les États-Unis sont hautement intégrés. Par rapport aux concurrents mondiaux, les produits canadiens voyagent beaucoup plus loin et à travers des conditions géographiques et climatiques difficiles. Les postes frontaliers, les lignes de chemin de fer, les autoroutes provinciales, les aéroports et les ports sont intégrés et subissent des effets néfastes lorsqu'ils sont bloqués ou qu'ils ne peuvent fonctionner normalement.
78. Chaque minute, des biens essentiels, des fournitures médicales, de la nourriture et du carburant traversent la frontière entre les États-Unis et le Canada. Par exemple, plus de 4 milliards de dollars de produits pharmaceutiques et 2,4 milliards de dollars d'équipements médicaux ont été importés au Canada via le pont Ambassador à Windsor, en Ontario, en 2021. Plus de 2 milliards de dollars chacun en produits pharmaceutiques et en aliments préparés ont également été exportés. Une perturbation ou un retard dans ce commerce a des effets très néfastes sur l'économie du Canada et sur la vie des Canadiens. En effet, même la simple perception d'une perturbation ou l'apparence d'un retard peut avoir des effets néfastes.

##### **B. Les perturbations sur la circulation dues au Convoi et leur impact sur le commerce**

79. Le 23 janvier 2022, TC a commencé à observer des perturbations de la circulation sur les routes à l'approche du pont Ambassador<sup>39</sup>. Les fermetures de frontières dues au blocus ont soulevé d'intenses inquiétudes quant à l'impact sur la fluidité et l'intégrité du commerce transfrontalier et des chaînes d'approvisionnement du Canada. Les blocus ont ajouté une pression supplémentaire sur l'économie canadienne à un moment où celle-ci était déjà affectée par des perturbations de la chaîne d'approvisionnement liées à une pandémie, des pénuries de main-d'œuvre et les inondations en Colombie-Britannique en novembre 2021<sup>40</sup>.

##### **C. Évaluations par Transports Canada des incidences économiques résultant des perturbations du transport**

80. La Direction de l'analyse économique des transports de TC est chargée de fournir une analyse au ministre des Transports et à l'équipe de la haute direction sur les facteurs (économiques, démographiques, liés à la santé, aux transports, etc.) qui influent sur le rendement actuel et futur du secteur des transports, tant au pays qu'au niveau de l'exportation et de l'importation de marchandises.
81. La Direction de l'analyse économique a effectué sa première évaluation en ce qui concerne le pont Ambassador, qui joue un rôle crucial dans l'approvisionnement d'importants produits médicaux et pharmaceutiques, ainsi que d'autres biens nécessaires à la santé et au bien-être des Canadiens. Le pont est le point de passage le plus achalandé de la frontière canado-américaine et a accueilli 2,7 M de véhicules commerciaux en 2020, ce qui représente 28 % du volume annuel national de véhicules commerciaux<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> PB.CAN.00000793, échanges de courriel entre TC et Detroit International Bridge Company (pont Ambassador), 21 au 26 janvier 2022.

<sup>40</sup> SSM.CAN.00000357, compilation SITREPs; SSM.CAN.00000360, photographie du 7 février 2022; SSM.CAN.00000361, photographie du 7 février; SSM.CAN.00000362, SITREP 37.1, 7 février 2022.

<sup>41</sup> PB.CAN.00000817, fiche d'information du pont Ambassador, datée du 9 février 2022.

82. Le 11 février 2022, l'équipe d'analyse économique des transports a produit un rapport « Backgrounder » évaluant les impacts économiques du blocus du pont Ambassador sur le commerce canadien<sup>42</sup>. À cette date, trois passages frontaliers (Coutts, AB; Emerson, MB; et le pont Ambassador, ON) étaient affectés.
83. Le rapport Backgrounder a conclu que la perte du commerce par ce passage frontalier serait exceptionnellement dommageable pour l'économie et pourrait entraîner une pénurie de médicaments, de nourriture et de carburant. Voici quelques-unes de ses principales conclusions :
- Le pont Ambassador est le passage frontalier le plus achalandé entre le Canada et les États-Unis, avec 390 millions de dollars d'échanges commerciaux par jour, ce qui représente 26 % des exportations du pays (63 milliards de dollars) et 33 % de ses importations (80 milliards de dollars) par la route. Le pont enregistre plus de 7 000 passages de véhicules commerciaux par jour;
  - On estime que le coût pour l'économie canadienne d'une fermeture complète du pont pendant environ une semaine, avec des mesures d'atténuation à intensité variables, serait probablement de l'ordre de 45 millions de dollars par jour, mais pouvant atteindre 86 à 161 millions de dollars par jour si d'autres passages à niveau deviennent également indisponibles et que la situation se prolonge;
  - Cette évaluation reflète trois scénarios possibles de fermeture du pont, lesquels varient en fonction du succès des efforts d'atténuation et des tentatives de réacheminement du trafic vers d'autres points d'accès : (1) arrêt du secteur automobile (45 millions de dollars par jour), (2) arrêt du secteur manufacturier (86 millions de dollars par jour) et (3) arrêt de l'ensemble de l'économie (161 millions de dollars par jour);
  - L'impact serait particulièrement important pour les fabricants, notamment dans le secteur de l'automobile, étant donné la forte concentration de cette industrie dans le sud de l'Ontario, sa forte intégration avec les États-Unis et la nature « juste-à-temps » de son modèle d'affaires. Le rapport notait d'ailleurs que les constructeurs automobiles au Canada et aux États-Unis avaient déjà commencé à réduire ou à annuler leur production.
84. Le rapport faisait remarquer que les barricades avaient eu pour effet de détourner une partie du trafic du pont Ambassador vers les passages à niveau de Sarnia, Fort Erie et Queenston, mais que ce réacheminement avait un coût : le réacheminement ajoute du temps supplémentaire au trajet des camionneurs et a un impact sur la capacité de transport, puisque la réglementation canadienne impose des limites au nombre d'heures consécutives de travail qu'un camionneur commercial peut exécuter<sup>43</sup>. Le rapport Backgrounder incluait six annexes comprenant des cartes, des graphiques et des tableaux.
85. Le 15 février 2022, l'équipe d'Analyse économique des transports a produit un rapport descriptif intitulé *Faits saillants sur les principaux postes frontaliers routiers en Ontario et dans l'Ouest canadien*<sup>44</sup>. Ce document fournit des statistiques sommaires sur les volumes et valeurs des échanges pour les trois plus importants postes frontaliers de l'Ontario (le pont Ambassador, Sarnia et Fort Erie-Niagara – en tout, 315 milliards de dollars d'échanges commerciaux par an), et les quatre plus

---

<sup>42</sup> PB.CAN.00000840, rapport Backgrounder sur l'impact d'une barricade de route sur le pont Ambassador, daté du 11 février 2022.

<sup>43</sup> Pour une explication de la méthodologie appliquée à l'analyse de l'impact économique des barricades sur le pont Ambassador, veuillez consulter l'annexe II.

<sup>44</sup> PB.CAN.00000878, *Faits saillants sur les principaux postes frontaliers routiers en Ontario et dans l'Ouest canadien*, daté du 15 février 2022.

importants postes frontaliers terrestres dans l'Ouest canadien (Pacific Highway, C.-B.; Coutts, Alb.; North Portal, Sask.; et Emerson, Man - qui représentent en tout 86 milliards de dollars d'échanges commerciaux par an).

86. Le 13 mai 2022, TC a produit une note intitulée *Commerce de marchandises essentielles aux principaux postes frontaliers de l'Ontario et de l'Ouest canadien*<sup>45</sup>. Ce document présente une vue d'ensemble des flux de marchandises qui traversent la frontière canado-américaine par camion et chemin de fer. On y identifie aussi les catégories de biens suivantes comme étant « critiques » : pétrole/énergie; agroalimentaire; ordinateurs/téléphones/batteries/semiconducteurs; minéraux critiques; produits pharmaceutiques et engrais. La note comprend des données clés sur les passages frontaliers routiers et ferroviaires, appuyées de tableaux statistiques détaillés.
87. TC a préparé un tableau récapitulatif intitulé *Barricades aux principaux postes frontaliers : les impacts sur le commerce*<sup>46</sup>. Ce tableau permet d'estimer l'impact commercial des barricades sur le pont Ambassador, et sur les autoroutes Coutts, Emerson et Pacific Highway, en fonction de la valeur totale des échanges commerciaux à chaque endroit et selon les jours de blocage. Sur la base des données indiquées dans le tableau et de la valeur totale des échanges quotidiens, le tableau indique un impact commercial total de 3,9 milliards de dollars.

**D. Évaluation des perturbations réelles et anticipées sur le transport de biens essentiels, de fournitures médicales, de nourriture et de carburant via la frontière canado-américaine en raison des barricades**

88. Parmi l'ensemble des marchandises qui traversent la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis par camion, les produits pharmaceutiques, agroalimentaires et énergétiques (carburant) peuvent être considérés comme ayant un impact critique sur la santé et le bien-être des Canadiens. D'un point de vue strictement économique, la machinerie et les appareils mécaniques, les métaux de base et les plastiques peuvent être considérés comme étant relativement plus importants en termes d'impact sur le commerce et la production globale. Si on prend la valeur des marchandises en janvier 2022 comme base de référence, nous pouvons avoir une idée relative des produits qui seraient les plus touchés par les barricades aux postes frontaliers routiers internationaux de Windsor, Emerson, Coutts et Pacific Highway. En ce qui concerne les trois catégories de produits (pour lesquelles les quatre traverses mentionnées ci-haut étaient particulièrement importantes) :
- La valeur totale des produits agricoles et alimentaires était de 4,98 milliards de dollars à tous les points de passage, et de 2,53 milliards de dollars à ces quatre points de passage en particulier, soit 50,7 % de la valeur totale.
  - La valeur totale des véhicules de transport routier et des pièces détachées à tous les points de passage était de 4,36 milliards de dollars, et de 2,17 milliards de dollars aux quatre points de passage bloqués, soit 49,9 % de la valeur totale.
  - La valeur totale des produits pharmaceutiques était de 1,72 milliards de dollars à tous les points de passage, et de 818,18 millions de dollars aux quatre points de passage bloqués, soit 47,5 % de la valeur totale.
89. Dans l'ensemble, le pont Ambassador représente 5,2 % des exportations totales de biens essentiels du Canada et 11,2 % des importations de biens essentiels, tous modes et points d'entrée et de sortie confondus. Pour plusieurs groupes de produits spécifiques, le pont Ambassador traite un pourcentage encore plus important de la valeur nationale totale :

---

<sup>45</sup> *Commerce de marchandises essentielles aux principaux postes frontaliers de l'Ontario et de l'Ouest canadien.*

<sup>46</sup> *Barricades aux principaux postes frontaliers : les impacts sur le commerce.*

## TRADUCTION NON OFFICIELLE

- Produits agroalimentaires : 10,7 % des exportations et 21 % des importations
  - Produits pharmaceutiques : 19,6 % des exportations et 17,2 % des importations
  - Minéraux critiques : 9,6 % des exportations et 11,5 % des importations
90. Dans l'Ouest canadien, le passage routier international d'Emerson, au Manitoba, est responsable de plus de 20 % des exportations pharmaceutiques du Canada, avec Winnipeg comme plaque tournante des sciences de la vie. Collectivement, les autres principaux postes frontaliers de l'Ouest canadien sont chacun responsables d'environ 1 % à 2 % des exportations et importations de produits essentiels, tout en ayant tendance à être plus spécialisés dans l'agroalimentaire.
91. Les barricades du pont Ambassador ont eu un impact immédiat sur l'économie canadienne, et plus particulièrement sur les constructeurs automobiles. Les barricades ont entraîné des fermetures immédiates et des annulations de production dans le secteur automobile canadien, fortement concentré dans le sud de l'Ontario, intimement lié aux fabricants américains et reposant sur un modèle d'affaires « juste-à-temps ». Les usines suivantes avaient été touchées par les barricades :
- Ford Canada faisait tourner ses usines d'Oakville et de Windsor à capacité réduite;
  - Les installations de Toyota Canada à Cambridge et Woodstock ont été fermées temporairement;
  - Honda Canada a suspendu la production à son usine d'Alliston;
  - L'usine de Stellanis à Windsor, qui fabrique des minivans de marque Chrysler, a réduit la production de ses deux équipes; et
  - General Motors a dû renvoyer des employés de son usine d'Oshawa à la maison.
92. L'industrie canadienne de fabrication d'aliments et de boissons dépend aussi fortement des fournisseurs américains (fruits et légumes), en particulier pendant l'hiver, et les retards créés par les barricades auront un impact sur la fraîcheur des produits. Il semblait probable que certains fabricants auraient eu à fermer leurs portes si la durée des barricades s'était prolongée, ce qui aurait pu entraîner une baisse de la disponibilité des produits alimentaires et des boissons, ainsi qu'une hausse des prix.
93. TC a procédé à une estimation des échanges commerciaux totaux touchés par les barricades dans l'Est et l'Ouest du Canada. Le volume total des échanges commerciaux touchés par les barricades à chaque poste frontalier a été calculé comme étant le produit de la durée des barricades et de la valeur quotidienne des marchandises traversant la frontière par le poste.
94. Les données commerciales relatives aux flux de marchandises à chacun des postes transfrontaliers proviennent de la *Base de données sur le commerce international de marchandises* de TC pour 2021, qui est une base de données personnalisée préparée pour TC par Statistique Canada. Un filtre a été appliqué aux données afin de ne retenir que les marchandises qui sont transportées par route à chaque poste frontalier. La base de données fournit des valeurs annuelles, de sorte que la valeur quotidienne des marchandises transportées a été calculée en divisant la valeur annuelle par 365. Le volume quotidien total de marchandises à chaque poste frontalier correspond à la somme des valeurs d'exportation et d'importation. Pour référence, la durée de chaque barricade a été calculée à partir du jour où le barricade a été mise en place jusqu'au jour où elle a été levée.
95. En prenant l'exemple du pont Ambassador, l'Impact commercial total (2,358 millions de dollars) est égal à la Durée des barricades (6 jours) multipliée par la Valeur des échanges par jour (393 millions de dollars).

96. L'impact à chaque poste frontalier a été additionné pour obtenir la valeur totale des marchandises touchées par les perturbations, qui a été estimée à 3,9 milliards de dollars<sup>47</sup>.

**Les barricades aux principaux postes frontaliers : impacts sur le commerce**

Poste frontalier	Durée des barricades	Valeurs des échanges par jour	Impact commercial
Pont Ambassador	6 jours	393 millions \$	2,358 millions \$
Coutts	18 jours	48 millions \$	864 millions \$
Emerson	6 jours	73 millions \$	438 millions \$
Pacific Highway	3 jours	81 millions \$	243 millions \$
<b>Total</b>		<b>595 millions \$</b>	<b>3,903 millions \$</b>

97. En ce qui concerne la circulation transfrontalière des camions, le nombre total de camions entrant ou revenant au Canada en provenance des États-Unis a diminué de 5 % en février 2022 par rapport à la même période en 2021. En Ontario, les barricades du pont Ambassador ont entraîné un déplacement immédiat du trafic de camions vers le passage international de Sarnia, avec une augmentation de 29 % en février 2022 par rapport avec 2021. Cette situation explique la baisse du trafic de 57 % observée au pont Ambassador.
98. Une baisse du trafic transfrontalier aussi été observée dans l'Ouest canadien. En février 2022, le nombre de camions entrant ou revenant au Canada a baissé, par rapport à la même période en 2021, de 48% à Coutts (Alberta), de 29% à Emerson (Manitoba), et de 6% à Pacific Highway (Colombie-Britannique).
99. Il est clair que les barricades ont eu un impact sur la planification des trajets des camions transfrontaliers et sur les flux de marchandises. Cependant, il est difficile d'attribuer les changements mentionnés ci-dessus uniquement à l'impact des barricades, étant donné les autres conditions économiques qui prévalaient à l'époque et qui, à bien des égards, persistent aujourd'hui. On note, par exemple, l'évolution de la demande mondiale des consommateurs et de ses conséquences sur les flux internationaux de marchandises, y compris entre le Canada et les États-Unis, les pénuries de main-d'œuvre qui ont eu une incidence sur la disponibilité des conducteurs, les contrôles frontaliers reliés à la COVID-19 et les exigences en matière de vaccination, les déséquilibres de la chaîne d'approvisionnement mondiale affectant la production de voitures et la réduction de la production dans certains secteurs (fabricants de voitures, aliments et boissons) face à ces changements.

**E. EFFETS NÉGATIFS SUR LE COMMERCE ET LES AUTRES RELATIONS DE TRANSPORT**

**i. Consultations des acteurs de l'industrie avant le 14 février 2022**

100. Depuis le début de la pandémie, TC s'est entretenu régulièrement avec des acteurs de l'industrie du camionnage commercial, de l'industrie des autocars et de l'industrie de la fabrication de véhicules (par exemple, Teamsters Canada, Alliance canadienne du camionnage, Conseil canadien du camionnage privé, Autocar Canada, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, Global Automakers Canada) afin de cerner rapidement les problèmes émergents et de réduire les effets des

<sup>47</sup> Il convient de noter que ce chiffre reflète le volume total des échanges commerciaux affectés par les barricades. Il ne doit pas être compris comme l'impact économique, car on suppose qu'en fin de compte, la plupart des marchandises arriveront à destination, avec du retard ou en étant détournées par d'autres routes.



perturbations<sup>48</sup>. Au moment où les barricades ont commencé, TC organisait des appels avec ces intervenants toutes les deux semaines pour les informer de tout développement concernant les mesures COVID-19 et pour recueillir des commentaires sur les implications des mesures existantes.

101. Pendant la période de temps où les barricades avaient lieu, TC organisait régulièrement des appels conférences avec les intervenants du milieu tels qu'avec:
- Teamsters Canada : les 17 et 31 janvier et le 14 février;
  - Alliance canadienne du camionnage / Conseil du camionnage privé / Association des autocaristes canadiens / Association canadienne des constructeurs de véhicules / Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada : les 19 janvier, 2 février et 15 février.
102. Alors que les barricades ont été qualifiées de problème de "camionnage" dans certains milieux publics, TC a noté des réactions des dirigeants d'associations de camionneurs – et plusieurs dirigeants l'ont clairement affirmé<sup>49</sup> - dénonçant et/ou déclarant n'être pas impliqués dans ces événements<sup>50</sup>. À titre d'anecdote, TC avait été informé que dans les cas où des véhicules commerciaux (camions) étaient impliqués sur les sites de protestation, il s'agissait essentiellement de propriétaires-exploitants<sup>51</sup>. Dans l'ensemble, les acteurs de l'industrie du camionnage transfrontalier étaient frustrés par les problèmes de chaîne d'approvisionnement liés aux retards ou fermetures des postes frontaliers où les blocages étaient bien établis.
103. En date du 11 février, deux associations industrielles (l'Association canadienne des constructeurs de véhicules - l'ACCV, qui comprend Ford, GM et Stellantis – et l'Association des éleveurs de bétail de l'Alberta) ont également soumis à Transports Canada des questions sur les exemptions possibles aux exigences fédérales en matière d'heures de service pour les conducteurs de véhicules commerciaux. Les heures de service concernent les heures de travail, de conduite et de repos obligatoire des conducteurs de véhicules commerciaux. L'article 16 de la *Loi sur les transports routiers* (LTR) permet au Ministre d'accorder une exemption sur les heures de service énoncés dans le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, si l'exemption sert l'intérêt public et ne risque pas de nuire à la sécurité des transporteurs routiers. L'ACCV était préoccupée par le fait qu'en raison de l'impact des barricades au pont Ambassador, les conducteurs transportant des pièces d'automobile à la frontière devaient emprunter des itinéraires alternatifs qui ajoutaient plusieurs heures à leur trajet. Le retard dans l'expédition des pièces avait des répercussions négatives sur les opérations des fabricants de véhicules.
104. L'Association des éleveurs de bétail de l'Alberta a indiqué qu'en raison des barricades à Coutts et Emerson, les camionneurs avaient beaucoup de mal à faire passer la frontière aux bovins vivants destinés à l'abattage dans les usines américaines, à faire passer les camions vides pour les recharger, et à faire rentrer au Canada les camions chargés de nourriture pour le bétail ou d'autres fournitures. Les membres de l'Association subissaient des temps d'attente prolongés et devaient prévoir des détours pour trouver d'autres options afin de traverser la frontière canado-américaine. Ces heures prolongées suscitaient des inquiétudes quant aux obligations liées aux heures de service et au bien-

---

<sup>48</sup> Pour plus de détails sur les consultations de TC, voir *Activités de Transports Canada : Loi sur les mesures d'urgence/barricades*, PB.CAN.00000884.

<sup>49</sup> SSM.CAN.00000335, déclaration de l'Alliance canadienne du camionnage sur les barricades routières et frontalières, datée du 19 janvier 2022.

<sup>50</sup> Voir aussi le résumé des déclarations publiques et des engagements à l'Annexe III.

<sup>51</sup> SSM.CAN.00000343, courriel intitulé *La barricade d'Emerson et l'incapacité de faire plus*, daté du 1er février 2022; SSM.CAN.00000345, échange de courriels sur Atlantic Truckers Association, datés du 27 janvier et 2 février 2022.

être du bétail, dont le transport est interdit au-delà de 36 heures, conformément au *Règlement sur la santé des animaux*.

105. TC s'est engagé auprès des deux associations industrielles afin de bien comprendre la portée et les impacts des barricades sur les transporteurs routiers. Les représentants de TC ont rencontré les membres de l'ACCV le vendredi 11 février 2022, et ceux de l'Association des éleveurs de bétail de l'Alberta le lundi 14 février 2022. En bout de ligne, aucune des deux associations n'a soumis à TC une demande officielle d'exemption des heures de service<sup>52</sup>.
106. Le ministre Alghabra a aussi rencontré, à quelques occasions, des représentants d'associations pour discuter de l'impact des barricades sur leurs industries :
- Le 1<sup>er</sup> février - Alliance canadienne du camionnage;
  - Le 7 février - Alliance canadienne du camionnage, pour discuter des préoccupations liées à la pénurie de conducteurs;
  - Le 8 février - Association canadienne des constructeurs de véhicules, pour discuter de l'impact des barricades sur le pont Ambassador;
  - Le 8 février – Association des fabricants de pièces automobiles (AFPA), pour discuter du besoin potentiel de fermer des usines si la situation devient critique. L'AFPA fait observer que l'accès à d'autres ponts aide, mais que le refoulement de pièces du côté américain est inquiétant;
  - Le 8 février – Conseil canadien du commerce de détail (CCCD). Le CCCD indique que si les barricades s'étendent sur plus de quelques jours, l'inventaire disponible ne sera pas suffisant et que des pénuries sont à prévoir, avec des délais de plusieurs semaines pour ramener les inventaires à un niveau acceptable. On s'inquiète aussi pour les détaillants de gros meubles, qui dépendent du pont Ambassador. On mentionne de plus que Métro commençait à recevoir des avertissements concernant la qualité des fruits et légumes qui serait affectée si les barricades devaient se poursuivre pendant plus de 24 heures. L'organisme « Food, Health & Consumer Products » du Canada (FHCP) a déclaré que cette situation pouvait s'avérer catastrophique, entraînant un important gaspillage alimentaire dû à la détérioration des produits dans les épiceries, dont près de la moitié proviennent des États-Unis. Les barricades pouvaient également entraîner des fermetures d'usines du côté canadien, car certains ingrédients, intrants et composants d'emballage essentiels proviennent des États-Unis. Le CCCD note que les entreprises de transport commencent à refiler l'augmentation des coûts aux détaillants qui, en bout de ligne, la refileront aux consommateurs. Le CCCD et le FHCP ont prévu de publier une déclaration soulignant les répercussions sur les employés, l'économie et les consommateurs. Le Ministre s'est engagé à travailler en vue de réunir et de collaborer avec les autres niveaux de gouvernement et les intervenants de l'industrie pour relever les défis immédiats et à long terme;
  - Le 9 février - Manufacturiers et Exportateurs du Canada : une discussion sur les impacts des barricades au pont Ambassador, au pont Blue Water et au passage Coutts. Les participants P&G, Toyota, Dofasco, 3M, Stellantis et Ford ont discuté des fermetures d'usines automobiles et des préoccupations concernant l'approvisionnement en produits médicaux et de santé;
  - Le 10 février – Constructeurs automobiles mondiaux (CAM) ont demandé à tous les paliers gouvernementaux de travailler ensemble pour trouver une solution à cette situation. CAM a indiqué que la production des usines Toyota et Honda s'était arrêtée en raison d'une pénurie de

---

<sup>52</sup> SSM.CAN.00000388, échange de courriels sur la question de l'exemption des heures de service, datés du 12 février 2022.

pièces et de composants. Ils observent des arrêts similaires aux États-Unis. La faible disponibilité des pièces affectait les consommateurs;

- Le 11 février – Unifor tient une discussion sur l'impact des barricades sur les travailleurs du secteur automobile et du camionnage;
- Le 11 février – L'Association canadienne des importateurs et exportateurs (ACIE) demande comment le gouvernement et l'industrie peuvent mieux collaborer (de manière formelle ou informelle) pour répondre aux problèmes à la frontière. Une discussion a eu lieu sur la vulnérabilité des frontières en général. L'ACIE souligne la nécessité de prendre des mesures pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans le secteur du camionnage et du transport en général, et fait part de ses préoccupations quant aux difficultés rencontrées lors de l'acheminement de fournitures essentielles vers les communautés du Nord en raison des barricades à Coutts et Emerson.

## ii. Consultations des acteurs de l'industrie après le 14 février 2022

107. Les 14 et 15 février, immédiatement après la déclaration d'une situation d'urgence d'ordre public en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence*, TC a fourni par courriel une mise à jour écrite aux intervenants du secteur des transports sur l'invocation de la *Loi sur les mesures d'urgence*, qui comprenait des liens vers le communiqué de presse, le rapport Backgrounder et la *Loi*.<sup>53</sup>
108. Le 18 février, de concert avec le Département de la sécurité publique et la GRC, TC a tenu une séance d'information sur les dispositions relatives au remorquage contenues dans la réglementation avec des représentants des principales associations de remorquage de l'Ontario. Les intervenants présents comprenaient l'Alliance canadienne du camionnage, l'Association canadienne des automobilistes, le Conseil canadien du camionnage privé, l'Ontario Recovery Group et l'Association de remorquage provincial de l'Ontario.
109. TC s'est également engagé à sensibiliser les parties prenantes après la révocation des mesures d'urgence. Le 24 février, TC a communiqué (par téléphone et par courriel) avec un certain nombre d'intervenants du secteur des transports pour les informer que les pouvoirs conférés par la *Loi sur les mesures d'urgence* n'étaient plus en vigueur, pour confirmer que des plans solides pour répondre à de futures perturbations étaient en place et pour souligner l'importance de demeurer vigilant et de maintenir des plans de mesures de sécurité et de cybersécurité à jour. TC a également partagé un bulletin du Centre canadien de cybersécurité qui fournit des détails et des ressources supplémentaires. Les intervenants contactés incluaient : Teamsters Canada (représentants syndicaux des secteurs routier et ferroviaire); des participants des secteurs routier, ferroviaire et maritime; un syndicat maritime; les administrations portuaires canadiennes et la CGVMSL; des intervenants de l'aviation nationale et internationale et les opérateurs de ponts et tunnels internationaux.
110. Enfin, le 23 février, le ministre Alghabra s'est entretenu avec deux intervenants :
  - Des représentants d'Unifor, secteur de l'automobile (Windsor), pour discuter des impacts de la fermeture du pont Ambassador;
  - Aéroport de Windsor, pour une brève discussion avec le PDG Mark Galvin, portant sur la façon dont l'aéroport se porte et sur la reprise.

---

<sup>53</sup> *Activités de Transports Canada : Loi sur les mesures d'urgence/barricades*, PB.CAN.00000884.

**iii. Discussions avec le gouvernement américain**

111. Les barricades ont attiré l'attention de divers homologues aux États-Unis. Comme indiqué précédemment dans ce rapport, même l'apparence d'instabilité au niveau de la circulation des marchandises est grave et affecte l'intérêt des partenaires commerciaux à un niveau élevé.
112. Le 10 février 2022, le ministre Alghabra a reçu un appel du secrétaire du ministère des Transports des États-Unis, M. Buttigieg, pour discuter des barricades aux postes frontaliers et de leur impact sur l'industrie automobile au Canada et aux États-Unis. Ils ont discuté des manifestations en cours et de leur impact sur la circulation sur les ponts internationaux et sur l'approvisionnement en biens. Le Ministre et le Secrétaire ont tous deux reconnu qu'il fallait trouver une solution à cette situation de façon urgente.
113. Le 15 février 2022, le ministre Alghabra a reçu un appel de l'ambassadeur américain David Cohen pour discuter des barricades aux postes frontaliers, en particulier de la situation à Coutts, en Alberta, et à Emerson, au Manitoba. L'ambassadeur Cohen a remercié le Ministre et le gouvernement du Canada de ses efforts pour résoudre le problème et a demandé à être tenu au courant des développements.
114. Le 17 février 2022, le ministre Alghabra a reçu un appel du gouverneur du Montana, Greg Gianforte, pour discuter des barricades au poste frontalier de Coutts. Le Gouverneur s'est enquis de la situation à la frontière et de l'impact du mandat de vaccination sur l'industrie du camionnage. Le Ministre a rassuré le Gouverneur en lui disant que la politique avait été élaborée sur la base des meilleurs conseils médicaux et dans l'intérêt des Canadiens et que la situation au poste frontalier était suivie de près.
115. Toujours le 17 février 2022, le ministre Alghabra a téléphoné au gouverneur du Dakota du Nord, Doug Burgum, pour discuter des barricades aux postes frontaliers et de l'impact sur les chaînes d'approvisionnement. Le gouverneur Burgum a accueilli favorablement les efforts de sensibilisation du ministre et s'est dit très heureux de la réouverture récente du poste frontalier d'Emerson, au Manitoba.

**Annexe I : Responsabilité de surveillance des ponts et tunnels internationaux au sein de  
Transports Canada**

<b>Direction des politiques du transport terrestre (Groupe des politiques)</b>	<b>Direction des politiques du transport ferroviaire (Sécurité et sûreté)</b>	<b>Sûreté du transport terrestre et intermodal (Sécurité et sûreté)</b>
<b>Autorité</b>		
<i>Loi sur les ponts et tunnels internationaux</i>	<i>Règlement sur les ponts et tunnels internationaux</i>	Pas de réglementation sous la <i>Loi sur les ponts et tunnels internationaux</i>
<b>Responsabilités</b>		
Gère les demandes des promoteurs au gouverneur en conseil pour l'approbation des actions suivantes, sur la recommandation du Ministre des transports : - Modifications (comprend les démolitions); - Construction; - Changement de propriété, d'opérateur ou de contrôle	Dirige les inspections de structures des ponts et tunnels internationaux	En l'absence de réglementation, le gouvernement du Canada a conclu des protocoles d'entente volontaires avec un certain nombre de propriétaires internationaux de ponts et de tunnels, dans lesquels ces propriétaires acceptent d'établir un système de gestion de la sécurité pour leurs infrastructures et afin d'encourager une approche cohérente de la sécurité des ponts et tunnels internationaux.
Révise les avis des opérateurs au Ministre et lui donne des instructions si nécessaire.	Révise les rapports détaillés fournis par les propriétaires, tel que requis par la <i>Loi sur les ponts et tunnels internationaux</i> , sur l'état des ponts et tunnels internationaux visés	
	Reçoit et révisé les avis des opérateurs au Ministre concernant les péages, droits de passages ou autres frais, les changements dans les types de véhicules autorisés à emprunter le pont ou le tunnel, les modifications aux heures d'exploitation normales, et les fermetures de ponts d'une durée supérieure à 48 heures.	

## **Annexe II : Méthodologie pour l'analyse de l'impact économique des barricades sur le pont Ambassador**

Afin d'estimer l'impact quotidien des barricades sur le pont Ambassador, TC a utilisé un modèle d'entrées-sorties (I-O). Ce modèle est basé sur les tableaux d'approvisionnement et d'utilisation (TAU) de 2016 fournis par Statistique Canada.

Le principe de base d'un modèle I-O est que chaque industrie achète des intrants à d'autres industries ou à des ménages. Ces intrants peuvent être des biens, des services ou de la main-d'œuvre. De même, chaque industrie vend ses produits à d'autres industries ou ménages. Le TAU rend compte de ces relations d'entrées-sorties pour chaque industrie au Canada.

Lorsqu'une somme d'argent est dépensée dans l'économie pour des biens ou des services, elle génère un flux de demandes en cascade pour des intrants dans des industries en aval, multipliant la valeur de l'investissement initial. Ainsi, il est possible de calculer la valeur cumulative de chaque dollar dépensé au Canada. Cette dépense initiale est assimilable à un "choc". Comme le modèle I-O est parfaitement symétrique, un choc négatif, dû par exemple à une perturbation du flux de biens exportés et importés, peut être calculé de la même manière que le choc initial.

TC a élaboré trois scénarios pour estimer l'impact des barricades sur le pont Ambassador. Ces scénarios se sont traduits par trois chocs différents, en fonction des chiffres d'importations et exportations qui ont été introduits dans le modèle I-O. Tous les chocs étaient basés sur les marchandises exportées et importées par route via le pont Ambassador et provenaient de la *Base de données sur le commerce international de marchandises* de TC. Pour modéliser le choc, des hypothèses détaillées ont été formulées concernant les marchandises et les secteurs touchés par la perturbation. Il a été supposé qu'une proportion du volume total des échanges commerciaux causés par les barricades se traduisait par une perte d'intrants pour les industries canadiennes.

Scénario 1 : Arrêt du secteur automobile. Ce scénario part du principe que le secteur automobile s'arrête pendant que d'autres industries sont en mesure de maintenir leur production grâce aux efforts d'atténuation et de au réacheminement du trafic vers des trajets alternatifs. Cependant, ces autres industries subissent des pertes en raison du caractère périssable de leurs intrants et de leurs exportations. Par exemple, les produits périssables, tels que les légumes frais ou les fleurs, perdent une part importante de leur valeur à chaque jour, alors que ce n'est pas le cas pour une entreprise exportant de l'acier.

Scénario 2 : Arrêt du secteur manufacturier. Ce scénario suppose que, outre l'arrêt des industries automobiles, le manque d'intrants pour d'autres industries manufacturières, telles que la fabrication de machines et de métaux de primaires, entraîne également des fermetures et une incapacité à exporter.

Scénario 3 : Arrêt généralisé des activités économiques. Ce scénario suppose que l'interruption des importations et des exportations traversant le pont Ambassador entraîne des fermetures généralisées et des arrêts de production dans toute l'économie canadienne. Ce scénario suppose que la circulation ne peut pas être réacheminée vers d'autres routes.

L'impact quotidien sur le PIB du Canada a été estimé à 45 millions de dollars par jour pour le scénario 1, 86 millions de dollars par jour pour le scénario 2 et 161 millions de dollars par jour pour le scénario 3.

### **Annexe III : Résumé des déclarations publiques de l'industrie du camionnage**

- Le 25 janvier 2022 : les ministres Alghabra, O'Reagan et Qualtrough et le Président de l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) publient conjointement une déclaration sur la vaccination ([Déclaration conjointe des ministres Alghabra, O'Regan et Qualtrough, et du président de l'Alliance canadienne du camionnage](#))
- Le 29 janvier 2022 : le Président de l'ACC publie une déclaration sur les manifestations à Ottawa ([Déclaration du président de l'Alliance canadienne du camionnage sur les manifestations d'Ottawa - Alliance canadienne du camionnage](#))
  - Note : l'ACC émet des commentaires additionnels sur les manifestations et les barricades les 8, 10 et 14 février ([Les voix de l'industrie canadienne appellent à l'action sur les blocages frontaliers - Alliance canadienne du camionnage ; Les blocus ont un impact sur l'industrie du camionnage et les chauffeurs : ACC - Alliance canadienne du camionnage ; Déclaration de l'ACC sur le recours à la Loi sur les urgences par le gouvernement du Canada - Alliance canadienne du camionnage](#))
- Le 1<sup>er</sup> février 2022 : le Conseil canadien du camionnage privé publie une déclaration sur les manifestations à Ottawa et sur les frontières terrestres ([Déclaration du PMTC sur les manifestations continues à Ottawa et aux frontières terrestres](#))
- Le 7 février 2022 : Teamsters Canada publie une déclaration sur les manifestations et les barricades ([Le véritable ennemi des camionneurs est Covid-19 | Teamsters Canada](#))
- Le 8 février 2022 : la Voix de l'industrie canadienne lance un appel à l'action sur les barricades aux frontières terrestres ([Les voix de l'industrie canadienne appellent à l'action sur les blocages frontaliers](#))