



Transports
Canada

Transport
Canada

Sous-ministre

Deputy Minister

Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur Palmer, Madame Burke, Monsieur Cardegna, Monsieur Labrosse
Cogreffiers du Comité
Comité mixte spécial sur la déclaration de situation de crise
40 rue Elgin, Édifice Chambers
Chambre des communes et Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

À la suite de l'adoption, le 31 mai 2022, de l'ordonnance pour la production de documents relatifs à l'invocation par le gouvernement de la *Loi sur les mesures d'urgence* (« ordonnance de production ») par le Comité mixte spécial sur la déclaration de situation de crise (DEDC), Transports Canada (TC) a entamé un processus afin de déterminer les documents visés. Les groupes de la Sécurité et de la sûreté et des Politiques de TC, qui ont participé aux mesures prises par rapport à l'occupation et aux blocages, ont examiné les documents et ont déterminé lesquels répondent aux critères énoncés dans la motion.

Il a été déterminé que les documents suivants étaient visés par la motion, et ceux-ci constituent la trousse de présentation transmise par TC au DEDC en réponse à l'ordonnance de production. Les documents complets sont joints dans les deux langues officielles, sous réserve des privilèges et des exclusions applicables, aux fins d'examen par le Comité.

1. **Fiche d'information sur l'impact d'un blocus routier au pont Ambassador (11 février 2022)**
Contexte : TC a réalisé une évaluation des répercussions économiques d'un blocus routier sur le pont Ambassador, qui est le passage le plus achalandé de la frontière entre le Canada et les États-Unis, et a déterminé que la perte des mouvements commerciaux à ce passage important serait exceptionnellement dommageable pour l'économie et pourrait entraîner des pénuries de médicaments essentiels, de nourriture et de carburant.
2. **Faits saillants sur les principaux postes frontaliers terrestres dans l'Ouest canadien et en Ontario (14 février 2022)**
Contexte : TC a fourni un résumé des renseignements sur le commerce et le transport entre le Canada et les États-Unis aux principaux passages frontaliers routiers du Canada afin de démontrer le volume et la nature hautement intégrée des échanges commerciaux entre les deux pays.



Transports
Canada

Transport
Canada

Sous-ministre

Deputy Minister

Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

3. Occupation et blocages illégaux : Stratégie d'application de la loi (13 février 2022)

Contexte : TC a fourni une analyse sur l'utilisation des véhicules commerciaux dans les blocages illégaux ainsi qu'une évaluation des outils d'application de la loi qui peuvent être employés par les organismes d'application de la loi compétents. L'analyse a été fondée sur des discussions menées avec les autorités provinciales et territoriales responsables des régimes de sécurité des routes et des véhicules.

4. Stratégie concernant l'enlèvement des véhicules et les remorqueuses (13 février 2022)

Contexte : En collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada et le ministère de la Sécurité publique, TC a examiné des options possibles pour surmonter les défis liés à l'obtention de services de remorquage spécialisés. Ce document était une ébauche destinée à explorer des options, et il n'a pas été entièrement consulté avec d'autres ministères et organismes, notamment le ministère de la Défense nationale.

5. Mesures possibles (13 février 2022)

Contexte : TC a examiné les autorisations et les pouvoirs énoncés dans diverses lois relevant du ministre des Transports et s'est penché sur des options pour aider à mettre fin à l'occupation et aux blocages et appuyer l'application de la loi.

Le Ministère demeure disponible pour répondre à toute question concernant la trousse de présentation.

Cordialement,

Michael Keenan
Sous-ministre des Transports
Transports Canada

Pièces jointes

FICHE D'INFORMATION SUR L'IMPACT D'UN BLOCUS ROUTIER AU PONT AMBASSADOR

Messages clés :

- Le Pont Ambassador est le **passage le plus achalandé** entre le Canada et les États-Unis. Chaque jour, des échanges commerciaux d'une valeur d'environ 390 M\$ transitent par le pont, ce qui représente 26 % des exportations du pays et 33 % des importations par voie routière. Le pont enregistre plus de 7 000 passages quotidiens de véhicules commerciaux.
- On estime que le **coût d'une fermeture complète du pont pour l'économie canadienne** serait d'environ **45 M\$/jour** au cours de la première semaine, en se fondant sur les mesures d'atténuation actuellement mises en place par les expéditeurs et les solutions de rechanges accessibles. Toutefois, les répercussions pourraient atteindre **86 M\$/jour**, voire **161 M\$/jour** (cas extrême), si d'autres postes frontaliers sont bloqués et que la situation se prolonge.
- L'impact sera particulièrement aigu pour l'ensemble des **manufacturiers**, mais surtout ceux du secteur automobile, étant donné la forte concentration de ces entreprises dans le sud de l'Ontario, la grande intégration de la chaîne d'approvisionnement avec les États-Unis et la nature juste-à-temps de leur modèle d'affaires. Les constructeurs automobiles du Canada et des États-Unis, dont Ford, Toyota et Honda, ont déjà commencé à réduire ou à interrompre
- Du lundi au jeudi, du 7 au 10 février, le blocus sur le pont Ambassador a **provoqué un déplacement du trafic** vers les postes frontaliers voisins. La majeure partie du trafic s'est déplacée vers le poste frontalier de Sarnia (augmentation de 100 %); une hausse a également été constatée aux postes de Fort Erie et de Queenston (augmentation de 30 %). L'effet cumulatif hebdomadaire net actuel (-7%) est relativement faible. Le réacheminement du trafic **réduit toutefois le nombre d'heures que les camionneurs sont en mesure de conduire** tout en se conformant aux règles de sécurité et ajoute des coûts importants pour l'industrie.
- Cette perturbation **s'ajoute aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement liées à la pandémie**, comme la pénurie de semi-conducteurs, la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur du camionnage et les récentes inondations en Colombie-Britannique.

Contexte

Ces derniers jours, les manifestants du « Convoi de la liberté » ont mis en place des blocus à quelques postes frontaliers importants, ce qui a entraîné des retards de production et des arrêts de production, des embouteillages aux postes frontaliers, des retards dans les expéditions et une augmentation des coûts de transport.

PROTÉGÉ B

En date du 11 février, **trois postes frontaliers étaient touchés**, et les manifestants prévoient de perturber sept autres postes frontaliers (voir la carte à l'**annexe A**) :

- Le blocus à **Coutts, en Alberta**, qui a commencé à la fin du mois de janvier; les manifestants permettent la circulation sur une voie dans chaque direction, ce qui limite l'impact du blocus.
- Le poste frontalier **d'Emerson, au Manitoba**, est entièrement bloqué depuis la nuit du mercredi 9 février.
- Le **pont Ambassador, en Ontario**, est bloqué depuis le 7 février. La situation reste fluide, mais les manifestants ont accepté d'ouvrir une voie de circulation au Canada depuis les États-Unis le 11 février.

Ce document **met l'accent** sur les répercussions économiques du blocus du **pont Ambassador**.

Importance du pont Ambassador

Le pont Ambassador relie Windsor, en Ontario, à Detroit, au Michigan. Il s'agit du poste frontalier **le plus achalandé** entre le Canada et les États-Unis, tant du point de vue de la valeur des échanges commerciaux qui transitent par le pont que du nombre de véhicules commerciaux qui l'empruntent.

Plus de **140 G\$ d'échanges de marchandises** y ont transité en 2021 (environ 390 M\$/jour), ce qui représente 26 % (63 G\$) des exportations du pays transportées par la route et 33 % (80 G\$) des importations du pays transportées par la route.

Un vaste éventail de marchandises de grande valeur, provenant principalement du **secteur automobile et des secteurs manufacturiers connexes**, transite par ce poste frontalier. Près de la moitié des importations et des exportations passant par le pont Ambassador étaient constitués de véhicules et de pièces automobiles, de machines et d'équipements, de plastiques et d'électronique. De plus, le Canada a importé pour 4 G\$ de **produits pharmaceutiques** et 2,4 G\$ **d'équipement médical**, et a exporté pour plus de 2 G\$ de produits pharmaceutiques et de **produits alimentaires préparés** qui ont transité par le pont Ambassador en 2021 (voir l'annexe B pour plus de détails).

Le pont Ambassador est particulièrement important pour les régions de **l'Ontario et du Québec**, d'où proviennent près de 98 % des marchandises exportées transitant par le pont; le pont est également important pour les États des Grands Lacs, comme le Michigan, l'Ohio, l'Indiana et l'Illinois (voir **l'annexe C** pour plus de détails sur l'origine et la destination des marchandises).

En 2020, le poste a traité 2,7 **millions de passages de véhicules commerciaux** (plus de 7 000 par jour), ce qui représente 28 % du total national et près de deux fois le volume traité par le deuxième poste frontalier en importance, celui de Sarnia.

Analyse des répercussions économiques

Selon les estimations économiques préliminaires de Transports Canada, la fermeture du pont Ambassador bridge entraînerait des pertes nettes de **45 M\$/jour à 161 M\$/jour** au produit intérieur brut canadien. Ces résultats reflètent l'impact d'environ une semaine de blocus avec des mesures d'atténuation plus ou moins importantes, et des arrêts de production partiels ou généralisés. Ces évaluations tiennent également compte du fait que le **secteur automobile canadien** est vulnérable aux perturbations en raison de la nature de la chaîne d'approvisionnement (juste à temps).

Compte tenu des mesures d'atténuation mises en œuvre à l'heure actuelle et des modifications d'itinéraires, il est plus probable que les répercussions réelles **correspondent davantage aux estimations les plus basses** (45 M\$/jour) qu'aux estimations les plus élevées. Les répercussions pourraient toutefois devenir plus importantes si la perturbation se prolongeait pendant une semaine supplémentaire ou si d'autres postes frontaliers devenaient inaccessibles.

Scénarios macroéconomiques

Transports Canada a élaboré trois scénarios pour analyser l'impact de la fermeture d'un pont à l'aide d'un modèle « entrées-sorties », en tenant compte du fait qu'une série d'industries canadiennes dépendent fortement des marchandises importées par le pont :

Scénario 1 : Interruption des activités du secteur automobile (45 M\$/jour). Ce scénario suppose que le secteur automobile interrompt ses activités alors que d'autres industries sont en mesure de poursuivre leurs activités grâce aux **mesures d'atténuation** et à la réorientation du trafic vers d'autres postes frontaliers.

Cependant, ces autres industries subissent des pertes en raison du caractère périssable de leurs intrants et de leurs exportations. Par exemple, on suppose que les biens périssables, comme les fleurs et les légumes frais, perdent chaque jour une forte proportion de leur valeur, alors que ce n'est pas le cas pour une entreprise exportant de l'acier.

Scénario 2 : Interruption des activités du secteur manufacturier (86 M\$/jour). Ce scénario suppose que, outre l'interruption des activités du secteur automobile, le manque d'intrants dans d'autres secteurs manufacturiers, tels que la fabrication de machines et de métaux de première fusion, entraîne également des interruptions de production et des problèmes d'exportation.

Scénario 3 : Fermeture généralisée de l'économie (161 M\$/jour). Ce scénario suppose que l'interruption des importations et des exportations traversant le pont Ambassador entraîne des fermetures et des arrêts de production généralisés dans toute l'économie canadienne. Ce scénario suppose que le trafic ne peut pas être réacheminé vers d'autres postes.

Voir **l'annexe D** pour des informations détaillées sur l'impact économique du blocus.

PROTÉGÉ B

Impact sur les principales chaînes d'approvisionnement

Certaines industries seront plus touchées que d'autres, car elles dépendent fortement des mouvements commerciaux sur le pont Ambassador pour maintenir leur chaîne d'approvisionnement.

Le **secteur automobile canadien**, qui est concentré dans le sud de l'Ontario, est le plus touché par la fermeture du pont. Il s'agit de l'une des chaînes d'approvisionnement les plus intégrées entre les États-Unis et le Canada, les composants traversant la frontière par camion à plusieurs reprises au cours du processus de production. La part du contenu américain est élevée dans les exportations canadiennes de véhicules automobiles et de pièces vers les États-Unis.

De nombreuses usines de montage ont également **adopté des modèles d'organisation « juste-à-temps »**, dans lesquels les pièces et les composants des véhicules sont produits et expédiés sur demande. Cela signifie qu'elles ont de très petits stocks de pièces (l'équivalent d'un ou deux jours de production). Les constructeurs automobiles du Canada et des États-Unis ont déjà commencé à réduire ou à annuler la production en raison de la pénurie de pièces :

- **Ford Canada** a réduit la capacité de ses usines d'Oakville (Ontario) et de Windsor.
- Les usines de **Toyota Canada** à Cambridge et à Woodstock, en Ontario, resteront probablement inactives au moins pour le reste de la semaine.
- **Honda Canada** a brièvement suspendu la production à son usine d'Alliston, en Ontario, mercredi et jeudi, et a prévu de suspendre temporairement une ligne de production vendredi.
- L'usine **Stellantis** de Windsor (qui fabrique les mini-fourgonnettes Chrysler), a réduit la production de deux équipes mardi avant de les remettre en marche mercredi.

L'industrie de **production d'aliments et de boissons** du Canada dépend fortement des fournisseurs américains (de fruits et de légumes), surtout en hiver, et les retards créés par les blocus auront un impact sur la fraîcheur des produits. Il existe un risque que certains fabricants doivent fermer leurs portes si la situation persiste, ce qui pourrait se traduire par une diminution du nombre de produits disponibles et une hausse des prix sur les marchés alimentaires.

Pour bon nombre d'entreprises canadiennes, ces blocus **s'ajoutent aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement liées à la pandémie**, comme la pénurie de semi-conducteurs, qui touchent déjà l'industrie de l'automobile. De même, l'industrie de l'alimentation a déjà été touchée par deux ans de pandémie, la pénurie de la main-d'œuvre et les récentes inondations en Colombie-Britannique.

Autres itinéraires possiblesAutres postes frontaliers

En fonction des plus récentes données de l'Agence des services frontaliers du Canada, le blocus du pont Ambassador a entraîné une redistribution du trafic vers d'autres postes frontaliers à proximité (Sarnia, Fort Erie et Queenston).

PROTÉGÉ B

Au cours de la semaine du 7 février (du lundi au jeudi), le trafic commercial au poste frontalier de Sarnia (pont Blue Water) était presque deux fois plus élevé que la semaine précédente, tandis qu'il était 30 % plus élevé à Fort Erie et à Queenston, ce qui indique une redistribution régionale importante du trafic vers ces postes frontaliers, car le poste Ambassador est resté fermé.

L'incidence cumulative nette du blocus du pont Ambassador du lundi au jeudi était relativement faible (- 7 % par rapport à la semaine précédente).

La modification des itinéraires pose toutefois des problèmes aux fabricants et au secteur du transport routier. En effet, cette approche rallonge inutilement le temps de déplacement des camionneurs. Comme la réglementation canadienne limite le nombre d'heures consécutives pendant lesquelles un chauffeur de camion commercial peut travailler, cela aura des répercussions sur la capacité de l'industrie du transport.

Les volumes de trafic commercial et de voyageur aux postes du pont Ambassador, de Sarnia, de Fort Erie et de Queenston figurent à l'**Annexe E**.

Substitution modale limitée

Il n'y a que peu de chevauchement entre les produits transportés par train et par camion. Le transport ferroviaire est surtout utilisé pour le transport de marchandises lourdes et encombrantes sur de longues distances, tandis que le transport routier est surtout utilisé pour le transport de produits finis et manufacturés, qui doivent être livrés rapidement. Par conséquent, il n'y a que **très peu de possibilités de substitution modale**, surtout à court terme, en cas d'urgence.

L'**Annexe F** montre les principales marchandises transportées par chemin de fer et par route en provenance et à destination des États proches, moyens et éloignés.

En ce qui concerne les **autres options de substitution**, les constructeurs automobiles et les entreprises pharmaceutiques ont envisagé d'utiliser le **transport aérien** comme mode de transport alternatif pour transporter leurs produits.

ANNEXE A :

Manifestations contre le mandat de la COVID-19 – Répercussions sur les points d’entrée commerciaux de l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)



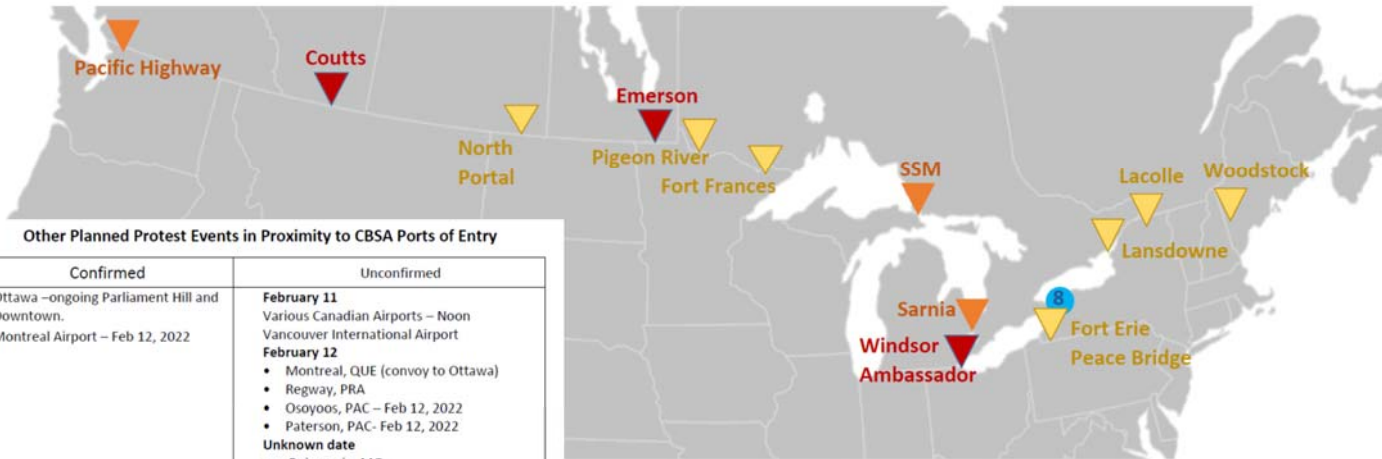
COVID Mandate Protests – Impacts to Commercial CBSA Ports of Entry

PROTECTED B
2022/2/11 07:30h

- ▼ Ongoing Blockade of CBSA Port of Entry – Travellers and Commercial Goods
- ▼ Ongoing Protest in Proximity to CBSA Port of Entry – No Impact
- ▼ Planned Protest in Proximity to CBSA Port of Entry
- CBSA Port of Entry – Designated Commercial Office – Not Currently Impacted

CBSA Designated Commercial Offices (Land)

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| 1. Pacific Highway Commercial | 7. Fort Erie (Peace Bridge) |
| 2. Coutts | 8. Queenston |
| 3. North Portal | 9. Lansdowne |
| 4. Emerson | 10. St-Bernard-de-Lacolle |
| 5. Sarnia (Blue Water) | 11. Woodstock |
| 6. Windsor (Ambassador) | |



Other Planned Protest Events in Proximity to CBSA Ports of Entry

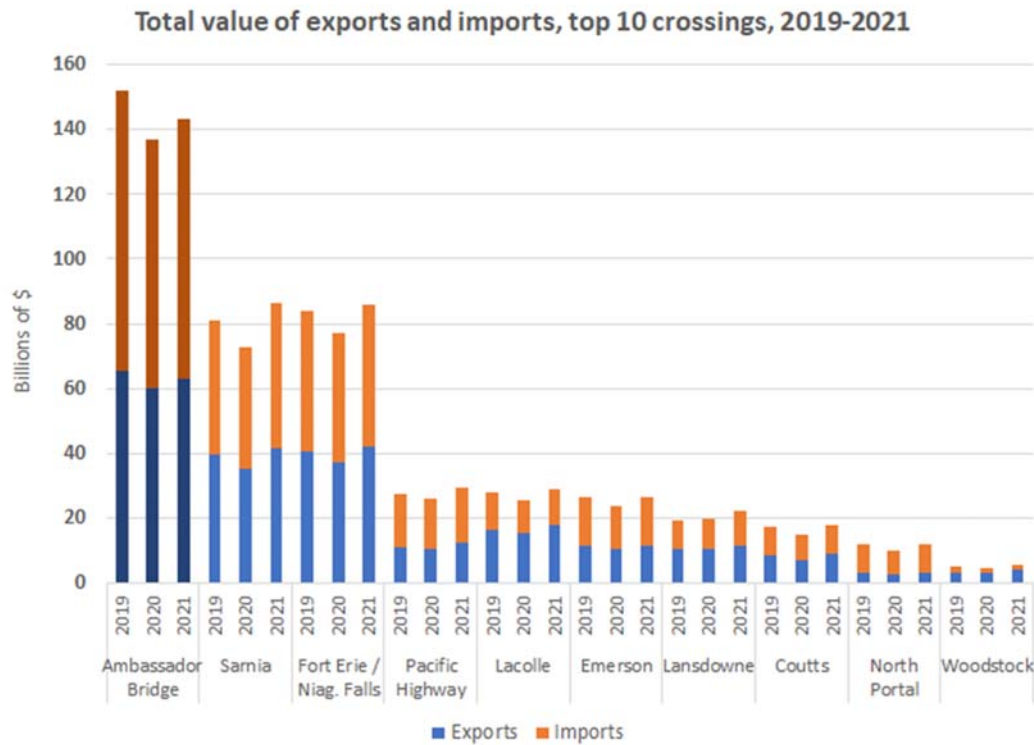
Confirmed	Unconfirmed
<ol style="list-style-type: none"> Ottawa –ongoing Parliament Hill and Downtown. Montreal Airport – Feb 12, 2022 	<p>February 11</p> <ul style="list-style-type: none"> Various Canadian Airports – Noon Vancouver International Airport <p>February 12</p> <ul style="list-style-type: none"> Montreal, QUE (convoy to Ottawa) Regway, PRA Osoyoos, PAC – Feb 12, 2022 Paterson, PAC- Feb 12, 2022 <p>Unknown date</p> <ul style="list-style-type: none"> Boissevain, MG <p>United States</p> <ul style="list-style-type: none"> Buffalo – Feb 11, 2022 Peace Bridge, NY – Feb 12, 2022 Port Huron / Sarnia – Feb 12, 2022

PROTECTION • SERVICE • INTEGRITY



ANNEXE B :

Valeur totale des exportations et des importations, 10 principaux postes frontaliers, 2019-2021



Importations (source : Statistique Canada, Statistiques du commerce de marchandises)

HS2 Commodity Type	2019		2020			2021		
	\$ value (B)	% share	\$ value	% share	y/y change	\$ value	% share	y/y change
Automotive	\$23.50	27.20%	\$17.70	23.10%	-24.70%	\$17.40	21.70%	-1.70%
Machinery	\$15.40	17.80%	\$13.50	17.60%	-11.90%	\$13.60	17.00%	0.70%
Electronics	\$9.20	10.60%	\$7.60	10.00%	-16.70%	\$7.40	9.30%	-3.00%
Pharmaceutical products	\$1.80	2.00%	\$1.90	2.50%	10.30%	\$4.00	5.00%	106.20%
Plastics	\$3.40	3.90%	\$3.40	4.40%	-0.60%	\$3.70	4.60%	8.90%
Medical or surgical equipment	\$2.40	2.80%	\$2.20	2.80%	-8.70%	\$2.40	2.90%	8.80%
Furniture	\$2.50	2.90%	\$2.20	2.90%	-11.50%	\$2.20	2.70%	-3.20%
Iron and Steel	\$2.10	2.40%	\$1.70	2.20%	-20.80%	\$2.10	2.60%	25.00%
Articles of iron or steel	\$2.00	2.30%	\$1.80	2.40%	-7.60%	\$2.10	2.60%	13.10%
Prepared food	\$1.30	1.50%	\$1.50	2.00%	16.30%	\$1.40	1.80%	-5.40%
All other commodities	\$22.90	26.50%	\$23.20	30.20%	1.00%	\$23.90	29.80%	3.20%
Total	\$86.40	100.00%	\$76.80	100.00%	-11.20%	\$80.10	100.00%	4.30%

PROTÉGÉ B

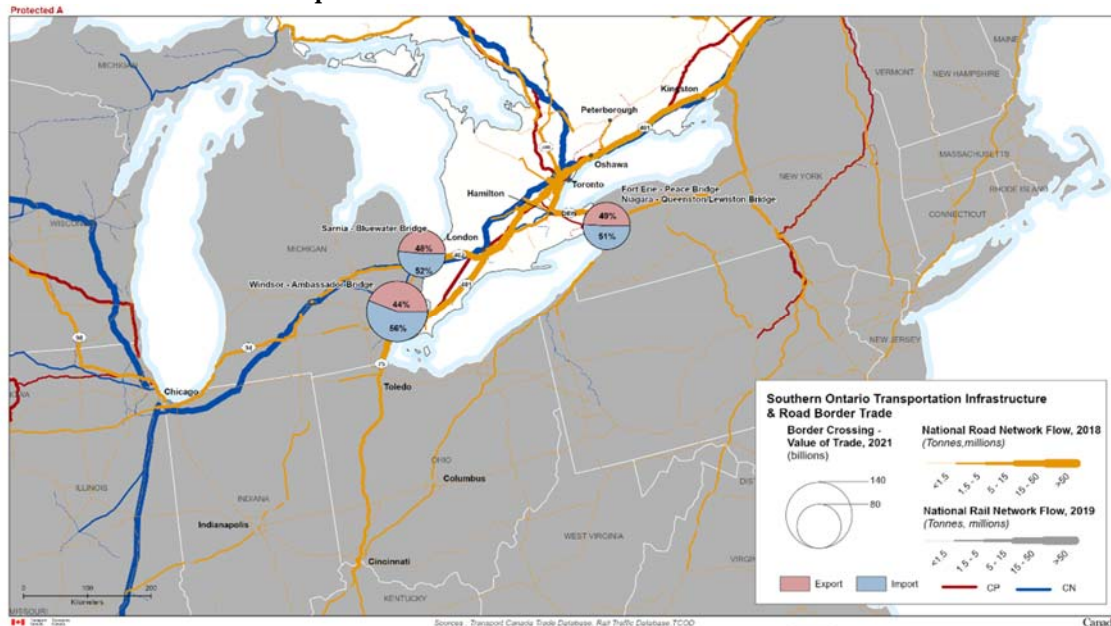
Exportations (source : Statistique Canada, Statistiques du commerce de marchandises)

HS2 Commodity Type	2019		2020			2021		
	\$ value (B)	% share	\$ value	% share	y/y change	\$ value	% share	y/y change
Automotive	\$18.10	27.70%	\$14.30	23.80%	-21.20%	\$13.30	21.10%	-6.50%
Machinery	\$10.40	15.90%	\$8.70	14.40%	-17.00%	\$8.50	13.50%	-1.20%
Plastics	\$2.90	4.50%	\$3.10	5.10%	4.20%	\$3.40	5.40%	11.50%
Electronics	\$2.80	4.30%	\$2.70	4.40%	-6.30%	\$2.90	4.60%	10.20%
Pharmaceutical products	\$2.40	3.60%	\$2.30	3.90%	-2.00%	\$2.40	3.70%	1.10%
Iron and steel	\$1.60	2.40%	\$1.50	2.40%	-5.50%	\$2.30	3.70%	58.30%
Prepared foods	\$1.80	2.80%	\$2.10	3.50%	12.70%	\$2.20	3.50%	6.40%
Furniture	\$2.30	3.50%	\$2.00	3.30%	-13.50%	\$2.00	3.10%	0.30%
Articles of iron or steel	\$1.50	2.30%	\$1.40	2.40%	-3.70%	\$2.00	3.10%	39.70%
Aluminum and articles thereof	\$1.20	1.90%	\$1.40	2.30%	12.10%	\$1.70	2.80%	28.20%
All other commodities	\$20.40	31.20%	\$20.70	34.50%	1.30%	\$22.40	35.40%	8.20%
Total	\$65.50	100.00%	\$59.90	100.00%	-8.40%	\$63.20	100.00%	5.40%

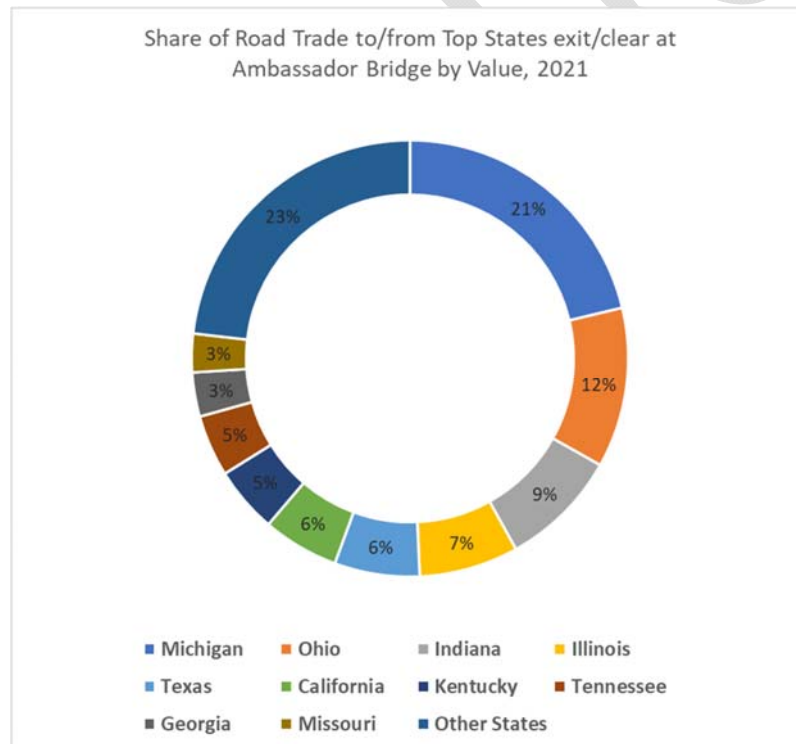
PROTÉGÉ B

Annexe C : Valeur des échanges commerciaux aux postes frontaliers du Sud de l'Ontario et flux des réseaux routier et ferroviaire

Infrastructures de transport du Sud de l'Ontario et commerce frontalier routier

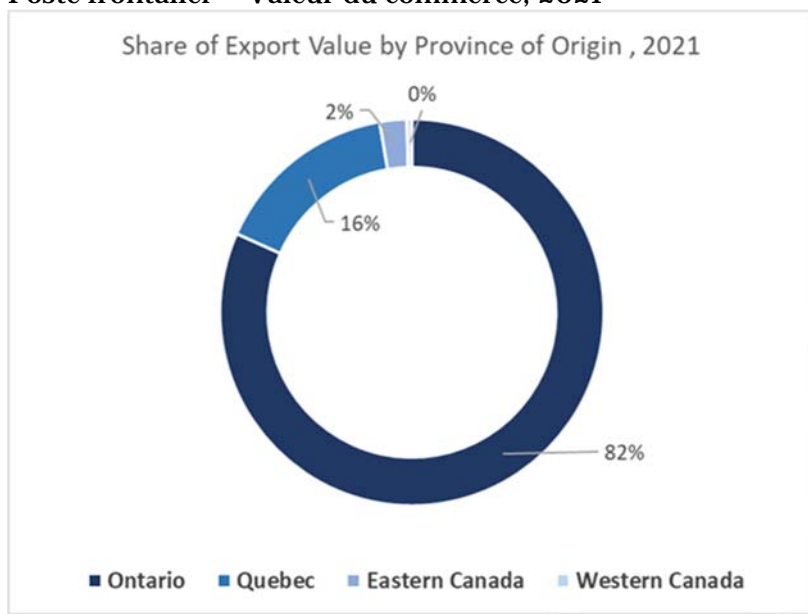


Part du commerce routier à destination/en provenance des principaux États, à la sortie/au dédouanement au pont Ambassador, en valeur, 2021



PROTÉGÉ B

Poste frontalier – Valeur du commerce, 2021



ÉBAUCHE

PROTÉGÉ B

Annexe D : Fermeture du pont Ambassador – Répercussions économiques

(Répercussions quotidiennes sur le PIB canadien au cours de la première semaine, en M \$)

Industrie	Scénario 1 « Faible »	Scénario 2 « Moyen »	Scénario 3 « Élevé »
Toutes les industries	45.2	85.5	160.6
Fabrication de matériel de transport	14.8	15.1	15.9
Fabrication de produits alimentaires et de boissons	1.0	1.3	11.6
Fabrication de machines	0.4	7.9	8.4
Fabrication de produits chimiques	0.5	1.0	8.1
Première transformation des métaux	1.5	6.3	6.7
Autres industries manufacturières	1.5	2.5	14.7
Commerce de gros et de détail	4.5	8.2	14.6
Transport et entreposage	2.2	4.1	8.0
Agriculture et foresterie	0.8	1.0	7.9
Autres industries	18.1	38.1	64.7

Source : Transports Canada

PROTÉGÉ B

Annexe E : Volume de voyageurs et de marchandises commerciales aux postes frontaliers – pont Ambassador, à Sarnia, à Fort Erie et à Queenston

Moyens de transport commerciaux – RSO

# Passages (Commercial Conveyances)	2022-01-31	2022-02-01	2022-02-02	2022-02-03	2022-02-07	2022-02-08	2022-02-09	2022-02-10
	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday
Windsor Ambassador Bridge Commercial	3,554	4,864	4,365	3,385	1,728	5	0	0
Sarnia Blue Water Bridge Commercial	2,117	2,828	2,182	1,937	2,663	4,845	5,119	4,894
Fort Erie Commercial	1,258	1,762	1,832	1,260	1,362	2,009	2,241	2,526
Niagara Queenston Commercial	1,168	1,386	1,440	1,017	1,213	1,372	1,914	1,964
Commercial Conveyance Total	8,097	10,840	9,819	7,599	6,966	8,231	9,274	9,384
Difference					-14%	-24%	-6%	23%
					-1,131	-2,609	-545	1,785

Moyens de transport de voyageurs – RSO

# Passages (Non-Commercial Conveyances)	2022-01-31	2022-02-01	2022-02-02	2022-02-03	2022-02-07	2022-02-08	2022-02-09	2022-02-10
	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday
Windsor Ambassador Bridge Travellers	1,825	1,873	1,040	872	611	15	21	16
Windsor Tunnel	2,711	3,058	1,693	1,551	4,029	4,462	4,823	4,762
Sarnia Blue Water Bridge Travellers	566	550	279	331	578	394	380	485
Fort Erie Traveller	1,164	1,085	1,017	641	1,140	998	969	930
Niagara Queenston Bridge Travellers	543	416	416	284	491	445	452	586
Rainbow Bridge Traveller	339	278	265	179	334	301	381	465
Non-Commercial Conveyance Total	7,148	7,260	4,710	3,858	7,183	6,615	7,026	7,244
Difference					0%	-9%	49%	88%
					35	-645	2,316	3,386

PROTÉGÉ B

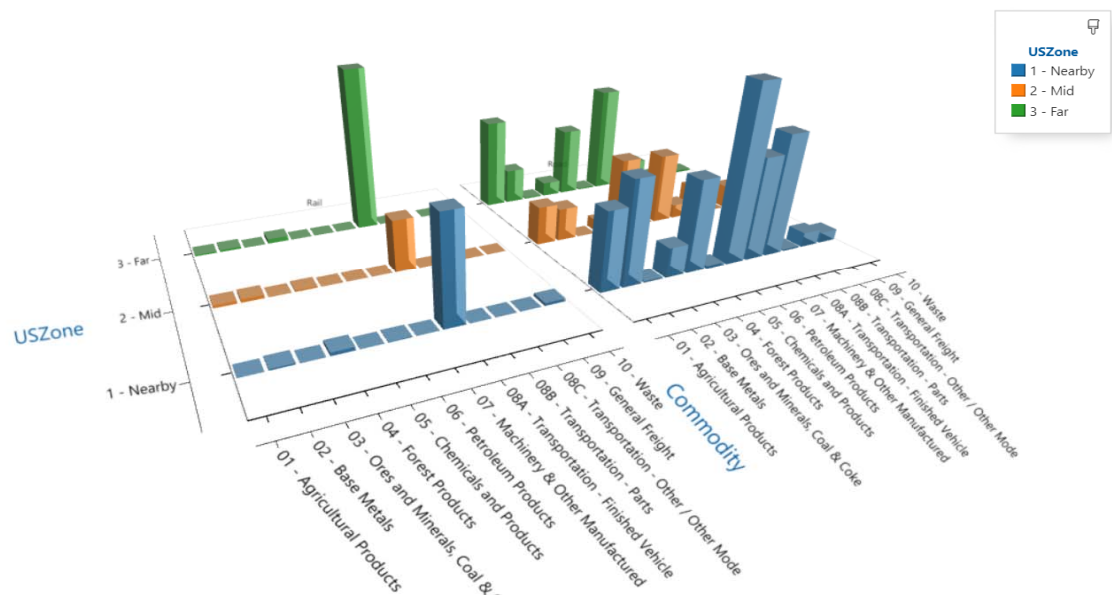
Annexe F : Principales marchandises transportées par voie ferroviaire et par voie routière vers/ depuis des États voisins, intermédiaires et éloignés.

L'étendue de la spécialisation modale peut être observée dans les données sur le commerce de marchandises du pays à partir des valeurs par produit et par tranches de distance. Les États « voisins » de Windsor sont le Michigan, l'Ohio, le Wisconsin, l'Illinois et l'Indiana, tandis que les États « intermédiaires » font partie d'une bande d'États adjacents aux États voisins. Il s'agit du Minnesota, de l'Iowa, du Kentucky, de la Virginie, de la Pennsylvanie et de New York. Les autres États plus loin seraient classés dans la catégorie d'États « éloignés ».

Très peu des principaux produits transportés par camion pourraient être transportés par train. Le mode ferroviaire transporte environ la moitié des véhicules finis, mais à part cela, pratiquement aucune marchandise en provenance des États adjacents au pont Ambassador ou situés dans un rayon de moins de 500 km de celui-ci ne devrait être déplacée par train.

Valeur des échanges commerciaux - marchandises transportées par camion et par train, qui passent par Windsor

Trade Value by Proximity of US State and Commodity for Rail/Truck for Windsor, ON



Faits saillants sur les principaux postes frontaliers routiers en Ontario et dans l'Ouest canadien

Ontario

- Les trois plus importants postes frontaliers de l'Ontario (Windsor-Ambassador, Sarnia, Fort Erie-Niagara) représentaient plus de 315 G\$ d'échanges annuels en 2021 (147 G\$ d'exportations, 169 G\$ d'importations). Les produits manufacturés et l'automobile étaient les produits les plus échangés.
 - Le **pont Ambassador, en Ontario**, est le poste frontalier le plus achalandé du Canada. Il facilite des échanges commerciaux d'une valeur de plus de 140 G\$, les secteurs de la fabrication et de l'automobile représentant plus de 50 % de cette valeur.
 - **Sarnia, en Ontario**, a enregistré un volume d'échanges de 86 G\$ en 2021, dont près de 55 % de produits manufacturés ou de produits liés à l'automobile et à ses pièces.
 - **Fort Erie-Niagara** avait un volume d'échanges de 86 G\$ en 2021. Les produits manufacturés, les métaux et les produits automobiles représentaient la majeure partie des échanges commerciaux.

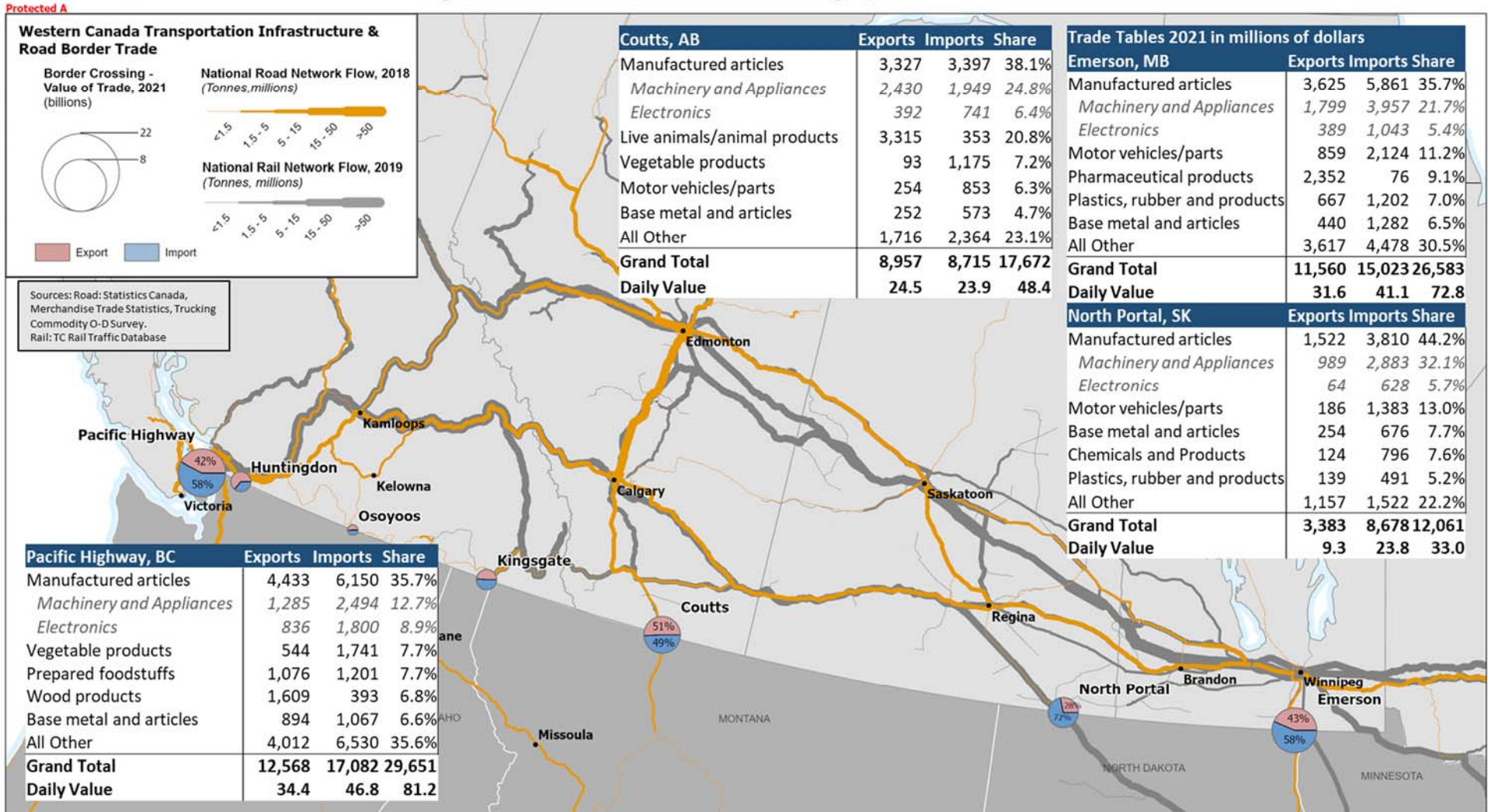
Ouest du Canada

- L'Ouest canadien **compte quatre grands postes frontaliers commerciaux terrestres** : Pacific Highway, en Colombie-Britannique, Coutts, en Alberta, North Portal, en Saskatchewan, et Emerson, au Manitoba.
- En 2021, ces quatre postes frontaliers terrestres représentaient un **volume d'échanges total de 86 G\$**, dont 36,5 G\$ d'importations et 49,5 G\$ d'exportations. Les articles manufacturés constituent le produit le plus important, représentant 37,4 % du volume des échanges des quatre principaux postes frontaliers terrestres.
 - **Pacific Highway, en Colombie-Britannique**, est le poste frontalier le plus achalandé de l'Ouest canadien, avec un volume d'échanges de 30 G\$ en 2021. Les articles manufacturés représentent 35,7 % du commerce total, tandis que les autres produits importants comprennent les produits végétaux et les produits alimentaires préparés.
 - **Coutts, en Alberta**, avait un volume d'échanges de 17,7 G\$ en 2021. Outre les articles manufacturés, qui représentaient 38,1 % du volume des échanges, la traversée est importante pour les produits agricoles, qui représentaient 28,0 % des échanges.

- **Emerson, au Manitoba**, représentait un volume d'échanges total de 26,6 G\$ en 2021. De ce montant, 35,7 % étaient des articles manufacturés. De plus, les véhicules automobiles et leurs pièces représentaient 11,2 %, tandis que les produits pharmaceutiques constituaient un autre 9,1 %.
- **North Portal, en Saskatchewan**, a enregistré un volume d'échanges de 12,1 G\$, dont 44,2 % d'articles manufacturés. En outre, 13,0 % du volume des échanges étaient constitués de véhicules automobiles et de pièces.

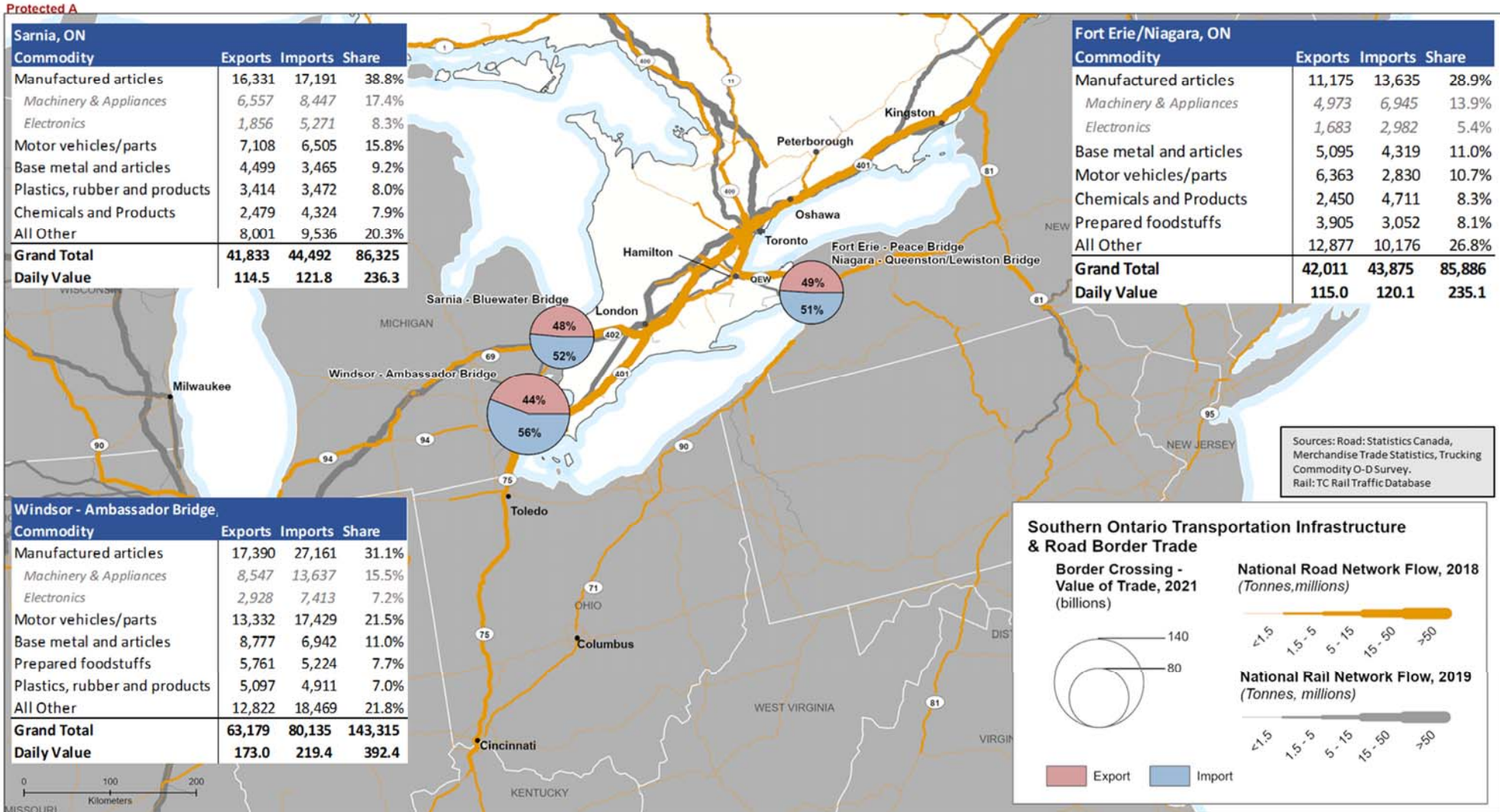
Principaux postes frontaliers terrestres, Ouest du Canada

Principal Land Border Crossings, Western Canada

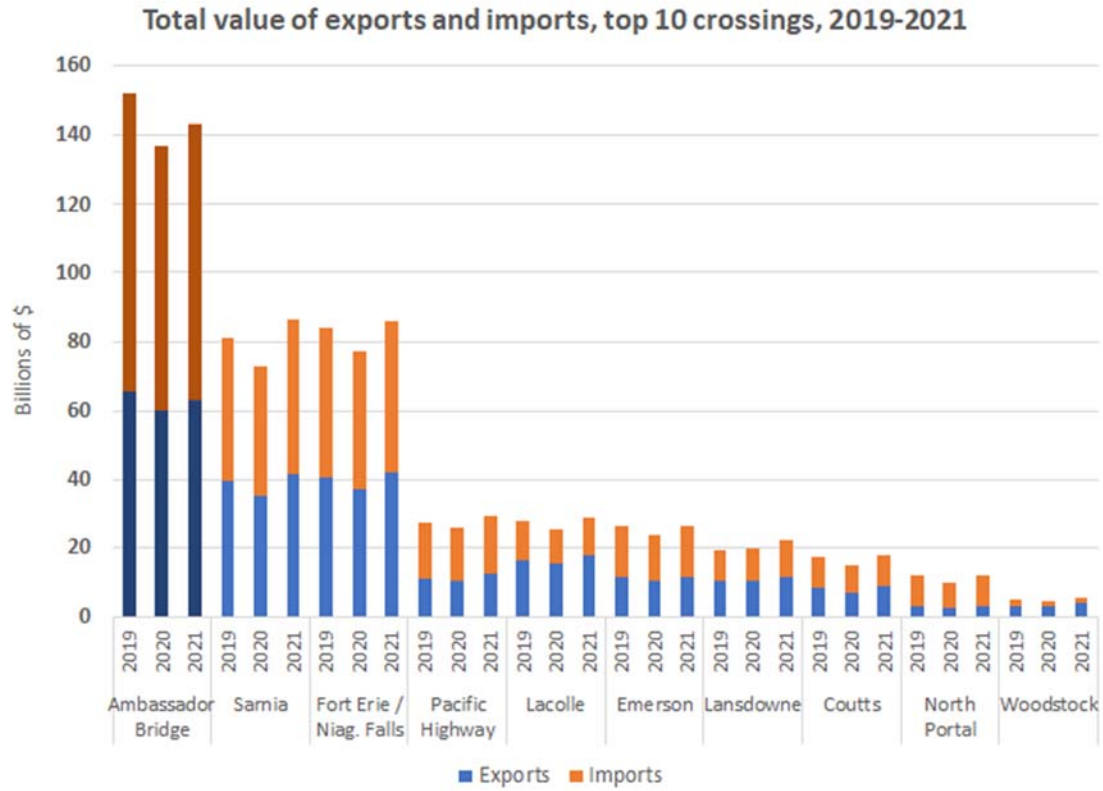


Principaux postes frontaliers terrestres, Est du Canada

Principal Land Border Crossings, Eastern Canada



Valeur totale des exportations et des importations, 10 principaux points de passage, 2019-2021



Occupation/Blocages illégaux : Stratégie d'application stratégique

CONTEXTE

Compte tenu de la complexité de l'occupation et des blocages qui durent depuis plusieurs jours, une résolution sécuritaire exige que les trois ordres de gouvernement collaborent et exercent tous les pouvoirs appropriés. À cette fin, et en particulier en ce qui concerne les activités illégales impliquant des véhicules automobiles commerciaux (camions), Transports Canada propose une « stratégie d'application de la loi » à l'intention des services de police, des administrations locales et des autorités responsables des transports des juridictions, des villes et des provinces. Cette stratégie comporte deux éléments clés :

1. **Communications**
2. **Application de la loi**

1. COMMUNICATIONS

Certains individus impliqués dans des activités illégales dans le cadre des manifestations ne pensent pas qu'ils font quelque chose d'illégal et qu'il n'y aura donc pas de conséquences négatives pour ces actions. Le contraire est vrai. Les conséquences pourraient être graves.

L'adoption immédiate de cette stratégie et la communication claire et directe aux manifestants (et aux Canadiens) des activités illégales en jeu — et de leur impact — pourraient inciter à la conformité et « décoller » certains camions une fois que leurs propriétaires auront pris conscience des coûts et des risques économiques potentiels.

La séquence des messages est importante. Il est prévu que les messages clés suivants soient utilisés par les dirigeants fédéraux, provinciaux et municipaux lorsque les forces de l'ordre locales sont prêtes à agir et lorsqu'il existe une perspective raisonnable d'une application prochaine, tout en donnant aux manifestants le temps de se conformer.

- La participation à des manifestations licites est un droit fondamental au Canada. Enfreindre la loi ne l'est pas.
- Les blocages obligent certaines usines à déposer leurs outils et à renvoyer les travailleurs chez eux. Ils entravent la capacité de ces derniers à gagner leur vie et à accéder aux biens essentiels, y compris la nourriture dans les épiceries. Et ils font en sorte que les Canadiens se sentent menacés dans leurs foyers et leurs communautés.
- Les personnes impliquées dans ces blocages et qui enfreignent plusieurs dispositions de chacun des points suivants :
 - Règlements municipaux
 - Code de la route provincial
 - *Loi sur la protection civile et la gestion des situations d'urgence* [Ontario seulement]
 - *Critical Infrastructure Defence Act* [Alberta seulement]
 - *Code criminel* du Canada.
- Les méfaits, l'intimidation, l'obstruction des efforts de la police, l'utilisation inutile des klaxons, les infractions au Code de la route — ces infractions, et bien d'autres encore, sont toutes punissables par la loi, avec des amendes de plusieurs milliers de dollars, un dossier permanent de condamnation pénale, voire une peine de prison.
- Les véhicules utilisés dans les blocages sont susceptibles d'être saisis et mis en fourrière par la police.
- Les propriétaires et exploitants de camions doivent savoir que, en vertu du décret d'urgence en vigueur dans la province de l'Ontario, leur permis de conduire, la partie immatriculée de leur permis ou leur certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire pourrait être immédiatement retiré ou suspendu. Ils peuvent également recevoir une amende d'un maximum de 100 000 \$ ou d'un an de prison pour chaque jour qu'ils contreviennent à la loi.
- Ceux en Alberta qui font obstruction à l'exploitation de l'infrastructure essentielle, qui l'interrompent ou qui interfèrent avec, de manière à la rendre non fonctionnelle, peuvent recevoir une amende de 1 000 \$ à 25 000 \$ ou une peine d'emprisonnement. De plus, toute personne qui soutient, conseille ou ordonne à une autre personne de commettre une offense est également coupable d'une offense.

- Les gouvernements du Canada et des États-Unis se sont tous deux engagés à ce que toute personne reconnue coupable d'une infraction criminelle en rapport avec ces blocages ne puisse pas franchir la frontière. Cela signifie que les Canadiens ne seront pas autorisés à entrer aux États-Unis et que les citoyens américains ne seront pas autorisés à entrer au Canada.
- Toutes ces condamnations et amendes [et confiscations d'actifs] font l'objet d'une procédure régulière devant les tribunaux et par les autorités réglementaires provinciales.
- Soyons clairs : il est illégal de bloquer les autoroutes et les rues de la ville et de rançonner le gagne-pain de ses concitoyens.
- Sachez ceci : Les autorités chargées de faire respecter la loi sont habilitées à procéder à des arrestations, à porter des accusations et à poursuivre vigoureusement les actions de répression. Toute personne qui poursuit ces activités illégales doit se considérer comme avertie des conséquences.
- Mais nous préférons vraiment qu'on n'en arrive pas là. Nous demandons donc aux manifestants de comprendre ce qui est en jeu. Pour le bien de votre propre sécurité, de votre bien-être économique et de votre capacité à gagner votre vie avec votre véhicule commercial... nous vous demandons de rentrer chez vous maintenant.

2. Application de la loi (voir annexe A pour des exemples d'infractions)

Il est possible de prendre des mesures d'application décisives lorsque des camions commerciaux ou d'autres véhicules sont impliqués dans une manifestation/démonstration illégale :

A. Police

1. Imposer des amendes pour chaque véhicule en infraction avec les dispositions de la législation applicable et/ou lorsque les conducteurs ne se conforment pas aux demandes/directions de la police.
2. Effectuer une surveillance, recueillir les numéros de plaque et les informations sur les conducteurs de tous les véhicules impliqués et les transmettre aux autorités provinciales.
3. Remorquer, mettre en fourrière et, dans certains cas, saisir les véhicules impliqués.

B. Autorités provinciales de transport

1. Soutenir les forces de l'ordre locales dans la gestion des flux de véhicules, par exemple en effectuant des contrôles routiers de sécurité et d'émissions, avec des sanctions maximales en cas d'infraction (p. ex., amendes ou mise en fourrière des véhicules).
2. Utilisation ou établissement d'une législation provinciale d'urgence créant des infractions supplémentaires pour les blocages illégaux comme en Nouvelle-Écosse, en Ontario et en Alberta.
 - i. Par exemple, pour toute personne en Ontario qui ne se conforme pas à une ordonnance prise en vertu du décret d'urgence ou qui interfère ou fait obstruction envers toute personne dans l'exercice d'un pouvoir ou l'exécution d'une tâche, l'amende est : a) pour une personne, un maximum de 100 000 \$ ou 1 an d'emprisonnement; b) pour une société, un maximum de 10 millions de dollars ou 1 an d'emprisonnement; et c) pour une personne qui est un directeur ou représentant d'une société, un maximum de 500 000 \$ ou 1 an d'emprisonnement. Il s'agit d'offenses quotidiennes. Les tribunaux peuvent accroître l'amende imposée à une personne d'un montant équivalent aux bénéfices financiers qui ont été acquis.
3. Évaluer les données de surveillance afin de déterminer s'il y a lieu de procéder à une enquête ou à une vérification plus poussée relativement à l'immatriculation des conducteurs de véhicules commerciaux.

C. Solliciteurs généraux/Procureurs généraux des provinces

1. Donner des instructions aux procureurs de la Couronne pour qu'ils mettent en œuvre cette stratégie par des poursuites agressives et des peines maximales.

D. Gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux

1. Optimiser les occasions de faire connaître de manière agressive les poursuites et les condamnations qui en résultent afin de dissuader de futurs actes.

En guise de contexte supplémentaire, il est important de noter des considérations supplémentaires pour les conducteurs de camions, en plus de celles qui pourraient s'appliquer aux conducteurs de véhicules de tourisme typiques, notamment :

- *Permis de conduire de classe 1 (classe A)*
 - Le permis peut être suspendu en cas de condamnation pour des infractions graves au *Code criminel* liées à la conduite (conduite en état d'ébriété, conduite dangereuse causant des blessures, la mort, etc.)
 - Le permis peut également être suspendu en raison d'une accumulation importante de points d'inaptitude.

- *Profil de transporteur commercial (p. ex., appelé en Ontario Certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire [CIUVU])*
 - Le CIUVU est délivré à l'entreprise (y compris un propriétaire-exploitant) et le certificat comporte une cote de sécurité du transporteur.
 - La cote de sécurité peut être affectée par des condamnations liées à la conduite/sécurité en vertu du *Code criminel*, du Code de la route, des inspections ratées et d'autres incidents de sécurité.
 - Chaque conducteur sous un CIUVU a également un dossier de conducteur qui est affecté de la même manière par ce qui précède et qui affecte la cote du transporteur.
 - Les notations des transporteurs et les profils/résumés des conducteurs sont accessibles au public et ont une incidence sur le coût et la disponibilité des assurances.

Annexe A : Exemples d'infractions possibles

Les règlements municipaux types comprennent les éléments suivants (les titres et les sanctions varient selon les municipalités) :

- Itinéraire des pompiers — 5000 \$ sur condamnation à Ottawa
- Marche au ralenti
- Bruit — les amendes vont de 400 \$ à 10 000 \$ à Ottawa et jusqu'à 5 000 \$ à Windsor.
- Circulation et stationnement

La législation provinciale typique sur les routes, comme le *Code de la route de l'Ontario (CR)**, comprend les éléments suivants :

- Délit de blocage/stationnement sur la chaussée
- Infraction consistant à conduire lentement de manière à gêner la circulation
- Les conducteurs professionnels peuvent être soumis à tout moment à un contrôle relatif à l'assurance et aux marchandises dangereuses, le non-respect de cet examen constituant une infraction grave.
- Les conducteurs professionnels peuvent être soumis à des contrôles de sécurité, le non-respect de ces contrôles constituant une infraction grave.

*Certains articles du CR sont remplacés par des règlements municipaux.

Le *Code national de sécurité*, régi par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (fédéral/provincial/territorial), établit un cadre national pour l'application uniforme des infractions aux profils des transporteurs routiers dans toutes les juridictions.

En prenant l'exemple du *Code de la route* de l'Ontario, voici un petit échantillon d'infractions à la **législation routière provinciale** qui peuvent être assorties de « points d'inaptitude » et avoir des répercussions négatives sur le profil du conducteur et du transporteur commercial (CIUVU de l'Ontario).

CR 75 : Violation de la sonnerie/avertisseur (1 CIUVU)
CR 132 : Conduire à une vitesse anormalement réduite sans raison (1 CIUVU)
CR 170 : Stationnement abusif sur la chaussée (1 CIUVU) Stationnement abusif gênant la circulation (1 CIUVU)
CR 172 : Entrave aux fonctions de la police (3 CIUVU)
CR 216 (7) : Défaut de se conformer aux instructions de l'agent (lors du contrôle) (5 CIUVU)

En vertu du **Code criminel**, les principales infractions suivantes peuvent être applicables dans le contexte de cette approche stratégique de l'application de la loi :

Intimidation CC alinéa 423(1)g) :

423 (1) Est coupable soit d'un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans, soit d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure

sommaire quiconque, injustement et sans autorisation légitime, dans le dessein de forcer une autre personne à s'abstenir de faire une chose qu'elle a légalement le droit de faire, ou à faire une chose qu'elle peut légalement s'abstenir de faire, selon le cas :

...

(g) bloque ou obstrue une grande route.

Peine

(3) Quiconque contrevient au présent article est coupable d'un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de quatorze ans.

L'article 2 du CC définit les « grandes routes » comme suit :

voie publique ou **grande route** Chemin auquel le public a droit d'accès, y compris les ponts ou tunnels situés sur le parcours d'un chemin.

Méfait CC paragraphe 403(1) :

430 (1) Commet un méfait pour quiconque volontairement, selon le cas :

- (a) détruit ou détériore un bien;
- (b) rend un bien dangereux, inutile, inopérant ou inefficace;
- (c) empêche, interrompt ou gêne l'emploi, la jouissance ou l'exploitation légitime d'un bien;
- (d) empêche, interrompt ou gêne une personne dans l'emploi, la jouissance ou l'exploitation légitime d'un bien.

Peine

- (2) Est coupable d'un acte criminel et passible de l'emprisonnement à perpétuité pour quiconque commet un méfait qui cause un danger réel pour la vie des gens.
- (3) Quiconque commet un méfait à l'égard d'un bien qui constitue un titre testamentaire ou dont la valeur dépasse cinq mille dollars est coupable :
 - (a) soit d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de dix ans;
 - (b) soit d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.
- (4) Quiconque commet un méfait à l'égard d'un bien, autre qu'un bien visé au paragraphe (3), est coupable :
 - (a) soit d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de deux ans;
 - (b) soit d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Entrave à la justice :

129 Quiconque, selon le cas :

- (a) volontairement entrave un fonctionnaire public ou un agent de la paix dans l'exécution de ses fonctions ou toute personne prêtant légalement main-forte à un tel fonctionnaire ou agent, ou lui résiste en pareil cas;
- (...) est coupable de :

- (d) soit d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de deux ans;
- (e) soit d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Autres infractions potentielles au Code criminel qui pourraient s'appliquer à des manifestations violentes et à d'autres actions illégales :

- Article 31 : Violation de la paix
- Articles 63-69 : Attroupements illégaux et émeutes; comprend le port d'un masque ou d'un déguisement lors d'un attroupement illégal.
- Article 127 : Désobéissance à une ordonnance du tribunal
- Article 175 : Troubler la paix, etc.
- Articles 265-269 : Voies de fait et voies de fait causant des lésions corporelles
- Article 270 : Voies de fait contre un agent de la paix
- Paragraphe 351(2) : Porter un masque ou un déguisement dans un dessein criminel
- Intimidation en vertu de l'alinéa 423(1)c) : suite avec persistance
- Alinéa 423(1)g) : Cerner ou surveiller

Stratégie concernant l'enlèvement des véhicules et les remorqueuses

Problème :

Il est urgent d'aider les services de police locaux à déplacer les véhicules, en particulier les gros camions, des blocages et des manifestations en cours. À l'heure actuelle, les secteurs critiques sont Ottawa et Coutts, en Alberta, et la situation se dégrade rapidement à Emerson, au Manitoba. L'approche opérationnelle proposée, de même que les principales mesures de soutien requises pour chaque étape, est décrite ci-dessous.

Approche opérationnelle proposée :

Cinq mesures progressives que les services de police compétents prendront selon les circonstances :

1. Obliger le conducteur à déplacer le véhicule;
2. Faire déplacer le véhicule par une autre personne (p. ex. un agent de police ou un représentant désigné);
3. Si le véhicule n'est pas dans un état qui permet de le déplacer, le faire remettre en état de fonctionnement par un mécanicien et le déplacer vers un endroit sécurisé;
4. Remorquer le véhicule de la zone vers un endroit sécurisé;
5. En l'absence de capacité de remorquage ou dans l'impossibilité de remorquer le véhicule, prendre d'autres mesures pour déplacer le véhicule (p. ex. le pousser hors de la route, si possible).

Éléments à l'appui et considérations :

** Certains ajustements seront probablement nécessaires pour tenir compte des conditions locales.

1. Obliger le conducteur à déplacer le véhicule, en lui expliquant les conséquences en cas de refus :
 - a. À Windsor, plusieurs conducteurs ont déplacé leurs véhicules après que les conséquences leur aient été expliquées.
 - b. Les conséquences devront être sévères, par exemple de fortes amendes et des saisies, et devront être communiquées de manière ferme. Les pouvoirs d'urgence de l'Ontario, ratifiés le 12 février, constituent une approche modèle.
 - c. L'approche adoptée pour élaborer et imposer les conséquences doit être coordonnée (aux niveaux fédéral, provincial et municipal).
2. Faire déplacer le véhicule par une autre personne en cas de refus de la part du conducteur :
 - a. Faire appel à des conducteurs commerciaux contractuels ou à des employés municipaux, provinciaux ou fédéraux qui possèdent le niveau de permis approprié (p. ex. de classe 1).
 - i. Tous les ordres de gouvernement devront déterminer quels employés sont dotés des compétences requises et peuvent être mobilisés.
 - b. Il faut clarifier et aborder toutes les responsabilités éventuelles.
 - c. Une escorte et une protection policières sont requises.
 - d. Une stratégie d'entreposage est requise (c.-à-d. où et par qui).

- i. Les options comprennent les emplacements destinés aux véhicules excédentaires de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), les propriétés fédérales sous le contrôle de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et les parcs de véhicules provinciaux et municipaux.
- 3. Si le véhicule n'est pas dans un état qui permet de le déplacer, le faire remettre en état de fonctionnement par un mécanicien :
 - a. De nombreux véhicules présents aux blocages sont dans un état qui ne permet pas de les déplacer, notamment parce que leurs pneus ont été retirés ou pour d'autres raisons.
 - b. Les premières ressources comprennent les mécaniciens commerciaux ou les mécaniciens des organismes municipaux et provinciaux.
 - c. Des employés municipaux, provinciaux et fédéraux formés comme mécaniciens peuvent être mobilisés comme ressources secondaires.
 - i. Tous les ordres de gouvernement devront déterminer quels employés sont dotés des compétences requises.
 - d. Une protection policière est requise.
 - e. Une stratégie d'entreposage est requise.
- 4. Remorquer le véhicule vers un endroit sécurisé :
 - a. S'il s'agit d'un gros véhicule commercial, la capacité de remorquage est limitée et spécialisée. Dans de nombreux cas, les exploitants de services de remorquage ne veulent pas apporter leur aide pour diverses raisons.
 - b. Retirer et remorquer un gros camion est complexe et il faut compter jusqu'à quatre heures par camion pour le faire en toute sécurité.
 - c. La première approche consiste à utiliser les capacités commerciales existantes au moyen d'instruments d'approvisionnement adaptés.
 - i. Des mesures d'incitation à la participation (c.-à-d. des prix majorés) et des pénalités en cas de non-prestation de services devront être prévues dans les instruments d'approvisionnement. (Une analyse juridique plus poussée des options matière de pénalités est nécessaire. La capacité d'imposer des pénalités est limitée dans chaque administration, mais une action collective peut avoir une certaine incidence).
 - ii. Les principaux exploitants de services de transport de marchandises et les compagnies d'assurance pourraient être en mesure d'encourager la prestation de services de remorquage dans les cas où ils ont des relations existantes.
 - d. Si des dépanneuses sont disponibles (p. ex. l'Alberta s'en procure déjà), mais qu'il n'y a pas de conducteurs, désigner et mobiliser des employés municipaux, provinciaux ou fédéraux (y compris des Forces armées canadiennes) pour fournir les compétences spécialisées.
 - e. Des ressources de l'extérieur de la province ou du pays seront obtenues, au besoin.
 - f. Une protection policière est requise.
 - g. Une stratégie d'entreposage est requise. Des parcs de stationnement sécurisés du gouvernement seront choisis et utilisés.

5. Si le véhicule ne peut pas être remorqué et qu'il bloque la circulation, prendre d'autres mesures pour le déplacer :
 - a. Des équipements lourds peuvent être utilisés pour déplacer les véhicules à l'écart de la circulation.
 - i. L'intervention nécessitera l'utilisation des ressources municipales, provinciales et fédérales et la mobilisation des capacités commerciales.
 - b. Une protection policière est requise.
 - c. Le véhicule n'est pas entreposé à court terme.

Exécution :

La stratégie sera exécutée par les services de police locaux, avec l'appui des municipalités, principalement, et des provinces et du gouvernement fédéral.

À l'exception de l'étape 1, il faudra s'assurer que les pouvoirs appropriés sont établis et que les sites sont sûrs et sécurisés pendant la durée des opérations pour préparer et déplacer l'équipement.

Pour aider les services de police, un réseau de responsables locaux, provinciaux et fédéraux de l'approvisionnement sera mis sur pied afin de s'assurer d'une approche cohérente. L'exécution de la stratégie d'approvisionnement sera dirigée localement et soutenue par le gouvernement fédéral, y compris sous forme d'aide financière dans certains cas (p. ex. le remboursement à l'Alberta des dépanneuses qu'elle achète).

- Au besoin, le gouvernement fédéral peut combler les lacunes en matière d'approvisionnement en recourant à une exception au titre de la sécurité nationale qui fournirait à SPAC jusqu'à 15 millions de dollars en autorisations.

Il pourrait être nécessaire de fournir une protection aux entreprises de remorquage et au personnel participant, comme des mesures pour assurer l'anonymat des prestataires de services de remorquage privés (p. ex. retirer ou cacher les logos ou fournir des plaques temporaires).

Finalement des liens clairs doivent être établis avec les planificateurs opérationnels des services de police dans chaque administration afin d'opérationnaliser la stratégie et de l'ajuster au besoin.

Prochaines étapes :

1. **GRC et SPAC** : Mettre immédiatement en contact les responsables de l'approvisionnement en Alberta, au Manitoba et à Ottawa avec les agents d'approvisionnement des gouvernements fédéral et provincial, évaluer les options et convenir d'une approche. Les options en matière d'approvisionnement pour le retrait des véhicules, si nécessaire, et la stratégie d'entreposage sont des éléments clés.
2. **Sécurité publique et Transports Canada (TC)** : Réunir immédiatement les responsables des services de police et les représentants provinciaux concernés afin d'expliquer la stratégie et d'établir le lien avec l'approche relative à l'application de la loi.
3. **TC** :
 - a. Planifier un appel du ministre aux hauts représentants élus des États-Unis (Montana et Dakota du Nord).

- b. Mobiliser les principaux exploitants de services de transport de marchandises et solliciter leur coopération.
- 4. SPAC :**
- a. Peaufiner les options d’approvisionnement (aider à l’approvisionnement local et, au besoin, lancer un processus d’approvisionnement fédéral) et favoriser un approvisionnement coordonné.
 - b. Confirmer la disponibilité des emplacements d’entreposage sécurisés, s’ils s’avéraient nécessaires.
 - c. Mobiliser les principales compagnies d’assurance et solliciter leur coopération.

13 février 2022

Pouvoirs supplémentaires

Contexte :

Afin d'appuyer les efforts visant à lutter contre les blocages illégaux, Transports Canada (TC) a cerné certaines mesures supplémentaires qui pourraient être prises en vertu des pouvoirs existants (partie 1) ainsi que des pouvoirs qui pourraient être établis dans le cadre de la *Loi sur les mesures d'urgence* (partie 2).

Dans les deux cas, l'efficacité de la mise en œuvre de la plupart de ces mesures repose sur les efforts d'application de la loi déployés par les partenaires clés (en particulier les autorités locales responsables de l'application de la loi).

Partie 1 : Mesures supplémentaires dans le cadre des pouvoirs existants de TC

- Amélioration de la préparation et de l'intervention
 - Par l'intermédiaire de la réglementation relative aux systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté, obliger (dans une optique de sécurité, en vertu des pouvoirs accordés par la *Loi sur la sécurité ferroviaire* [LSF], la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* [LMMC 2001] et la *Loi sur l'aéronautique* ou de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada* [LTC]) les exploitants d'infrastructures essentielles (c.-à-d. les ports, les gares maritimes, les aéroports et les chemins de fer) à **mettre à jour les plans et les mesures de sécurité et de sûreté à la lumière de la nouvelle menace**.
 - Justification : De manière générale, les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) exigent des exploitants qu'ils déterminent, évaluent et atténuent les menaces et les dangers émergents pour la sécurité et la sûreté de leurs activités.
 - Les mesures comprennent : l'augmentation de la surveillance; la communication d'informations et de renseignements aux services de police locaux, à TC et aux autres exploitants d'infrastructures; l'élaboration de mesures destinées à assurer le déploiement rapide de services de maintien de l'ordre et de sécurité supplémentaires, au besoin; et le renforcement des mesures de contrôle d'accès.
 - En appui, TC améliorera la communication d'informations aux exploitants d'infrastructures essentielles (p. ex. en effectuant des appels réguliers de communication de renseignements, comme lors des blocages ferroviaires).
 - **Augmenter le niveau de sûreté aérienne (AVSEC)** (instrument réglementaire à déterminer) :
 - Justification : Les exploitants d'aérodromes ont prédéterminé une gamme de mesures de protection pour différents niveaux AVSEC, qui peuvent être déclenchées si le niveau AVSEC est augmenté à un niveau supérieur au niveau 1.
 - Les mesures comprennent : la détermination de mesures de protection supplémentaires; la mobilisation et l'information des intervenants du domaine de la sécurité; et la mise en œuvre de mesures de protection.
 - En appui, TC collaborera avec les exploitants d'aérodromes pour déterminer des mesures de protection supplémentaires.
 - Utiliser les décrets et les directives d'urgence prévus par la *Loi sur l'aéronautique* pour **obliger les exploitants d'aérodromes à accroître la sécurité physique** ou présenter une

13 février 2022

- demande d'aide adressée par le ministre des Transports au ministère de la Sécurité publique ou au ministère de la Défense nationale.
- **Augmenter le niveau MARSEC pour restreindre davantage l'accès** aux ports et aux installations et aux gares maritimes, mais pas nécessairement à leurs abords. En cas de blocage, un niveau MARSEC plus élevé offrirait une protection supplémentaire pour empêcher que les manifestants ne pénètrent dans la zone maritime.
 - Restriction de l'accès :
 - **Utiliser les décrets et les directives d'urgence pour limiter l'accès des véhicules** aux 89 aéroports désignés afin de permettre l'accès seulement aux véhicules qui ont une raison de se trouver à l'aéroport (p. ex. pour déposer ou aller chercher une personne) ou pour limiter l'accès aux aéroports aux passagers munis de billets et au personnel autorisé.
 - Justification : Des personnes pourraient profiter de manifestations de grande ampleur pour dissimuler ou faire entrer des articles interdits dans des aéroports et des véhicules pourraient être utilisés pour mener des actes d'interventions illicites contre l'aviation civile ou ralentir l'accès aux premiers répondants (p. ex. les services d'incendie et d'ambulance).
 - Sanctions administratives pécuniaires de 5 000 \$ pour les personnes physiques ou de 25 000 \$ pour les personnes morales.
 - À la suite d'une demande, **utiliser les pouvoirs accordés par *Loi sur l'aéronautique* pour créer des zones réglementées** (NOTAM) au-dessus d'infrastructures essentielles et de manifestations (cette mesure est déjà utilisée).
 - **La LSF comprend des dispositions selon lesquelles il est interdit à quiconque de pénétrer sur l'emprise d'une ligne de chemin de fer** (Interdiction de pénétrer sur l'emprise – article 26.1) ou aux usagers de la route de bloquer un franchissement routier (Priorité aux trains – article 26.2). Ces dispositions peuvent être appliquées par voie de poursuites ou au moyen de contraventions imposées au titre de la *Loi sur les contraventions* (remarque : les contraventions peuvent être données par des agents de police, y compris les agents de police des chemins de fer).
 - Un décret peut être pris au titre de la LSF (article 32.01) pour ordonner à une compagnie, à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité de mettre fin à toute activité qui pourrait compromettre la sécurité ferroviaire ou de suivre toute procédure ou d'apporter les mesures correctives nécessaires précisées dans le décret, si le ministre estime qu'il est nécessaire de le faire pour assurer la sécurité ferroviaire.
 - **Utiliser les pouvoirs en matière de sûreté maritime pour créer des zones réglementées autour d'infrastructures maritimes essentielles** (p. ex. des ports, des ponts ou des gares maritimes) et pour diriger les bâtiments.
 - Le ministre des Transports détient des pouvoirs généraux qui lui permettent de diriger un bâtiment qui pourrait poser une menace pour la sûreté (*Loi sur la sûreté du transport maritime* [LSTM], article 16).
 - Le ministre des Transports peut obliger ou autoriser l'exploitant d'un port ou d'une installation ou d'une gare maritime à mettre en œuvre des mesures de sûreté (LSTM, article 7).
 - Les pouvoirs accordés par la LSTM en ce qui concerne les menaces terrestres sont limités aux exploitants des ports et des installations et des gares maritimes et à des

13 février 2022

endroits désignés (LSTM, article 4). Les pouvoirs s'appliquent donc de façon limitée aux abords routiers.

- En cas de blocage à proximité d'une zone maritime qui présenterait un risque pour la sécurité de la navigation, les dispositions relatives aux décrets (LMMC 2001, article 10.1) pourraient également être utilisées pour lutter contre le blocage.
- Conséquences
 - **Révoquer la carte EXPRES** des conducteurs qui participent à des activités illégales. Il y aurait des répercussions sur la capacité de transporter des marchandises dangereuses aux États-Unis et sur l'entrée rapide aux États-Unis. Mesure prise par l'Agence des services frontaliers du Canada.
- Application de la loi
 - TC appliquera la loi de manière rigoureuse en cas d'infraction aux règlements (cette mesure est déjà utilisée) et fournira du soutien aux autorités locales responsables de l'application de la loi (p. ex. les inspecteurs du Transport des matières dangereuses).
 - Délégation de pouvoirs supplémentaires en matière d'application de la loi aux services de police locaux.

