



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

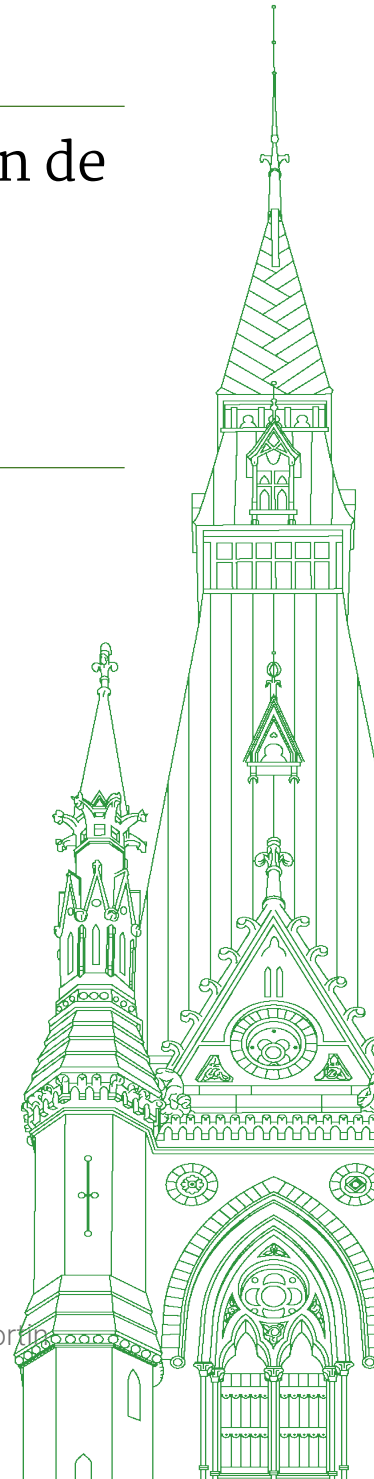
Comité mixte spécial sur la déclaration de situation de crise

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 019

Le jeudi 24 novembre 2022

Coprésidentes : L'honorable Gwen BonifaceM. Matthew GreenM. Rhéal Fortin



Comité mixte spécial sur la déclaration de situation de crise

Le jeudi 24 novembre 2022

• (1835)

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin (Rivière-du-Nord, BQ)): Je déclare la séance ouverte.

Bonjour à tous.

[Traduction]

M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'entends pas les interprètes.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): D'accord. Nous allons vérifier auprès des interprètes.

Tout fonctionne maintenant, monsieur Motz, et je vous remercie de m'avoir prévenu.

Bienvenue à la 19^e réunion du Comité mixte spécial sur la déclaration de situation de crise, qui a été créé conformément à l'ordre de la Chambre des communes du 2 mars 2022 et à l'ordre du Sénat du 3 mars 2022.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride, conformément à l'ordre du Sénat et de la Chambre des communes.

En cas de problème technique, veuillez m'en avertir pour que nous puissions au besoin suspendre la séance quelques minutes afin que tous les membres puissent pleinement participer à la réunion.

Les témoins doivent également savoir que l'interprétation est accessible au moyen de l'icône représentant un globe au bas de leur écran.

La cogreffière me signale que tous les tests de son requis ont été effectués avec succès auprès des témoins qui participent en ligne.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins de ce soir: M. Drew Dilkens, maire de la ville de Windsor, et, par vidéoconférence, M. Jim Willett, maire du village de Coutts.

Avant de débiter, j'aimerais demander ce qui suit aux membres du Comité. Comme vous le savez, notre motion de régie interne prévoit que chacun des témoins dispose de cinq minutes pour son allocution d'ouverture. Or, M. Dilkens a demandé 10 minutes pour la sienne. En ce qui me concerne, je suis d'accord pour les lui accorder, à moins qu'un des membres du Comité ait une objection, auquel cas nous nous conformerons aux dispositions de la motion de routine.

Ai-je le consentement unanime du Comité pour accorder 10 minutes à M. Dilkens pour sa présentation?

Des députés: D'accord.

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous remercie.

Monsieur Dilkens, vous avez la parole pour 10 minutes.

[Traduction]

M. Drew Dilkens (maire, Ville de Windsor): Merci, beaucoup, monsieur le président. Je vais essayer de dire ce que j'ai à dire dans le temps alloué.

Monsieur le président, distingués membres du Sénat et de la Chambre des communes, merci de me permettre de prendre la parole aujourd'hui.

Le 7 novembre dernier, j'ai témoigné devant le commissaire Rouleau et la Commission sur l'état d'urgence.

Le barrage illégal du pont Ambassadeur dans la ville de Windsor qui a commencé le 7 février 2022 a perturbé les échanges commerciaux et posé un risque majeur pour l'économie nationale.

Le barrage a également eu des répercussions désastreuses pour la ville, les résidents, les écoles et les entreprises jusqu'à ce que la crise soit dénouée de façon pacifique et que le pont soit rouvert le 14 février, un peu après minuit.

Je voudrais exprimer ma profonde gratitude à tous les membres du Service de police de Windsor, de la Police provinciale de l'Ontario, la PPO, de la Gendarmerie royale canadienne, la GRC, et des autres organismes policiers partenaires pour leur efficacité et leur travail exemplaire. Grâce à eux, l'occupation illégale a pris fin rapidement et de manière sécuritaire, et la sécurité a été maintenue sur le chemin Huron Church, où transitent chaque jour 400 millions de dollars de biens.

Comme je l'ai dit devant la Commission au début du mois, à titre de maire de Windsor, j'ai toujours senti que j'avais l'oreille des représentants des gouvernements fédéral et provincial aux plus hauts échelons, et notamment du ministre Mendicino, du ministre Blair, de la sollicitrice générale de l'Ontario, du premier ministre Ford et du premier ministre Trudeau. Mon personnel était en communication et coordonnait les interventions avec le personnel politique des cabinets des ministres fédéraux et provinciaux, ainsi qu'avec les autorités responsables de la sécurité.

Parallèlement, le Service de police de Windsor, la PPO et la GRC ont mis en place une chaîne de commandement efficace et réussi à mobiliser les ressources requises pour mettre fin à l'occupation de manière sûre et efficiente.

Le système a fait son travail face à ce barrage qui posait une menace sans précédent pour le bien-être économique de tout le pays.

L'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence était une réponse sans précédent et, bien que je n'aie pas été consulté, j'étais tout à fait d'accord parce qu'elle donnait le message clair que les autorités canadiennes ne toléreraient aucune tentative de bloquer le pont Ambassador après le 14 février.

C'était aussi une façon pour le Canada d'assurer à ses partenaires commerciaux américains que nos chaînes d'approvisionnement resteraient accessibles et que nous allions prendre les mesures requises pour empêcher une nouvelle entrave à la circulation sur le pont.

La Ville de Windsor estime que les coûts imprévus avoisinent 5,7 millions de dollars, y compris les coûts supplémentaires des services policiers qu'il a fallu déployer pour démanteler le barrage illégal et maintenir la sécurité du chemin Huron Church au bénéfice de l'ensemble de la province et, à vrai dire, de tout le pays. Il n'est pas raisonnable de demander aux contribuables d'une municipalité de payer la facture d'une crise qui a eu des répercussions provinciales et nationales. Depuis mars, la Ville demande une aide financière aux gouvernements de l'Ontario et du Canada, mais nous attendons toujours la réponse.

Devant le juge Rouleau et la Commission sur l'état d'urgence, j'ai indiqué que le barrage du pont Ambassador représentait un phénomène nouveau. J'ai ajouté que la Ville de Windsor est responsable des infrastructures locales et que le Service de police de Windsor peut fournir des services d'application de la loi adéquats et efficaces à notre communauté, mais qu'il est devenu évident que nous aurons besoin de la collaboration et d'appuis accrus des gouvernements provincial et fédéral pour renforcer la sécurité de nos frontières.

J'exhorte les députés et les sénateurs à appuyer la proposition de Windsor de réunir les trois ordres de gouvernement afin qu'ils étudient et élaborent de concert une stratégie viable à long terme qui assurera la protection de nos infrastructures frontalières essentielles et leur collaboration efficace pour prévenir et gérer les perturbations qui paralysent notre économie nationale.

Les municipalités frontalières comme Windsor doivent participer au processus de planification. C'est essentiel pour établir un cadre qui garantira le soutien efficace des autorités locales pour l'intervention d'urgence de première ligne, ainsi que pour établir une stratégie qui donnera la priorité aux préoccupations locales et communautaires, et qui garantira que les municipalités ont accès aux ressources et aux outils nécessaires pour renforcer la résilience communautaire et intervenir en cas de danger pour les infrastructures essentielles à la frontière.

C'est particulièrement important lorsqu'on trouve sur le territoire d'une municipalité une infrastructure qui est sous réglementation fédérale.

Merci de votre attention. Je serai heureux de répondre aux questions et d'aider le Comité à remplir son mandat.

• (1840)

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Dilkens.

En fin de compte, vous n'avez pris que trois minutes et cinquante secondes pour votre déclaration d'ouverture, assez loin des 10 minutes demandées. J'ai cru remarquer que vous parliez peut-être un peu rapidement, mais je n'ai pas eu de commentaire de la part des interprètes. Je vous inviterais tout de même à parler un peu plus

lentement. Nous pourrions ainsi prendre le temps de vous écouter et de nous assurer que les interprètes saisissent bien votre témoignage.

Nous écouterons maintenant l'allocution d'ouverture de M. Willett, maire de Coutts.

Monsieur Willett, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Jim Willett (maire, Village de Coutts): Merci, monsieur le président.

Bonsoir à tous. Je suis honoré de comparaître devant le Comité.

Je n'ai pas de déclaration politique à vous faire. Je vais rapidement passer en revue ce qui s'est passé durant les 18 jours qu'ont duré les manifestations et le barrage à Coutts.

Je m'appelle Jim Willett. Je suis le maire de Coutts, et j'y réside depuis 2013. J'ai été membre du conseil du village pendant cinq ans, et j'en suis le maire depuis quatre ans.

Le village de Coutts, comme vous le savez, est situé à la frontière, au sud de l'Alberta. Les seuls services offerts dans notre village sont un dépanneur, un restaurant et une banque. Les services de police y sont assurés par la GRC provinciale, et plus précisément par un détachement de quatre agents de la ville de Milk River.

L'après-midi du 26 janvier, j'ai vu passer un message sur les médias sociaux qui annonçait une « opération escargot » en Alberta. Le 27 janvier, soit deux jours environ avant le barrage du poste frontalier, j'ai vu un autre message sur les médias sociaux dans lequel il était question d'une tentative de bloquer la frontière dans le cadre des manifestations.

Le 27 janvier, j'ai écrit à la sollicitrice générale alors en poste, Mme Sonya Savage, pour l'informer qu'une manifestation se préparait. Le lendemain matin, un porte-parole du bureau de la sollicitrice générale m'a appelé pour m'indiquer que la GRC était au courant de la situation et que je n'avais pas à m'inquiéter.

Le 29 janvier, le convoi a défilé jusqu'au poste frontalier de Coutts. J'ai regardé la GRC escorter les camions jusqu'à l'endroit où le barrage a été érigé, à l'intersection de l'autoroute 500, qui se trouve à 1,3 kilomètre au nord du poste frontalier. Le convoi a alors fait demi-tour et a emprunté l'autoroute 4 vers le nord mais, 45 minutes après, les véhicules ont traversé le terre-plein central et le fossé, puis ils ont bloqué la route.

Ma préoccupation et ma responsabilité premières étaient, de toute évidence, de dégager l'accès pour les véhicules d'urgence entrants et sortants afin de maintenir les services d'incendie et d'ambulance pour les résidents de Coutts et des environs. Je précise que notre corps de pompiers volontaires dessert toutes les zones périphériques.

Après les deux ou trois premiers jours, une voie de circulation est restée ouverte pendant cinq jours environ pour laisser passer quelques camions à la fois en direction nord ou sud, selon le moment de la journée. Des camionneurs qui étaient restés bloqués ont été autorisés à partir.

Le 3 février, je me suis rendu au Smuggler's Saloon et j'y ai rencontré des manifestants. Ce bar n'était pas en activité. Je n'y suis pas allé pour prendre une bière. J'ajoute que le Smuggler's Saloon est un lieu désaffecté et que les manifestants de Coutts en ont fait de facto leur quartier général. Le groupe de manifestants m'est apparu assez désorganisé et sans direction claire. Le porte-parole m'a avoué que les manifestants n'avaient pas vraiment de plan et qu'il n'y avait pas de structure claire de leadership à ce moment.

Le 3 février 2022, assez tôt le matin, le pasteur Artur Pawlowski est arrivé de Calgary et a prononcé un sermon qui a renforcé la détermination des manifestants de Coutts. Après le sermon de M. Pawlowski, la voie était ouverte pendant quelques heures. Les tracteurs sont ensuite arrivés et ont bloqué la circulation de nouveau.

Le 4 février, je suis retourné au Smuggler's Saloon. J'y ai rencontré un avocat qui conseillait les manifestants. Ils étaient certains que leurs activités étaient légales puisqu'ils laissaient une voie ouverte. L'avocat leur a expliqué qu'ils n'étaient pas des manifestants légitimes.

J'ai rencontré les manifestants une troisième fois le 5 février au Smuggler's Saloon. J'étais accompagné de Glen Motz, député, et de Lorne Buis, le maire du village de Foremost, en Alberta.

Le 8, j'ai appris que j'avais contracté la COVID et j'ai dû cesser les rencontres en personne.

Les manifestants m'ont dit qu'après la descente de la GRC le 14 février et la saisie d'une cache d'armes dans une maison privée, ils se sont réunis au Smuggler's Saloon et ont décidé de lever le barrage. Une rumeur circulait sur leurs médias sociaux concernant l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence. Ils discutaient du risque des perdre des clients, le droit de voyager et d'autres choses du genre.

Je communiquais régulièrement par téléphone et par texto avec Rajan Sawhney, la ministre des Transports en poste à ce moment. La ministre voulait venir à Coutts, mais elle m'a dit qu'elle n'avait pas le feu vert du patron.

Le 14 février, j'ai reçu un appel du premier ministre Kenney. Nous avons discuté en termes généraux de la réponse à la pandémie, de la levée des exemptions de vaccination pour les camionneurs et du fait que c'est ce qui semble avoir été le déclencheur des manifestations.

La population de mon village est formée en majorité de personnes âgées. Pour beaucoup de résidents, il était intimidant de traverser la zone des manifestations pour se rendre à Milk River pour avoir accès aux services essentiels. Il arrivait même qu'ils doivent rouler hors de la route et dans les fossés pour contourner les manifestants. Plusieurs résidents âgés avaient très peur quand ils traversaient la zone des manifestations, et certains préféreraient rester à la maison.

• (1845)

Une résidente, une ancienne combattante qui souffre d'un trouble de stress post-traumatique depuis son retour d'Afghanistan, a dû quitter le village pendant les manifestations parce qu'elles déclenchaient ses symptômes.

Durant les premiers jours, l'autobus scolaire local ne passait pas parce que le chauffeur refusait de circuler. Il arrivait aussi que des véhicules de services de messagerie soient incapables de traverser

la zone des manifestations. Au moins une entreprise locale — qui transporte du bétail — a dû interrompre ses activités tant que le barrage a été en place.

Le barrage a énormément perturbé la vie quotidienne à Coutts. Le village est plus polarisé depuis les manifestations.

J'ai personnellement reçu une menace de mort pendant la période des activités de manifestation, et j'ai aussi reçu quelques menaces par téléphone. Un jour, un camion était garé devant ma maison et une personne à bord prenait des photos. J'ai fait un signalement à la GRC.

Si vous m'accordez 30 secondes de plus, j'aimerais souligner que je préside une initiative de développement économique régionale. Les perturbations de la circulation transfrontalière nous ont fait perdre des millions de dollars.

Je vous ai présenté en rafale ce dont j'ai été témoin durant les 18 jours de manifestation.

Merci de m'avoir donné la possibilité de prendre la parole.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Willett.

Nous entamons maintenant le premier tour de questions.

Monsieur Brock, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Larry Brock (Brantford—Brant, PCC): Merci, monsieur le président.

Bonsoir, et merci aux deux maires d'être ici aujourd'hui et de prendre part à cette importante étude.

Je vais commencer avec vous, monsieur Dilkens. Tout d'abord, je vais faire dire quelque chose qui semble très évident, mais qui doit être répété.

À titre d'élus, vous et moi représentons les gens qui nous ont soutenus et qui ont voté pour vous, mais tous les autres également.

Vous, à titre d'élite municipale, représentez tous les citoyens de votre ville, aussi bien ceux qui ont respecté les mesures sanitaires que ceux qui ont manifesté contre ces mesures. Même si vous n'étiez pas d'accord personnellement avec les prises de position de ceux qui ont protesté, vous avez néanmoins respecté leurs opinions minoritaires.

Vous n'avez pas déshonoré ces personnes. Vous ne les avez pas stigmatisées. Vous ne les avez pas invectivées. Vous ne les avez pas traitées de racistes ou de misogynes, ou proféré le genre de propos que des élus ne devraient jamais proférer à des personnes avec qui ils ne sont pas d'accord, au contraire de notre premier ministre. Notre premier ministre a tenu des propos extrêmement clivants. Vous avez fait très attention de ne pas recourir à ce genre de discours et à ne pas jeter de l'huile sur le feu.

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

M. Drew Dilkens: Je dirais que c'était une situation extrêmement difficile. Si je revoyais les 54 ou 55 entrevues que j'ai accordées en l'espace de six jours, est-ce que je me dirais que j'aurais pu exprimer certaines choses autrement? Probablement. Cela dit, le climat était déjà très tendu.

Cela ne ressemblait à rien de... J'ai vécu à Windsor toute ma vie...

• (1850)

M. Larry Brock: Vous n'avez pas contribué à envenimer le climat.

M. Drew Dilkens: J'ai essayé de garder mes distances, de ne pas envenimer le climat, mais plutôt de chercher des solutions pour résoudre une situation très difficile à Windsor.

M. Larry Brock: D'accord. En dépit — ce que vous n'avez pas mentionné dans votre résumé — des menaces que vous, et votre famille peut-être, avez reçues et des véhicules suspects garés devant votre maison... Il s'agissait d'incidents isolés, dont vous n'avez pas profité pour démoniser les personnes qui manifestaient dans votre ville. Est-ce exact?

M. Drew Dilkens: C'est exact.

M. Larry Brock: D'accord.

Je voudrais utiliser le reste de mon temps pour vous féliciter du leadership dont vous avez fait preuve. À mes yeux, vous avez été un modèle d'excellence quant à la manière de coordonner efficacement l'ensemble des partenaires qui ont contribué à une sortie de crise réussie.

Vous avez su immédiatement qu'une manifestation se préparait. Vous étiez au courant de l'opération escargot qui s'est déroulée dans votre ville pendant quelques jours. Comme vous l'avez dit, vous aviez remarqué ce qui circulait sur les médias sociaux. Vous aviez compris que la tension montait. Dès que le barrage s'est installé, vous avez, comme tout bon leader efficace, contacté la cheffe de police, ou vice versa, et vous avez établi un plan coordonné.

Vous lui avez demandé directement de quoi elle avait besoin. Elle vous a répondu sans hésiter qu'elle avait besoin d'effectifs. Quand vous lui avez demandé de combien de personnes elle avait besoin, elle a répondu une centaine.

Sans tarder, vous avez entamé un dialogue politique avec tous vos contacts. Vous avez probablement parlé à des gens au gouvernement provincial et au gouvernement fédéral. Vous avez identifié ceux à qui vous deviez parler. Je trouve important de le répéter. Lors de ces discussions fructueuses, on vous a assuré d'emblée que tout serait mis en œuvre pour répondre aux besoins de Windsor. En fait, il a fallu à peine quelques jours pour que non pas 100, mais bien 500 agents supplémentaires arrivent à Windsor.

Est-ce exact?

M. Drew Dilkens: C'est exact.

M. Larry Brock: Le ministère des Transports vous a également fourni toute l'infrastructure nécessaire. Je crois qu'on les appelle des barrières...

M. Drew Dilkens: Oui, des murets de béton.

M. Larry Brock: Exactement. Le ministère des Transports vous a envoyé sur-le-champ des murets de béton qui s'étendaient sur six kilomètres. Est-ce exact?

M. Drew Dilkens: Oui. Il a fallu beaucoup d'efforts parce que nous n'avions pas ce genre de murets dans la région. Les services policiers, y compris la PPO, avaient établi que c'était le meilleur moyen d'ouvrir la route qui mène au pont Ambassador et d'assurer la sécurité.

M. Larry Brock: Dans le temps dont je dispose — il m'en reste peu, mais je vais avoir un second tour —, j'aimerais vous présenter ma conclusion, et j'espère que vous serez d'accord.

Vous et vos partenaires, parce que vous avez eu un dialogue efficace, parce que les services policiers ont été en liaison directe avec les manifestants, et parce qu'il n'y a pas eu de geste délibéré pour jeter de l'huile sur le feu, vous avez réussi à mettre fin complètement aux manifestations sans avoir à recourir aux dispositifs prévus dans la Loi sur les mesures d'urgence du Canada. Est-ce exact?

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Monsieur Brock, votre temps de parole est malheureusement écoulé.

Monsieur Dilkens, je vous demande de répondre à la question en cinq secondes.

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Les manifestants étaient partis avant l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence, mais il fallait prendre des mesures pour les dissuader de revenir. C'était notre plus grande crainte. Nous avions très peur qu'ils reviennent.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Dilkens.

Monsieur Brock, je vous ai laissé environ une minute de plus que prévu.

Monsieur Virani, vous êtes le prochain intervenant et vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Arif Virani (Parkdale—High Park, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais adresser mes questions au maire Dilkens.

Je vais vous lire un extrait d'un document que les avocats de la Commission ont présenté au juge Rouleau. Il y est question de ce qui se passait dans votre région.

[Le pont Ambassador] est le point d'entrée terrestre commercial le plus achalandé entre le Canada et les États-Unis. Il est également un lien essentiel pour le commerce, notamment dans le secteur de la fabrication automobile, des technologies, des produits manufacturés et des marchandises périssables. Tous les jours, plus de 390 millions de dollars en échanges commerciaux passent par ce port d'entrée. Cela compte pour 26 % des exportations et 33 % des importations du Canada par voie routière.

Est-ce un reflet exact de la valeur et de l'importance économiques du pont Ambassador pour votre communauté?

M. Drew Dilkens: Oui, je crois que c'est un reflet assez juste. Cela dit, je crois que d'aucuns diraient que la valeur des échanges commerciaux qui passent par le pont tous les jours est encore plus élevée.

M. Arif Virani: Quand les barrages ont commencé à apparaître, je crois que des entreprises se sont mises à contacter directement votre bureau et la Ville de Windsor pour vous faire part des répercussions sur leurs activités. Je crois savoir que des représentants de Stellantis vous ont contactés directement. Est-ce exact?

• (1855)

M. Drew Dilkens: Dans les 60 minutes qui ont suivi la fermeture de la frontière, Stellantis, le principal employeur à Windsor... Stellantis, qui fabrique les minifourgonnettes Chrysler, y compris le modèle Pacifica, nous a contactés pour savoir ce qui se passait au juste au pont Ambassador.

M. Arif Virani: Ces barrages ont entraîné des perturbations pour divers fabricants d'automobiles, y compris l'annulation de quarts de travail dans plusieurs usines situées à Windsor et dans les environs. Est-ce exact?

M. Drew Dilkens: Oui, c'est exact.

M. Arif Virani: Dans les procès-verbaux de réunions qui ont été soumis à la commission d'enquête Rouleau, vous faites un lien entre les répercussions économiques et la sécurité nationale. Est-ce exact?

M. Drew Dilkens: J'ai déclaré qu'elles représentaient une menace pour la situation économique nationale.

M. Arif Virani: Je crois que l'Association des fabricants de pièces d'automobile a demandé une injonction en raison des graves répercussions pour le secteur de l'automobile, et que la Ville de Windsor s'est constituée partie à l'injonction. Est-ce exact?

M. Drew Dilkens: Nous nous sommes associés à l'Association des fabricants de pièces d'automobile et à l'Association canadienne des constructeurs de véhicules pour demander une injonction. Les deux associations étaient les parties demanderesse, et nous étions la partie intervenante. Nous n'avions aucun contrôle sur les opérations policières. Des choses se passaient du côté de la PPO et de la GRC.

Je ne connaissais pas le moment exact de l'arrivée des renforts. Je n'avais pas une vision claire du plan. Des gens dans ma communauté me demandaient pourquoi la police ne faisait rien pour faire partir les manifestants, pourquoi les jours passaient sans que rien n'arrive. Ils trouvaient le temps long. Les gens voulaient que les choses bougent, et le seul moyen à ma disposition pour cela était de demander une injonction.

L'Association des fabricants de pièces d'automobile a été un partenaire formidable, et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules également, tout simplement parce que leurs membres subissaient le plus durement les répercussions économiques.

M. Arif Virani: Dans votre déclaration préliminaire, vous avez mentionné que les barrages ont été démantelés le 14 février, avant minuit, mais que la menace persistait à cette date. Votre ville a elle-même déclaré l'état d'urgence après l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence. Est-ce exact?

M. Drew Dilkens: C'est exact.

M. Arif Virani: Les médias ont rapporté que le 15 février, il y a eu une tentative d'ériger un nouveau barrage au pont Ambassador et dans les environs. Est-ce exact?

M. Drew Dilkens: Oui, c'est exact.

M. Arif Virani: Selon ce que j'ai compris, le juge de la Cour supérieure qui avait accordé une injonction provisoire l'a transformée en injonction permanente le 18 février parce que la menace subsistait.

Est-ce juste?

M. Drew Dilkens: Oui, c'est juste.

La Ville de Windsor a par la suite demandé une injonction permanente. Nous avons fait ce travail avec l'aide de nos avocats. Le juge Morawetz a accueilli la demande et a rendu l'injonction permanente.

M. Arif Virani: Si j'ai bien compris, vous avez déclaré devant la commission d'enquête Rouleau qu'après l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence, vous aviez peur que même si les choses étaient rentrées dans l'ordre à Ottawa, les manifestants reprennent leurs activités à Windsor. Est-ce que c'est ce qui vous inquiétait à ce moment?

M. Drew Dilkens: À Windsor, nous étions encore plus sur un pied d'alerte après le départ des manifestants et la reprise de la circulation. Nous restions très vigilants à cause des risques de récidive et d'autres événements. Nous avions peur qu'il y ait des répliques et que des personnes viennent d'ailleurs avec leurs véhicules pour joindre leurs voix aux manifestations.

Mr. Arif Virani : Concernant les récidives, est-ce que l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence a contribué, selon vous, à contenir la menace de récidives autour du pont Ambassador?

M. Drew Dilkens: Je crois que cette mesure a envoyé un signal on ne peut plus clair de la part des plus hautes autorités gouvernementales au pays quant à la gravité des événements et à la tolérance zéro si jamais des comportements du même genre se reproduisaient.

Selon moi, la Loi a été utile parce qu'elle a envoyé le signal nécessaire pour maintenir le pont Ambassador ouvert. Les ressources déployées sur le terrain... Même après le départ des manifestants, il restait des centaines de personnes de plus à Windsor pour assurer la protection et la sécurité de ce corridor étant donné l'importance capitale du pont Ambassador pour notre économie nationale. Je crois que la Loi sur les mesures d'urgence a été utile...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Dilkens.

Votre temps de parole est écoulé, monsieur Virani.

Monsieur Green, je vous demande de bien vouloir assumer la présidence, le temps que j'interroge moi-même les témoins.

Le coprésident (M. Matthew Green (Hamilton-Centre, NPD)): D'accord.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur Fortin.

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Green.

Monsieur Dilkens, j'aimerais continuer sur le fait que vous avez obtenu une injonction et que, par la suite, l'état d'urgence a été proclamé par la Ville de Windsor, par la province de l'Ontario et, ultimement, par le gouvernement fédéral. Je me questionne sur l'effet que tout cela a eu.

J'ai un peu l'impression que je vous ai interrompu tout à l'heure. Ce n'était pas mon intention, mais je n'avais pas le choix, car le temps filait. J'aimerais que vous complétiez votre réponse.

J'aimerais donc connaître votre avis sur l'effet qu'a eu l'injonction que votre municipalité a obtenue, en comparaison avec l'effet de la proclamation d'un état d'urgence par la province de l'Ontario et le gouvernement fédéral. Quel effet chacune de ces étapes a-t-elle eu sur la situation dans votre municipalité?

• (1900)

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Je crois qu'ils ont travaillé main dans la main. Les trois paliers de gouvernement sont intervenus et ont reconnu la gravité de la situation.

L'injonction constituait à mon avis le moyen le plus efficace à notre portée pour envoyer un signal. Ses objectifs étaient multiples. Entre autres, elle visait à faire savoir à la population que l'administration municipale prenait les choses très au sérieux et qu'elle faisait tout ce qui était en son pouvoir pour régler la crise.

Après notre décision d'aller de l'avant avec le processus de demande d'injonction, la province a déclaré l'état d'urgence. Cette mesure plaçait les personnes qui se livraient à ces comportements devant le risque très sérieux de perdre leur certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire. Elles étaient également passibles d'amendes assez lourdes et d'autres formes de pénalités. Même si les manifestants avaient été évacués le 14 février...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Si je me souviens bien, vous avez libéré le pont Ambassador avant que le gouvernement fédéral ne proclame l'état d'urgence, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Je suis désolé, je n'ai pas compris le début de la question.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je disais que vous aviez libéré le pont Ambassador avant que le gouvernement fédéral n'invoque la Loi sur les mesures d'urgence.

Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Non, c'est exact. Les manifestants ont été évacués avant que le gouvernement fédéral invoque la Loi sur les mesures d'urgence.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci.

J'aimerais maintenant que vous me parliez en une minute des relations entre les autorités municipales et le gouvernement fédéral. Avez-vous eu des contacts fréquents avec les autorités fédérales? Le cas échéant, avec qui précisément avez-vous eu des contacts?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: J'étais en contact principalement avec le ministre Mendicino. Nous communiquions par texto et par téléphone. La plupart des communications visaient à faire le point sur les événements. Il me demandait ce qui se passait sur le terrain. Je lui faisais des comptes rendus de situation. J'essayais de lui décrire ce que j'observais et ce que j'entendais, et à quoi ressemblait la situation chez nous pour qu'il puisse prendre les mesures qu'il jugeait nécessaires de son côté.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Avez-vous demandé à M. Mendicino de voir à la proclamation d'un état d'urgence?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Non, je ne lui ai pas fait cette demande.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Sauf erreur, je crois que, dans le cadre de la commission Rouleau, vous avez déjà produit une transcription des échanges que vous avez eus avec M. Mendicino. Vous serait-il possible de nous en transmettre une copie?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Volontiers.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Dilkens. Si vous le permettez, je vais passer à M. Willett et lui poser un peu les mêmes questions.

Monsieur Willett, j'aimerais avoir une idée de la façon dont les choses se sont passées chez vous. Qu'est-ce qui a été fait? À quel moment votre ville a-t-elle été libérée — c'est une façon de parler — ou plutôt à quel moment les protestations ont-elles cessé?

[Traduction]

M. Jim Willett: Le village a été évacué le 15 février au matin. En fait, les manifestants ont commencé à partir dans la soirée du 14 février.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Si je comprends bien, c'était avant la proclamation d'un état d'urgence par le fédéral. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Jim Willett: Oui.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): J'aimerais savoir avec qui et à quelle fréquence avaient lieu les échanges entre vos autorités municipales, vous en l'occurrence, et les autorités fédérales.

[Traduction]

M. Jim Willett: Je n'ai jamais été en contact direct avec les autorités fédérales. Tout se faisait par l'intermédiaire de la GRC.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): À qui parliez-vous à la Gendarmerie royale du Canada?

[Traduction]

M. Jim Willett: Pardon?

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): À qui vous adressiez-vous à la GRC?

[Traduction]

M. Jim Willett: J'avais un interlocuteur direct, le caporal Curtis Peters, qui me tenait à jour sur la situation tous les jours. D'autres personnes du centre de commandement de la région m'ont aussi contacté à diverses reprises, mais je n'ai pas tous les noms.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Willett.

Mon temps de parole est écoulé. Je vais donc reprendre la présidence et donner la parole à M. Green pour cinq minutes.

[Traduction]

Le coprésident (M. Matthew Green): C'est M. Masse.

• (1905)

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Oui, c'est exact. Veuillez m'excuser.

Je cède donc la parole à M. Brian Masse pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président. Je remercie aussi le Comité et les témoins.

Monsieur Dilkens, je vais m'adresser à vous. J'ai représenté la région entre le pont Ambassador et l'autoroute 401 de 1997 à 2002 à titre de conseiller municipal, et à titre de député depuis 2002. C'est une région traversée par un réseau routier diversifié de 14 kilomètres. Il circule 40 000 véhicules par jour dans ce corridor.

Pouvez-vous expliquer au Comité à quel point ce corridor représente un réseau fragile et sensible, et à quel point il est complexe, même quand il n'y a pas de barrage?

M. Drew Dilkens: C'est une excellente question.

Vous avez raison quand vous dites que le chemin Huron Church relie le pont Ambassador et la promenade Herb Gray, et que ce couloir s'étend sur trois kilomètres.

C'est une route municipale sur laquelle il y a environ sept feux de circulation. Il a été aménagé il y a près de 100 ans dans ce qui était à cette époque une zone agricole, ce qui a beaucoup changé. Le chemin Huron Church est aujourd'hui bordé d'hôtels et de motels et de quelques maisons dont l'entrée débouche sur la route. Il donne accès à plus de 200 entreprises, établissements bancaires et centres commerciaux. L'école secondaire Assumption, aussi sur le chemin Huron Church, était en plein dans la zone névralgique et est restée inaccessible durant la semaine de manifestations.

Le chemin Huron Church est aussi la principale voie d'accès à l'Université de Windsor pour la grande majorité des étudiants. C'est une route d'une très grande importance pour beaucoup de personnes dans la ville et, avec le temps, elle est devenue un corridor commercial qui est beaucoup plus qu'une voie d'accès au pont Ambassador pour les camions.

M. Brian Masse: Sur ce corridor — en fait, dans la zone des manifestations ou des protestations, ou peu importe le nom qu'on veut donner à ces événements —, des étudiants et des parents ont été tués, et une zone de sécurité communautaire a été établie le long du corridor.

Pouvez-vous nous expliquer à quel point la communauté voisine est tout aussi fragile? Nous avons parlé des répercussions économiques pour le pays, mais dans un secteur voisin de la ville de Windsor, le taux de pauvreté est l'un des plus élevés de la région. L'accès au travail et aux services a été perturbé, ce qui comprenait l'incapacité de certains enfants d'aller chez le médecin.

M. Drew Dilkens: Le chemin Huron Church sépare en deux la partie ouest de la ville, où se trouvait la ville de Windsor à l'origine. On appelle aussi ce quartier Sandwich Town. C'est la communauté la plus ancienne à l'ouest de Montréal. C'est un quartier d'étudiants, mais aussi un milieu défavorisé sur le plan socioéconomique. Tous les services de transport en commun ont été perturbés dans ce secteur, ce qui signifie que l'accès aux cabinets de médecin et aux

écoles a été perturbé, comme vous l'avez souligné, monsieur Masse. Les conditions étaient très difficiles pour les personnes qui habitent à l'ouest du chemin Huron Church parce qu'elles étaient coupées de l'autre partie, où se trouvent notamment toutes les épiceries.

M. Brian Masse: Qu'avez-vous ressenti, en tant que maire, en voyant que des services essentiels étaient également compromis et que, sans les ressources nécessaires — je le répète, c'est un corridor commercial pour l'ensemble du Canada —, des gens étaient en danger parce que les services d'incendie, d'urgence médicale, d'ambulance et même de police généraux étaient perturbés? J'imagine que c'était une période de grand stress.

M. Drew Dilkens: La fermeture du chemin Huron Church nous a obligés à déménager un service d'incendie — une opération de lutte anti-incendie — de l'autre côté du chemin Huron Church, de même qu'une ambulance afin qu'elle soit disponible pour les gens qui en avaient besoin de l'autre côté. Je peux vous dire qu'en effet, cela a occasionné toutes sortes de problèmes du point de vue des opérations municipales, et que les conséquences ont été importantes pour beaucoup de gens pendant près d'une semaine.

M. Brian Masse: Vous avez mentionné que la note s'est élevée à 5,7 millions de dollars pour la Ville de Windsor. J'ai vu les relevés qui ont été soumis aux ministres. Nous n'avons pas entendu...

Très franchement, je me sens trahi. Des gens ont perdu leur travail et leurs revenus pendant ce temps, et ils ont fait tout ce qu'il fallait. Des participants aux manifestations, comme nous l'avons appris dans les médias, venaient de l'extérieur de la région. Entre-temps, si rien ne change, est-ce que les contribuables de la municipalité doivent payer la note? C'est encore plus troublant quand on considère qu'ils ont subi des pertes personnelles, y compris du travail. Les entreprises ont reçu des indemnités symboliques, et les murets de béton sont restés en place pendant des semaines.

Si nous ne recevons aucune aide, les contribuables de la ville vont devoir payer eux-mêmes pour protéger l'artère centrale du pays.

M. Drew Dilkens: Je suis reconnaissant au gouvernement fédéral d'être intervenu et d'avoir versé une aide financière aux entreprises situées sur le chemin Huron Church qui ont été directement touchées. Cependant, vous avez raison de souligner que la Ville de Windsor doit payer seule les coûts d'intervention de 5,7 millions de dollars, ce qui comprend le million de dollars pour les murets de béton que personne chez nous n'a commandés. C'est la bonne chose à faire et c'était une mesure appropriée, mais ce n'est pas comme si moi, la cheffe de police ou le service de police avions donné des ordres en ce sens. D'autres personnes plus haut placées prenaient les décisions, mais nous avons tout de même reçu la facture. Elle a été réglée et, par conséquent, nous avons maintenant un déficit de 5,7 millions de dollars.

Nous espérons recevoir une réponse à notre demande. Notre municipalité a dû faire une intervention inhabituelle face à une situation que je persiste à qualifier d'urgence économique nationale.

• (1910)

M. Brian Masse: Je pense aussi que cela envoie le mauvais message à ceux qui voudraient suivre les traces des manifestants. Un autre convoi a défilé récemment à Windsor, et nous n'avons pas encore de plan d'intervention. Tant qu'il n'y a pas de politique officielle, la Ville n'a pas le choix de continuer de fournir elle-même les services de protection.

Est-ce exact? Si la situation se reproduisait dans les prochaines semaines, serions-nous encore obligés d'intervenir, ou devrions-nous laisser le chaos régner en attendant que quelqu'un d'autre décide de s'en mêler?

M. Drew Dilkens: Nous n'aurions pas le choix d'intervenir, peu importe la situation. Le Service de police de Windsor prendrait les mesures nécessaires. Il est à espérer que nous n'aurons jamais à refaire des interventions de cette ampleur.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Masse. Votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

M. Brian Masse: Merci.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Madame la sénatrice Boniface, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface (sénatrice, Ontario, GSI)): Je remercie les deux témoins de leur présence. Merci pour le travail que vous faites dans vos communautés.

Monsieur Dilkens, je vais commencer avec vous. J'aimerais comprendre le processus que vous avez suivi pour obtenir le soutien de la PPO. Nous avons reçu le commissaire Carrique. Je crois que vous avez aussi présidé la commission des services policiers, et j'essaie de comprendre à quel titre vous avez participé à ces discussions.

Dans la loi, il est prévu que si un dirigeant municipal estime qu'une situation d'urgence survient dans la municipalité, il peut demander l'aide du commissaire de la PPO. Ce que nous avons retenu du témoignage du commissaire Carrique, si je ne m'abuse, c'est que la demande a été présentée par votre bureau au premier ministre, et qu'elle a été retransmise à l'échelon inférieur. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Drew Dilkens: Oui et non. D'autres choses s'étaient passées avant que mon bureau soumette la demande.

Au vu de ce que nous observions dans nos rues, la question qui m'est venue naturellement pour la cheffe de police concernait ce dont elle avait besoin pour y faire face. Elle m'a répondu qu'elle avait besoin d'effectifs. Je lui ai demandé de combien de personnes elle avait besoin, et elle m'a répondu une centaine.

J'ai transmis l'information aux personnes avec qui j'étais en contact aux échelons politiques supérieurs. Plus tard dans la soirée, il m'a été demandé de soumettre la demande par écrit.

J'ai dit à la cheffe qu'il fallait soumettre la réponse par écrit. Elle a rédigé une lettre. Elle et son bureau ont transmis la lettre au bureau du solliciteur général de l'Ontario, de même qu'au ministre Blair, je crois, pour demander qu'on envoie 100 agents. Le soutien de la GRC était sollicité.

Quand j'ai reçu une copie de ces lettres — j'ai reçu une copie du courriel —, je les ai transmises directement au ministre Mendicino et à Sylvia Jones. J'ai dit au premier ministre de l'Ontario que 100 agents étaient demandés.

La cheffe a fait la demande selon les règles. J'ai simplement transmis la demande parce que tout le monde voulait savoir quels étaient nos besoins. Nous avons consigné la demande par écrit

parce que d'autres nous l'ont demandé. Quelqu'un a ensuite décidé que 100 agents ne suffisaient pas et qu'il en fallait plutôt 500, et le nécessaire a été fait pour que ces 500 personnes soient dépêchées à Windsor.

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Parfait. Merci beaucoup.

Plus tôt, j'écoutais une émission durant laquelle un représentant du secteur des pièces automobiles était interviewé, je crois. Il a affirmé que la menace pour le secteur était telle que si la frontière était restée fermée, les répercussions auraient été ressenties aussi loin que dans les usines du secteur automobile du Tennessee.

Pouvez-vous nous parler des préoccupations exprimées par nos homologues américains concernant le risque associé à l'incapacité d'expédier les pièces au sud de la frontière?

M. Drew Dilkens: C'est une situation... Pour les personnes qui vivent depuis longtemps à Windsor, il est facile de comprendre à quel point les chaînes d'approvisionnement sont intégrées. Windsor est la capitale de l'automobile au Canada, et Detroit est la capitale de l'automobile aux États-Unis. Toutes ces chaînes d'approvisionnement se sont développées depuis plus d'un siècle de part et d'autre de la frontière.

Le secteur de l'automobile est un monde où les livraisons se font selon la méthode juste-à-temps. Quand il y a une fermeture, il faut à peine 60 minutes avant que quelqu'un demande ce qui se passe à la frontière parce qu'il y a un blocage à l'usine.

C'est la réalité. Les effets se font sentir des deux côtés de la frontière, ce qui je crois explique pourquoi le président américain a communiqué avec le premier ministre, et pourquoi différents ministres et secrétaires des gouvernements américains et canadiens se demandaient mutuellement ce qu'il fallait faire pour régler la situation. Les impacts se faisaient sentir non seulement dans notre économie locale et régionale, mais partout en Ontario et au Canada.

● (1915)

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Dans mes souvenirs, le dernier blocage de cette ampleur remonte à mon ancienne vie et aux événements du 11 septembre 2001.

Merci de cette réponse.

Compte tenu de votre expérience relativement au barrage frontalier, monsieur Willett, j'aimerais vous demander comment, selon vous, la situation a tourné après la découverte d'une cache d'armes, de munitions et de gilets pare-balles par la GRC. Pouvez-vous me dire ce qui est à l'origine de cette découverte et comment elle s'inscrit dans la chronologie des événements?

M. Jim Willett: C'est arrivé le 14 février, peu après minuit. Il y a eu une descente dans une maison de la région et dans quelques véhicules récréatifs garés devant. Les individus qui s'y trouvaient ont été arrêtés et les armes ont été saisies.

Les manifestants, ou le noyau principal, ont eu la même réaction que les autres. L'impression qu'ils m'ont donnée quand je leur ai parlé est qu'ils étaient aussi surpris que nous tous.

Ils se sont réunis très tôt le matin du 14. Ils ont commencé à faire leurs bagages parce que les choses étaient allées beaucoup plus loin que ce qu'ils voulaient, et que des individus indésirables s'étaient infiltrés dans leurs rangs. Donc, le 14, durant...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous prie de m'excuser, monsieur Willett, mais le temps de la sénatrice Boniface est écoulé. Je vous laissais continuer votre réponse, mais elle était un peu trop longue. Je vous remercie.

Sénateur Carignan, vous avez la parole pour cinq minutes.

L'hon. Claude Carignan (sénateur, Québec (Mille Isles), C): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le maire Dilkens, le pont Ambassador a été dégagé avant la proclamation d'un état d'urgence par le fédéral, mais également avant la proclamation d'un état d'urgence par votre municipalité.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous avez proclamé l'état d'urgence après la levée du blocus du pont? Quels étaient les avantages de cette proclamation pour la municipalité?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: C'est une bonne question, sénateur.

La réponse est que la proclamation de l'état d'urgence par la municipalité permet au chef du conseil, le maire en l'occurrence, de prendre des décisions très rapidement quand la situation évolue. Il peut s'agir de choses aussi simples que de changer un trajet d'autobus d'un point A au point B. Normalement, ce genre de décisions doit passer par le conseil ou un autre processus s'il faut prendre des décisions budgétaires concernant un service ou obtenir une autorisation du conseil. Or, une réunion du conseil n'était peut-être pas prévue avant une ou deux semaines, et il fallait bouger.

En raison de la nature incertaine, de la peur et du climat menaçant qui subsistaient après le démantèlement du barrage, un rapport a été soumis au conseil municipal. Il y était recommandé de transmettre ces pouvoirs au directeur municipal. Le directeur général à ce moment était Jason Reynar, et ces pouvoirs lui permettaient de prendre ces décisions. Certains conseillers municipaux n'étaient pas à l'aise de donner ces pouvoirs au directeur général, et j'ai donc proclamé l'état d'urgence pour que les pouvoirs soient conférés au chef du conseil, soit au maire. C'était essentiel pour permettre la prise rapide des mesures nécessaires.

Vous pouvez voir que j'ai mis fin à l'état d'urgence seulement 10 jours après l'avoir proclamé.

[Français]

L'hon. Claude Carignan: D'accord, je comprends.

Pouvez-vous également me dire pourquoi vous avez eu des dépanneuses à Windsor? Selon un témoignage, il y avait des dépanneuses américaines, mais j'ai cru voir également des dépanneuses d'entreprises de remorquage de Windsor.

Pouvez-vous nous expliquer le travail que vous avez fait pour obtenir ces dépanneuses?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Les dépanneuses ont beaucoup retenu l'attention. Je vous remercie de la question et de l'occasion d'expliquer.

Ce qui est arrivé, c'est qu'on pensait que c'était la question des dépanneuses qui empêchait la Ville de Windsor d'intervenir pour rétablir totalement la circulation. Nos amis de l'ASFC s'étaient renseignés et nous avaient donné un contact. Si nous avions besoin d'aide pour faire venir des dépanneuses des États-Unis, si nous avions be-

soin d'aide pour faire passer la douane aux dépanneuses américaines et à leurs conducteurs, c'était la personne à appeler pour faciliter cette entrée au Canada.

Quand elle a été interrogée sur les dépanneuses, la gouverneure du Michigan a déclaré qu'elle était prête à en envoyer à Windsor pour aider à gérer la situation. J'ai eu une conversation avec le chef de cabinet de la gouverneure après ce commentaire aux médias. En fait, l'offre de la gouverneure se résumait à nous mettre en relation avec des entreprises de remorquage au Michigan qui auraient peut-être les ressources voulues. En réalité, jusqu'à ce que nous préparions ma comparution, le 7 novembre, devant la Commission Rouleau, je ne savais pas que des dépanneuses avaient été envoyées à Windsor et c'est seulement à ce moment-là que notre chef de police m'a informé qu'une dizaine étaient bien venues de Detroit à Windsor. Elles étaient stationnées dans un parc municipal, mais elles n'ont jamais été utilisées du tout.

● (1920)

[Français]

L'hon. Claude Carignan: D'accord.

Vous avez réussi à dégager le pont sans recourir à la Loi sur les mesures d'urgence, puisqu'elle a été invoquée après, ni même aux mesures d'urgence municipales. Quels ont été les facteurs de succès de cette intervention, qui a été effectuée, je le rappelle, sans recourir à la Loi sur les mesures d'urgence?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Il me semble juste de dire que tout le monde cherchait une solution. Il n'y avait pas vraiment de querelles internes ou de frictions. Tout le monde essayait de travailler de concert pour faire ce qu'il y avait à faire, pour informer les personnes qui pourraient aider à trouver une solution au problème et communiquer avec elles.

Nous tous à Windsor, nous comprenions. Ce n'est pas la peine d'expliquer aux habitants de Windsor que le pont Ambassador est important. Ils le savent d'instinct. C'est un lien vital qui permet de nourrir tellement de familles. Ils savent combien il est important. Ils voulaient qu'une solution soit trouvée. Tout le monde au conseil municipal et dans l'administration municipale voulait qu'une solution soit trouvée. La police faisait tout son possible pour obtenir les ressources nécessaires pour mettre en œuvre une solution.

Quand la PPO a été envoyée à Windsor, la police a travaillé très efficacement dans un commandement d'intervention conjoint installé dans notre centre des opérations d'urgence pour élaborer les plans et obtenir leur approbation par la hiérarchie. C'était très efficace.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Dilkens.

Merci, sénateur Carignan. Votre temps de parole est écoulé.

Sénateur Harder, vous avez la parole pour cinq minutes.

L'hon. Peter Harder (sénateur, Ontario, GPS): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je remercie tous les témoins. Merci de votre leadership pendant cette période difficile dans vos municipalités respectives.

Monsieur Dilkens, j'aimerais consigner au compte rendu les observations d'au moins un représentant à l'Assemblée législative du Michigan qui, parlant des perturbations au pont Ambassador, a déclaré que c'était la raison même pour laquelle il fallait rapatrier le secteur automobile aux États-Unis.

Qu'avez-vous pensé de ces propos?

M. Drew Dilkens: Je suis au courant, et je savais que la situation offrait une parfaite occasion de tenir de tels propos. Ce dont on ne parle pas beaucoup et qui était crucial de notre point de vue, c'est le travail qui se poursuivait pour obtenir l'investissement de 5 milliards de dollars entre Stellantis et LG pour construire la première usine canadienne de batteries de véhicules électriques, qui a été annoncée et qui sera construite à Windsor.

Tout ce travail se faisait discrètement, en coulisse, pour tout mettre en place. La direction de Stellantis surveillait cette situation. Nous parlions tous les jours avec les représentants au Canada de Stellantis et de LG. Nous savions quels commentaires étaient transmis. Nous savions que le président de Stellantis se trouvait alors en Ontario pour rencontrer les dirigeants fédéraux et provinciaux. Nous savions que ce qui arrivait donnerait à quelqu'un un parfait prétexte pour dire que cela montrait pourquoi les activités au Canada risquaient d'être perturbées et qu'il serait peut-être plus sûr de produire aux États-Unis.

Je pense que cela sous-tendait au moins notre réponse municipale. Nous savions combien cet investissement était important pour le Canada et l'Ontario, évidemment, mais nous savions aussi combien il était important pour notre économie régionale.

L'hon. Peter Harder: Monsieur le maire, un des organisateurs du soi-disant « Convoi de la liberté », aussi fondateur d'une organisation appelée Canada Unity, James Bauder, a annoncé aujourd'hui qu'il va organiser un retour en février prochain pour fêter le premier anniversaire du convoi.

Savez-vous si ce retour visera aussi le pont Ambassador? Dans l'affirmative, que ferez-vous?

M. Drew Dilkens: Je crois que personne parmi nous n'y voit une fête, mais il faut souligner que la loi provinciale en place est très importante. Il faudrait être prêt à beaucoup perdre pour participer à ce type d'activité. De plus, l'injonction reste en vigueur. Elle ne sera pas levée.

M. Masse a parlé du week-end dernier où 200 voitures ont convergé vers Windsor pour faire un petit défilé sur une partie du terrain qu'avait occupé le « Convoi de la liberté ». Elles ont été dirigées, comme il se doit, vers le parcours qu'elles pouvaient suivre.

La police a une tolérance zéro face à ce type de comportement. Je pense que cela correspond à l'atmosphère dans notre collectivité. La collectivité ne veut pas de ce retour et elle veut que des mesures soient prises très rapidement contre les personnes qui essaieraient de bloquer le principal corridor qui permet à beaucoup de familles de Windsor de gagner leur vie.

• (1925)

L'hon. Peter Harder: Je vous remercie.

Monsieur Willett, en ce qui concerne Coutts, avez-vous entendu parler d'une quelconque fête qui s'organiserait? Comment votre collectivité réagirait-elle?

M. Jim Willett: Je n'ai entendu parler de rien d'autre que ce dont vous venez de parler.

J'imagine que ma collectivité réagirait comme l'autre fois. Certaines personnes se joindraient à la fête. Pas moi.

L'hon. Peter Harder: Je vous remercie, monsieur le maire.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, sénateur Harder.

Sénateur Patterson, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

L'hon. Dennis Glen Patterson (sénateur, Nunavut, GSC): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Dilkens, vous avez dit que la manifestation s'était terminée pacifiquement. Pouvez-vous en dire un peu plus? De toute évidence, vous étiez au coeur des événements et en contact étroit avec les autorités.

Comment se fait-il qu'elle se soit terminée pacifiquement? Comment les choses se sont-elles passées à Windsor?

M. Drew Dilkens: La police a élaboré un plan opérationnel qu'elle a commencé à mettre en œuvre le samedi, c'est-à-dire vers le 13. Elle a agi de façon très systématique avec ses unités de maintien de l'ordre et tout le matériel et les ressources dont elles avaient besoin.

Elle a réussi à déplacer quelques personnes ce jour-là. Alors que le jour déclinait — vers 14 heures ou 15 heures peut-être —, un prêtre d'une église locale, qui était opposé dès le début de la pandémie à toute restriction, aux vaccins et ainsi de suite, a lancé un appel à la congrégation. En moins de deux heures, environ 600 personnes de plus se sont présentées. Il y avait des enfants dans des poussettes et de jeunes enfants. La scène était presque incroyable, à vrai dire.

La police a pris la décision très raisonnable de ne pas continuer. Imaginez, cependant, de nombreux policiers — 80 ou 90 en ligne d'un point à l'autre — remontant la route, avançant toutes les 30 ou 60 secondes.

La police a pris la bonne décision, c'est-à-dire d'attendre que les enfants aient faim, qu'ils aient besoin d'aller aux toilettes ou qu'ils aient envie de dormir. Nous étions en février. À un moment où à un autre, ces enfants allaient partir et la police mènerait l'opération le lendemain.

C'est ce qu'elle a fait. Elle est intervenue le 14 très tôt et a déplacé le reste des personnes qui se trouvaient encore là. Tous les enfants étaient alors partis.

L'hon. Dennis Glen Patterson: Il n'y a eu aucune résistance?

M. Drew Dilkens: Non. Je crois que, de manière générale, personne... À ma connaissance, il n'y a pas eu de blessés. Il y a eu plusieurs arrestations. Plus d'une quarantaine, je crois, mais le problème a été réglé et la route a été rouverte.

L'hon. Dennis Glen Patterson: Monsieur Willett, de toute évidence, vous étiez aussi au coeur des événements près de Coutts, à la frontière.

Comment a-t-il été mis fin au blocage?

M. Jim Willett: Pour continuer ce que je disais tout à l'heure, la détermination a disparu une fois que les armes à feu ont été découvertes.

Il faut comprendre la situation. La principale manifestation se déroulait à Coutts, mais la GRC avait dressé un barrage distinct à une dizaine de kilomètres sur l'autoroute, ce qui a empêché un afflux massif de manifestants à Coutts. Nous avons peut-être de 75 à 100 personnes à ce moment-là, et elles ont sagement pris la décision de partir de leur propre chef.

• (1930)

L'hon. Dennis Glen Patterson: Je vous remercie tous les deux.

Monsieur Dilkens, je sais que vous étiez très occupé et très investi, mais avez-vous eu le temps d'observer ce qui se passait parallèlement à Ottawa?

M. Drew Dilkens: Oui, monsieur.

L'hon. Dennis Glen Patterson: Y avait-il des leçons à retenir de la situation à Ottawa, de votre point de vue?

M. Drew Dilkens: Il me semble juste de dire que nous avons fait quelques observations au début du blocage à Windsor, et c'était par rapport à Ottawa au sujet des personnes qui avaient apporté des choses comme des châteaux gonflables ou des jacuzzis, ce genre de choses secondaires qui donnaient des airs de zone de divertissement.

La police a fait très attention à ne pas autoriser à apporter ce type d'équipement et s'est assurée que les personnes présentes sur place étaient dans leurs camions. Certaines jouaient au hockey sur la route, mais ce type d'équipement n'était pas autorisé et la police a veillé à ce qu'il n'en soit pas apporté.

L'hon. Dennis Glen Patterson: Excusez mon ignorance. J'ai encore une question, monsieur le président.

Pouvez-vous me décrire les glissières jersey, s'il vous plaît? De quoi s'agit-il? Je crois comprendre qu'elles sont très efficaces. Pouvez-vous expliquer pourquoi?

M. Drew Dilkens: Les glissières jersey faisaient probablement 30 pieds de long, et c'étaient juste des glissières en béton moulées comme on en voit parfois sur les routes de la série 400 quand il y a des travaux. Elles formaient une conduite de la route provinciale au pied du pont Ambassador. Il n'y avait pas de circulation croisée autorisée, ce qui fait que la ville était complètement bloquée. Pour les personnes séparées par cette route, les glissières jersey n'ont fait qu'amplifier la séparation parce qu'il n'y avait aucun moyen de les contourner ou de les traverser.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Dilkens.

Merci, sénateur Patterson. Votre temps de parole est écoulé.

Nous allons donc passer au deuxième tour de questions.

Monsieur Motz, vous avez la parole pour quatre minutes.

[Traduction]

M. Glen Motz: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Dilkens et monsieur Willett, de votre présence aujourd'hui.

Dans un souci de totale transparence, je précise que M. Willett fait partie de mes concitoyens. Coutts se trouve dans ma circonscription, tout comme Windsor se trouve dans celle de M. Masse, et je représente cette région au palier fédéral.

Monsieur Willett, je vais me concentrer sur vous, si vous le permettez, pour ces questions.

À Coutts, un certain M. Van Huigenbos faisait partie des organisateurs. Il a déclaré à la Commission Rouleau que votre message en tant que maire et mon message en tant que représentant fédéral étaient de dire de dégager suffisamment la route pour n'enfreindre aucune loi et qu'ensuite, on pouvait manifester autant qu'on voulait. Est-ce que cela correspond bien aux conversations que vous avez peut-être eues avec lui séparément de moi et aux conversations que nous avons eues ensemble avec lui?

M. Jim Willett: Je n'ai jamais eu aucune conversation séparément avec lui, mais c'était mon message dès le début de toute la manifestation. J'ai dit qu'on pouvait manifester, qu'on a le droit dans ce pays de manifester autant qu'on veut, mais qu'il ne faut pas enfreindre la loi. C'était mon message tout du long.

M. Glen Motz: Je vous remercie.

Pendant la manifestation de Coutts, avez-vous communiqué avec d'autres manifestants que M. Van Huigenbos?

M. Jim Willett: J'ai parlé avec d'autres. J'ai parlé avec Alex Van Herk. Je crois que vous le connaissez. Il a été pendant longtemps un porte-parole local. Il y avait aussi un monsieur qui s'appelait Jerry, qui semblait s'occuper des médias dans la manifestation. Je n'ai jamais su exactement quel était son rôle.

M. Glen Motz: En tant que dirigeant de votre collectivité, et ils se trouvaient dans votre collectivité, pendant ces communications avec ces manifestants, les avez-vous traités de racistes?

M. Jim Willett: Non.

M. Glen Motz: Les avez-vous traités de misogynes?

M. Jim Willett: Non.

M. Glen Motz: Les avez-vous menacés d'une manière quelconque?

M. Jim Willett: Non.

M. Glen Motz: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait? Vous n'étiez pas d'accord avec ce qu'ils faisaient. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. Jim Willett: Je ne suis pas ce genre de personne. Je ne suis pas arrivé à mon âge en étant stupide. On n'arrive à rien en insultant les gens. C'est le pire discours qu'on puisse tenir quand on essaie d'accomplir quelque chose.

• (1935)

M. Glen Motz: Sachant cela, et sachant ce que savent ceux d'entre nous qui se sont rendu plusieurs fois sur le terrain et à différents endroits pendant toutes les manifestations qui ont eu lieu, les commentaires du premier ministre ont-ils aidé à apaiser la situation à Coutts ou ont-ils envenimé une situation que vous essayiez de résoudre?

M. Jim Willett: Monsieur Motz, vous savez ce que les gens pensent du gouvernement fédéral et du premier ministre dans notre coin. Par conséquent, quoi qu'il ait eu à dire sera toujours pris par tout le monde comme une attaque ou les gens se diront que le gouvernement fédéral leur marche dessus. Voilà comment on aura réagi.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Monsieur Motz, votre temps est écoulé.

[Traduction]

M. Glen Motz: Les quatre minutes?

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Oui, vos quatre minutes sont écoulées.

Je donne la parole à M. Naqvi pour quatre minutes.

[Traduction]

M. Yasir Naqvi (Ottawa-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier les maires de leur présence aujourd'hui.

Monsieur Willett, je commencerai par vous, en vous remerciant d'abord pour votre service auprès de la population.

Monsieur, en écoutant vos observations préliminaires, je me suis demandé si, pendant la manifestation, vous avez craint pour la sécurité de votre collectivité et pour votre propre sécurité. Vous avez mentionné avoir reçu des menaces de mort, etc.

M. Jim Willett: Je ne craignais pas tellement pour ma sécurité. Je suppose que ce sont les risques du métier. Je craignais pour la sécurité de la collectivité. C'était ma principale préoccupation.

M. Yasir Naqvi: Oui, je vous comprends.

Le 12 février, vous avez envoyé un texto à M. Graveland qui est, je crois, journaliste à La Presse canadienne. Dans ce texto, vous déclarez, monsieur, et je vous cite:

« Bonjour, Bill. Plus ça change, plus c'est pareil.

« Il faut trouver quelqu'un à un poste protégé qui n'hésitera pas à leur dire ce qu'ils sont, des terroristes intérieurs. Ce ne sera pas moi. Ils campent sous mes fenêtres. Je me ferais pendre, littéralement.

« C'est juste une idée comme ça. »

Vous craigniez pour votre propre sécurité dans ce texto, mais vous les qualifiez de « terroristes intérieurs ». Qu'entendiez-vous par là?

M. Jim Willett: Comme je l'ai dit à l'audience de la Commission sur l'état d'urgence, je suis un adepte de Google. J'ai cherché la définition de « terrorisme intérieur au Canada », comme l'a indiqué le gouvernement, et quand on bloque des infrastructures et le commerce et qu'on y nuit, cela correspond à la définition.

M. Yasir Naqvi: Vous craigniez qu'ils nuisent à votre collectivité, à notre pays et à notre économie?

M. Jim Willett: C'est exact.

M. Yasir Naqvi: Le 14 février, quand la GRC a obtenu des mandats et a fouillé les camions et qu'elle a découvert des caches d'armes et d'autres choses qui pouvaient être utilisées à des fins violentes, au vu de ce que vous avez dit le 12 février, les traiter de « terroristes intérieurs », qu'avez-vous pensé? Que votre instinct ne vous trompait pas, que ces personnes étaient dangereuses?

M. Jim Willett: Oui. C'est une discussion que j'ai eue plus tôt avec l'avocat dont j'ai parlé avec le groupe de manifestants, au sujet du fait que plus quelque chose de ce genre dure longtemps, plus on attire d'éléments indésirables.

D'une certaine façon, j'étais surpris et d'une autre, pas.

M. Yasir Naqvi: Une fois la manifestation dispersée, après le 15 février, me semble-t-il, craigniez-vous que les manifestants re-

viennent dans votre collectivité ou aux points d'entrée des environs?

M. Jim Willett: Est-ce que je le craignais...?

Je n'aimerais pas qu'ils reviennent. J'ai déclaré à un moment donné que j'espérais que tout le monde savait maintenant comment s'y prendre, si jamais cela recommençait.

M. Yasir Naqvi: À votre avis, est-ce que l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence vous a prémuni, en quelque sorte, contre le retour de ces manifestants dans votre collectivité ou dans les collectivités des alentours?

● (1940)

M. Jim Willett: Je dirais que c'est le cas, d'après ce que j'ai entendu, parce qu'ils en parlaient en partant.

M. Yasir Naqvi: Il y a eu un effet dissuasif parce que la...

M. Jim Willett: Oui, je le pense.

M. Yasir Naqvi: Je vous remercie.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Monsieur Naqvi, votre temps est écoulé. Je vous remercie.

Monsieur Green, pouvez-vous assumer la présidence?

Le coprésident (M. Matthew Green): Oui.

Vous avez la parole pour trois minutes, monsieur Fortin.

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Dilkens, je comprends que vous aviez demandé 100 policiers de plus pour mettre fin aux protestations. Vous en avez eu 500. Savez-vous d'où venaient ces 500 policiers?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Ils venaient de plusieurs forces de police de l'Ontario. Des agents de la GRC ont aussi été envoyés à Windsor. Je ne sais pas à quels détachements ils appartenaient. La PPO était, évidemment, très présente. Nous avons des policiers de London. Nous avons des policiers venus de toutes sortes de services de police de toute la province.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Pouvez-vous me dire jusqu'à quel moment ces policiers sont restés chez vous?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Après le départ des manifestants le 14 février, beaucoup de policiers sont restés sur place pendant plusieurs semaines. Ils ont commencé à repartir au fil du temps. Je ne sais pas personnellement combien sont partis par jour, mais j'ai vu la présence policière diminuer sur plusieurs semaines.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Avez-vous déjà reçu une demande du Service de police d'Ottawa, de la Police provinciale de l'Ontario ou de la Gendarmerie royale du Canada pour dépêcher ces policiers ou certains de vos policiers à Ottawa?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Pas à ce moment-là, mais nous avons répondu à une demande d'aide à Ottawa et la police de Windsor a envoyé des policiers à Ottawa après le démantèlement du blocage à Windsor.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Vous souvenez-vous à quelle date?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Je suis désolé. Je ne m'en souviens pas.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Était-ce dans les heures ayant suivi le 14 février ou des semaines plus tard?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Ce n'était pas aussitôt après, mais dans les semaines suivantes — probablement la semaine suivante — que des policiers ont été envoyés.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vois. Si je comprends bien, vos policiers ne sont pas intervenus à Ottawa pour libérer la rue Wellington.

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Je ne sais pas quelle a été leur tâche à Ottawa, mais ils y étaient pour soutenir l'effort général.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Vous m'avez dit qu'ils étaient venus quelques semaines plus tard. Je comprends donc que ce n'était pas dans la semaine ou les jours qui ont suivi.

Jamais le ministère de la Sécurité publique, la Gendarmerie royale du Canada ou quiconque ne vous a dit, après que vous avez libéré le pont Ambassador le 14 février, qu'il fallait alors se rendre à Ottawa, où on avait besoin de 100 ou de 500 policiers. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Personne ne m'a dit cela, mais le chef de police a décidé d'envoyer des policiers à Ottawa. Je ne sais pas quand il a pris cette décision.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Ce n'était pas à votre demande non plus. Est-ce bien ça?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: C'est exact.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous remercie, monsieur Dilkens.

Je reprends donc la présidence.

Vous avez la parole pour trois minutes, monsieur Green.

[Traduction]

Le coprésident (M. Matthew Green): C'est le tour de M. Masse, si c'est possible.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): D'accord.

Monsieur Masse, vous avez la parole pour trois minutes.

[Traduction]

M. Brian Masse: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Green.

Monsieur Dilkens, les perturbations le long du chemin Huron Church ont aussi eu un coût, à cause du mauvais temps.

Quel a été le coût pour la Ville pour appuyer les policiers et veiller à leur sécurité à cet endroit, ainsi qu'à celle d'autres personnes sur le terrain?

M. Drew Dilkens: Il me semble que le coût total avoisine les 5,7 millions de dollars. Cela comprend les heures supplémentaires, les glissières jersey, la nourriture et l'hébergement. Il y avait tout l'éventail de dépenses, y compris les dépenses de la Ville en heures supplémentaires pour régler la circulation, poser des panneaux et pour tout ce à quoi il faut s'attendre de la part d'une municipalité pour soutenir une opération de maintien de l'ordre comme celle qui a eu lieu à Windsor.

M. Brian Masse: Une grande partie de ces dépenses ne dépendaient pas de vous parce qu'elles découlaient de conventions collectives et de protocoles de sécurité.

Pouvez-vous soumettre votre lettre au gouvernement, ainsi que la liste d'inventaire? Le ferez-vous pour le Comité, s'il vous plaît?

• (1945)

M. Drew Dilkens: Je le ferai avec plaisir. Oui.

M. Brian Masse: Je vais résumer rapidement pour être certain d'avoir bien compris. Les dépenses s'élèvent à 5,7 millions de dollars. Nous avons le palier fédéral qui n'a rien payé. Le gouvernement de l'Ontario n'a rien payé. Les entreprises n'ont rien payé. Les manifestants illégaux n'ont rien payé.

Il s'agit d'une région où le taux de pauvreté infantile et le taux de chômage sont élevés, et des personnes ont perdu leur emploi pendant un temps. La région compte aussi une forte population immigrée. Les citoyens ne pouvaient pas obtenir de services, y compris — comme je l'ai mentionné — se rendre à des rendez-vous chez le médecin. Et maintenant, nous nous attendons à ce que les habitants de Windsor paient seuls la facture. Qu'est-ce que cela vous inspire, si une autre situation se produit?

Comment fait-on pour retourner dans sa collectivité expliquer qu'après avoir fait tout ce qu'il fallait, notamment pour des gens extérieurs à la région, il va falloir recommencer sans plan? Est-ce que cela semble juste?

M. Drew Dilkens: Après les événements à Windsor, j'ai envoyé au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial une lettre demandant qu'on s'assoie pour une séance de planification pour parler de ce que nous ferions s'il se produisait encore quelque chose.

Il ne fait aucun doute que, bien que des gens ailleurs aient dit que nous avions très bien réagi à Windsor... La situation a été réglée en une semaine environ. Pour beaucoup, c'était une bonne réponse. Nous aurions probablement pu gagner encore un jour ou deux si nous avions eu un plan un peu plus rigoureux, mais si nous disions qui paie quoi, les choses seraient beaucoup plus simples. Nous n'aurions pas le maire d'une petite ville comme Windsor qui ramperait pour les 5,7 millions de dollars dépensés pour aider face à une urgence économique nationale. Nous aimerions avoir cette conversation. Le chemin Huron Church est toujours là. Le pont Ambassador aussi.

Quant à la possibilité qu'il se reproduise quelque chose comme cela à l'avenir, je ne peux rien prédire. Je n'ai aucun moyen, concrètement, de l'empêcher aujourd'hui. Nous avons besoin d'une réponse coordonnée pour régler la situation très particulière d'un chemin municipal qui relie une route provinciale à un pont sous réglementation fédérale qui se trouve appartenir à des capitaux privés.

Nous devons trouver un moyen de régler cette situation d'une façon sensée qui permette une réponse appropriée, très efficace et rapide, en précisant qui paie quoi. Dans ce genre de situation, il est tout à fait injuste que les contribuables municipaux paient la facture.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Dilkens.

Merci, monsieur Masse. Vos trois minutes sont écoulées.

Sénatrice Boniface, vous avez la parole pour trois minutes.

[Traduction]

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Je vous remercie.

J'ai une ou deux questions.

Monsieur Dilkens, les citoyens de votre ville ont-ils exprimé des craintes au sujet d'une contre-manifestation si les manifestants n'étaient pas déplacés? C'est toujours un grand risque lorsqu'une manifestation se prolonge.

M. Drew Dilkens: C'est une excellente question. L'atmosphère était tendue sur le terrain avec les manifestants, mais de jour en jour, elle s'est aussi tendue dans la collectivité. Nous venons de traverser ensemble la période difficile de la pandémie, avec des fermetures importantes chez notre principal employeur, et dans le secteur des pièces aussi, qui ont touché des dizaines de milliers de familles dans la ville.

Cette manifestation semblait inutile. On y voyait un peu une agression contre la collectivité, à cause de l'importance du pont Ambassador. La menace existait donc, assurément. Des groupes créés sur Facebook demandaient aux personnes qui souhaitaient faire leur propre justice de s'inscrire et d'exprimer leur soutien au camp opposé aux manifestants. Le ton se durcissait. La police de Windsor a dû contacter des personnes dans la collectivité connues comme leaders communautaires pour leur demander de faire retomber la vapeur, au lieu de la faire monter au nom de certains membres de leur syndicat.

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Je vous remercie.

Monsieur Willett, je sais que vous êtes dans une petite localité. Avez-vous vécu la même chose?

M. Jim Willett: Non. Il n'y a jamais eu aucune indication que quelqu'un de chez nous allait organiser une contre-manifestation, mais les gens étaient en rogne, ce qui est normal.

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Vous êtes là pour ça. Ils peuvent vous appeler.

M. Jim Willett: C'est exact.

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Monsieur Dilkens, la préoccupation, vraiment, en dehors de... Je ne veux pas parler de « justiciers » parce qu'il me semble que le vrai problème pour les citoyens était qu'ils étaient privés de travail. Ils savaient que les usines fermeraient si le pont ne rouvrait pas. Est-ce que cela fait partie de l'argument?

Par ailleurs, il y avait, je suppose, les personnes touchées par rapport aux écoles secondaires et aux rendez-vous médicaux, etc. Leurs enfants ne pouvaient pas aller à l'école et elles ne pouvaient pas se rendre là où elles devaient aller pour des raisons de santé ou autres.

M. Drew Dilkens: Je ne saurais exagérer les répercussions. Elles étaient importantes. Beaucoup de gens ont été touchés. On ne parle pas de quelques centaines de personnes, mais de dizaines de milliers dont la vie quotidienne a été bouleversée. Aller faire l'épicerie, prendre les transports en commun, tout ce que les habitants d'une ville font tous les jours est devenu compliqué, et cela a duré une semaine.

Le problème était que je ne pouvais pas leur donner une idée de quand ça s'arrêterait. La police préparait ses plans opérationnels. Cela n'aurait donc pas été approprié, même si j'avais su. Lorsque nous essayions de leur répondre pour leur dire que nous nous en occupions et qu'ils pouvaient être rassurés que les dirigeants étaient à la tâche, il était quand même difficile de communiquer avec eux de manière à les éclairer sur ce qui se passait. Il semblait que la situation pouvait durer aussi longtemps qu'à Ottawa.

● (1950)

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Dilkens et sénatrice Boniface.

Sénateur Harder, vous avez la parole pour trois minutes.

[Traduction]

L'hon. Peter Harder: Je vous remercie.

Je continuerai dans la même veine que M. Masse.

Monsieur Willett, selon vous, est-ce que des dépenses municipales engagées par Coumts n'ont pas encore été remboursées?

M. Jim Willett: En fait, non. C'est un des avantages d'être une aussi petite localité. La province s'occupe entièrement du maintien de l'ordre et nous n'avons engagé aucune dépense.

L'hon. Peter Harder: Je vous remercie.

Monsieur Dilkens, êtes-vous disposé à présenter au Comité une liste détaillée des 5,7 millions de dollars? Il me semble que le Comité souhaitera sans doute faire des commentaires à son sujet quand il rédigera son rapport.

Je vis à Ottawa et je sais que les coûts pour la Ville ont été supérieurs même à ceux de Windsor. Le règlement de ces dépenses est un élément important pour convaincre le public que la gestion des urgences est largement partagée dans tout le pays.

Seriez-vous prêt à nous communiquer cette liste?

M. Drew Dilkens: Tout à fait.

L'hon. Peter Harder: Je vous remercie.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Avez-vous terminé, sénateur Harder?

L'hon. Peter Harder: Oui.

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Êtes-vous certain? Il vous reste deux minutes.

[Traduction]

L'hon. Peter Harder: Sénateur Carignan...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Monsieur Carignan, il restait deux minutes à M. Harder. Je vous laisse la parole.

L'hon. Claude Carignan: Merci.

Je vais poursuivre sur la facture de 5,7 millions de dollars. Cela m'embête, parce qu'elle a été envoyée le 16 mars 2022 et le gouvernement ne vous a toujours pas remboursé ces frais, que vous avez payés parce que vous avez été proactifs. J'ai peur que cela décourage les gens d'être proactifs dans d'autres situations, parce qu'ils craindront de se retrouver avec la facture et de ne jamais être remboursés, comme à Windsor.

Quelles réponses avez-vous eues du gouvernement fédéral? Quelles seraient vos recommandations pour éviter que cela se reproduise à l'avenir? Serait-ce la création d'un fonds? Que pourrait-on faire pour améliorer le système et éviter que les villes se retrouvent avec la facture lorsqu'elles sont proactives comme vous?

[Traduction]

M. Drew Dilkens: Nous n'avons encore eu aucune réponse du gouvernement fédéral à notre demande de fonds, mais je pense qu'une partie de la solution, en l'espèce, c'est de répondre à la lettre, c'est-à-dire de réunir les trois ordres de gouvernement pour trouver un processus qui dit que, si cela se reproduit, voici comment nous réagirons collectivement et qui paiera quoi, en fonction des responsabilités, et qui aide vraiment à accélérer la réponse de manière à réduire au minimum les perturbations, si cela venait à se reproduire.

[Français]

L'hon. Claude Carignan: D'accord. Merci.

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, sénateur Carignan.

Je remercie MM. Dilkens et Willett.

Je vais suspendre la réunion pour permettre à notre deuxième groupe de témoins de prendre place.

• (1950)

(Pause)

• (2000)

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Nous reprenons maintenant nos travaux avec un deuxième groupe de témoins.

Nous avons ici, avec nous, M. Brian Kingston, président-directeur général de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, et Mme Jennifer Steeves, directrice de l'Industrie et des Affaires aux consommateurs, pour la même association.

Par vidéoconférence, nous avons, de l'Alliance canadienne du camionnage, M. Stephen Laskowski, qui en est le président, et M. Geoffrey Wood, qui en est le vice-président principal des Politiques.

Je souhaite donc la bienvenue aux quatre témoins, qui disposeront chacun de cinq minutes pour leur allocution d'ouverture.

Monsieur Laskowski, je vous invite à commencer.

• (2005)

[Traduction]

M. Stephen Laskowski (président, Alliance canadienne du camionnage): Je vous remercie, monsieur le président, membres du Comité.

L'ACC est une alliance de sept associations de camionnage provinciales au Canada. Son conseil d'administration se compose de dirigeants de plus de 70 transporteurs allant de petites à de très grandes entreprises.

En ce qui concerne la position de l'ACC par rapport à la manifestation, bien avant et pendant les événements de 2022, l'ACC a fait connaître sa position sur les manifestations visant l'infrastructure routière publique. L'ACC n'appuie aucune manifestation sur les routes, voies et ponts publics et elle les désapprouve vivement. L'ACC estime que ce n'est jamais par de telles actions, surtout lorsqu'elles compromettent la sécurité publique, que devraient s'exprimer des désaccords avec les politiques gouvernementales.

L'ACC recommande au Comité qu'un plan national concernant toutes les provinces, le palier fédéral et tous les organismes d'application de la loi compétents ainsi que les ponts internationaux soit créé afin d'élaborer des plans pour protéger les infrastructures commerciales essentielles de notre pays de futures manifestations et/ou pour mettre fin à de telles manifestations très rapidement et pacifiquement.

Pour ce qui est des répercussions des blocages sur le secteur commercial, ces blocages ont eu des conséquences très préjudiciables pour nos membres, leurs chauffeurs, leurs clients et leurs entreprises. La majeure partie de nos observations aujourd'hui portent sur l'incidence économique sur le secteur du commerce international, mais n'oublions jamais l'impact de ces événements sur le pilier économique de notre main-d'œuvre nationale, le camionneur commercial. Ces blocages ont eu des répercussions importantes sur leur santé physique et mentale, comme sur leur possibilité de gagner leur vie.

Comme nous le savons tous, les échanges commerciaux avec les États-Unis sont essentiels pour la santé économique du Canada. Plus de la moitié des 850 milliards de dollars de commerce mené avec les États-Unis, d'après les données douanières de 2021, se sont faits par camion.

N'oublions pas non plus que plusieurs postes frontaliers ont été touchés dans tout le Canada. Tout le secteur du commerce a été touché et en a ressenti les ondes de choc, ce qu'ont fait remarquer le sous-ministre de Transports Canada, la Banque du Canada et la Chambre de commerce du Canada pendant toute la crise.

Nous avons également entendu les réactions de politiciens américains, y compris d'un démocrate du Michigan qui a déclaré qu'il ne pouvait être plus évident qu'il fallait rapatrier la fabrication américaine aux États-Unis, dans des États comme le Michigan. Même la porte-parole de la Maison-Blanche a mentionné que le président Biden était préoccupé par ce qui se passait au Canada.

Très rapidement, en Colombie-Britannique, près de 2 000 camions par jour franchissent de poste de Pacific Highway. En février, le nombre de camions commerciaux a baissé de 6 % en moyenne annuelle. Le Surrey Board of Trade a déclaré que « ces manifestations continues sabotent vraiment notre économie, notre infrastructure et le moyen d'existence d'entreprises, d'emplois et de familles ».

En Alberta, les blocages ont duré près de deux semaines. Ce sont 800 camions par jour qui franchissent la frontière à Coutts. La vice-première ministre Chrystia Freeland a déclaré que ces blocages faisaient perdre 48 millions de dollars par jour en échanges commerciaux.

Au Manitoba, 1 100 camions par jour franchissent la frontière à Emerson. La vice-première ministre estimait l'impact commercial à 73 millions de dollars par jour.

Le pont Ambassador, que je laisserai aux représentants de l'association des constructeurs automobiles, a évidemment été touché. Le trafic de camions a chuté de près de 27 % en moyenne annuelle en février à cause de ces blocages. Chaque jour, ce sont 7 000 camions qui franchissent ce pont.

Au pont Blue Water, il y a eu des manifestations spontanées ces mêmes jours. Quand l'industrie du camionnage s'est reportée sur le pont Blue Water parce que le pont Ambassador était fermé, les manifestants en ont fait autant, et cela a été pareil au pont Peace, qui a aussi connu ses manifestations spontanées. Environ 2 600 camions par jour franchissent la frontière à cet endroit.

En Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, les deux provinces ont dû prendre des mesures pour interdire les manifestations sur la voie publique.

L'ACC est fermement convaincue que tous les ponts frontaliers et leur administration, les provinces et les organismes d'application de la loi fédéraux ont fait de leur mieux pendant toute la crise pour mettre fin à ces blocages aussi rapidement que possible et de manière pacifique. La commission cherche actuellement à établir s'il était approprié dans les circonstances que le gouvernement invoque la Loi sur les mesures d'urgence.

Nous avons tous entendu plusieurs témoignages favorables et certains témoignages opposés à la décision du gouvernement. Ni moi ni l'ACC ne sommes des experts en matière de sécurité. Cela dit, en quelques jours après l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence, le processus s'est arrêté. Il n'y a plus eu de blocages spontanés. Les ponts ont rouvert, le commerce a redémarré et les camionneurs commerciaux canadiens ont retrouvé leur vie d'avant.

• (2010)

Je tiens à souligner que, quand la Loi sur les mesures d'urgence a été invoquée, l'ACC a appuyé son utilisation. De notre point de vue, l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence a permis d'atteindre l'objectif voulu, qui était de mettre fin rapidement et pacifiquement aux blocages et aux manifestations spontanées sur les routes et les ponts.

On peut ne pas s'entendre sur le fait que la loi soit destinée ou pas à être invoquée dans des situations et des circonstances telles que celle dans laquelle nous nous trouvons l'hiver dernier. Encore une fois, je ne suis pas un expert en matière de sécurité nationale. De mon point de vue, si des gens hésitent à invoquer la Loi sur les mesures d'urgence dans des situations comme celle-ci, nous devons travailler de concert pour la remplacer par une loi dont les effets soient aussi rapides, puissants et efficaces.

Je terminerai en rappelant ce que j'ai dit au début de mes observations. Pour répéter un commentaire précédent, l'ACC recommande de créer un plan national concernant toutes les provinces, le gouvernement fédéral et les organismes d'application de la loi compétents. Le plan tiendra compte de différents contrôles structurels et administratifs des postes frontaliers internationaux, et il élaborera un plan pour protéger les infrastructures commerciales essentielles du pays de futures manifestations et/ou pour mettre fin à de telles manifestations très rapidement et pacifiquement.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Laskowski.

Monsieur Kingston, je vous cède maintenant la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Brian Kingston (président-directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Je vous remercie, messieurs les coprésidents, membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui devant vous dans le cadre de votre étude.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules, l'ACCV, est l'association professionnelle qui représente les principaux constructeurs canadiens de véhicules motorisés légers et lourds. Nous comptons parmi nos membres Ford, General Motors et Stellantis, aussi connue sous le nom de FCA Canada.

On doit à l'industrie automobile pour environ 13 milliards de dollars d'activité économique annuelle, 117 000 emplois directs et 371 000 emplois indirects dans les services après-vente et les réseaux de concessionnaires. Avec 36,5 milliards de dollars d'exportations en 2021, l'industrie se classe au deuxième rang des secteurs qui exportent.

L'industrie automobile est très intégrée avec les États-Unis dans le cadre des relations de chaîne d'approvisionnement et dans l'expédition de véhicules finis. Il arrive que des pièces traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis de sept à neuf fois avant l'installation sur un véhicule. Plus de 90 % des véhicules fabriqués au Canada sont exportés, très majoritairement aux États-Unis.

La production automobile dépend d'une logistique de chaîne d'approvisionnement efficace pour l'expédition de pièces, de composants et de véhicules. Les usines de montage dépendent de la livraison régulière et prévisible de pièces pour tourner à plein régime. Tout retard ou interruption de la chaîne d'approvisionnement — même très mineur — peut avoir un effet immédiat sur la production et le commerce. Étant donné l'intégration de l'industrie avec les États-Unis, la bonne circulation des marchandises à la frontière tous les jours est particulièrement importante.

Le pont Ambassador, principal poste frontalier du Canada, joue un rôle clé dans l'industrie. Environ 25 % du commerce annuel de marchandises canadiennes transite par ce pont. Avec cinq équipementiers qui assemblent des véhicules en Ontario, le pont est un élément essentiel pour les véhicules automobiles et les pièces.

Le blocage en février du pont Ambassador a exposé des faiblesses dans les pratiques de gestion de la frontière et dans l'infrastructure commerciale du Canada auxquelles il faut remédier pour que la chaîne d'approvisionnement soit plus résiliente.

Il y a une complexité supplémentaire pour ce corridor commercial particulier, car l'esplanade des douanes relève de la compétence fédérale; la 401, de la compétence provinciale; et la route qui mène à l'esplanade est municipale. Il a fallu beaucoup de temps pour trouver les responsables administratifs respectifs et pour coordonner, partager l'information et déterminer quelles capacités étaient nécessaires pour mettre fin au blocage du commerce.

Afin d'accélérer le processus, l'ACCV a déposé un affidavit en appui à l'injonction des fabricants de pièces d'automobile contre les manifestants, le 10 février.

Nos membres sont très reconnaissants de tous les efforts déployés par tous les ordres de gouvernement qui ont cherché des solutions pour atténuer l'impact, mais le blocage a obligé les entreprises automobiles des deux côtés de la frontière à prendre des mesures extraordinaires et très coûteuses pour dérouter les échanges commerciaux vers d'autres postes frontaliers. Ces autres postes frontaliers n'avaient tout simplement pas la capacité nécessaire pour traiter des volumes commerciaux plus importants sans perturber considérablement les calendriers d'approvisionnement, ce qui est, bien entendu, arrivé. Les usines automobiles ont donc dû arrêter la production, ce qui a touché des milliers d'employés de l'industrie, pas seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis.

Le blocage du pont s'est produit à une période déjà difficile pour l'industrie en raison de chaînes d'approvisionnement fragiles mises sous pression par les pénuries et les retards liés à la pandémie. En fait, la production nord-américaine de véhicules n'a toujours pas retrouvé ses niveaux d'avant la pandémie.

Cet incident, ajouté à d'autres perturbations récentes dans les ports et les chemins de fer, a nui à la réputation que le Canada avait de pays fiable pour la production et la circulation de marchandises. Nous devons tirer les leçons de ces événements pour que le Canada ait des plans en place afin de réagir rapidement à de futures perturbations. Si nous ne remédions pas à ces faiblesses, notre compétitivité pourrait en pâtir, pas seulement dans la construction automobile existante, mais aussi pour ce qui est d'investissements futurs dans l'automobile.

Nous devons établir des processus qui permettent une coordination et une communication rapides et efficaces entre l'industrie, différents ordres de gouvernement et d'autres acteurs concernés afin

d'atténuer de futures perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Nous recommandons ceci.

Premièrement, désigner clairement un responsable fédéral qui donnera des conseils et des directives si quelque chose menace d'interrompre la circulation des marchandises commerciales. Ce responsable devra être en mesure de travailler en coordination avec tous les autres ordres de gouvernement et les homologues aux États-Unis afin que des décisions soient prises rapidement et qu'il soit mis fin sans tarder aux perturbations, en tenant l'industrie régulièrement informée de l'évolution de la situation.

Deuxièmement, renforcer les instruments législatifs pour remédier à de futurs blocages ou perturbations, comme la Loi de 2022 visant à ce que l'Ontario reste ouvert aux affaires, qui a établi des interdictions et des mécanismes d'exécution pour que nul n'entrave l'accès à une infrastructure protégée ou la sortie de celle-ci ou son utilisation ordinaire. Le gouvernement fédéral devrait envisager de plus vastes pouvoirs pour mettre fin rapidement aux blocages, des pouvoirs qui rendraient inutile l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence.

Je vous remercie de votre attention et je répondrai volontiers à vos questions.

• (2015)

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous remercie, monsieur Kingston. Je vous inviterais à répondre un peu plus lentement aux questions qui vous seront posées. Ce sera moins difficile pour les interprètes.

Nous commençons le premier tour de questions.

Je donne maintenant la parole à M. Brock, pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Larry Brock: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur participation et de leur présence ce soir.

Monsieur Laskowski, j'ai écouté très attentivement votre déclaration liminaire, mais je n'ai pas entendu les raisons pour lesquelles les membres de votre alliance ont manifesté en premier lieu. Vous les connaissez très bien, puisque c'est ce que vous préconisiez dès le 5 janvier 2022. Est-ce juste?

M. Stephen Laskowski: Êtes-vous en train de dire que l'ACC était en faveur des manifestations?

M. Larry Brock: Ce n'est pas du tout ce que je dis. Je dis que vous comprenez la raison pour laquelle ces gens manifestaient. Vous avez donné votre appui à plusieurs camionneurs non vaccinés dès le 5 janvier 2022.

M. Stephen Laskowski: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire par « donner votre appui à des camionneurs non vaccinés ».

M. Larry Brock: Le 5 janvier 2022, vous avez publié une déclaration que j'ai sous les yeux. C'était effectivement la veille du jour où les gouvernements du Canada et des États-Unis ont annoncé qu'à partir du 15 janvier et du 22 janvier respectivement, seuls les Canadiens et les Américains entièrement vaccinés pourraient voyager dans les deux sens.

Vous étiez au courant de ces dates.

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: La déclaration dit que l'ACC a demandé aux deux gouvernements de rencontrer et de consulter les principaux membres de la chaîne d'approvisionnement afin de fixer une date plus appropriée pour l'application de la loi qui perturberait moins la chaîne d'approvisionnement, qui avait déjà du mal à fonctionner à une capacité normale.

Êtes-vous d'accord avec cela ?

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: À ce moment-là, vous avez dit qu'aucun des deux gouvernements ne vous a donné une indication qu'ils allaient reconsidérer l'application des obligations ce mois-là et ne vous a fourni aucun détail.

Est-ce exact ?

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: Vous avez ajouté qu'il y avait une modeste augmentation du nombre de camionneurs qui se sont fait vacciner dans certaines entreprises, mais qu'il y a eu un taux de roulement plus élevé que la normale et que d'autres ont manifesté leur intention de quitter le secteur ou de chercher un emploi dans le secteur sous réglementation provinciale en raison de l'imminence de l'obligation vaccinale à la frontière.

Est-ce exact ?

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: Vous avez prévu que le secteur allait perdre de 12 000 à 16 000 conducteurs commerciaux transfrontaliers si l'obligation vaccinale entrerait en vigueur ce mois-là.

Est-ce exact ?

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: Vous avez dit que jusqu'à 30 000 conducteurs canadiens sous réglementation fédérale quitteraient la chaîne d'approvisionnement.

Est-ce exact ?

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: Vous avez dit que l'ACC continue de mettre en garde le gouvernement du Canada que la mise en oeuvre d'une obligation vaccinale à l'échelle nationale pour les transporteurs sous réglementation fédérale et leurs employés ne ferait qu'exacerber la pénurie de conducteurs, la perturbation de la chaîne d'approvisionnement et la hausse des coûts pour les consommateurs.

Maintenez-vous cette affirmation ?

M. Stephen Laskowski: Nous la maintenons.

M. Larry Brock: Vous avez dit que l'ACC et vos entreprises membres ont travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement du Canada tout au long de la pandémie de COVID pour prévenir la propagation de la maladie dans la chaîne d'approvisionnement et cette relation de coopération a contribué à rendre le secteur plus sûr.

Est-ce exact ?

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: Vous avez dit que vous croyez fermement que les avantages des vaccins pour la santé sont discutables, mais que cela ne change rien au fait que toute réduction substantielle du

nombre de conducteurs commerciaux, alors qu'il y a déjà une pénurie aiguë, perturberait davantage une chaîne d'approvisionnement très fragile et l'économie.

Est-ce exact ?

• (2020)

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: Vous avez dit qu'en termes simples, la chaîne d'approvisionnement a désespérément besoin de plus de conducteurs, et non l'inverse, pour livrer les biens et les produits dont dépendent les consommateurs des deux côtés de la frontière.

Est-ce exact ?

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

M. Larry Brock: Par conséquent, l'ACC demandait au nouveau gouvernement du Canada de maintenir la position qu'il avait endossée à l'été 2021 d'exempter l'industrie du camionnage en tant que service essentiel en raison des conséquences potentielles pour l'économie.

Vous avez maintenu cette position, n'est-ce pas, monsieur ?

M. Stephen Laskowski: Oui, j'ai...

M. Larry Brock: Merci.

Vous avez dit qu'au minimum, Ottawa doit dispenser les camionneurs commerciaux, les mécaniciens et ceux qui travaillent à l'extérieur de l'obligation vaccinale nationale.

Êtes-vous d'accord ?

M. Stephen Laskowski: Oui.

M. Larry Brock: Merci.

Je n'ai pas d'autres questions.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous remercie, monsieur Brock.

La parole est maintenant à M. Virani pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Arif Virani: Je crois que M. Naqvi est le premier.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): C'est votre nom que j'avais sur ma liste, monsieur Virani, mais cela ne me pose pas de problème.

Monsieur Naqvi, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Yasir Naqvi: Je vous remercie.

Monsieur Laskowski, je commencerai par vous, et j'enchaînerai sur les questions que M. Brock vous a posées.

Bien sûr, le mandat de l'Alliance canadienne du camionnage est de veiller à ce que nous ayons un secteur du camionnage dynamique au Canada. Ai-je raison ?

M. Stephen Laskowski: Il s'agit d'avoir un secteur du camionnage dynamique et sûr.

M. Yasir Naqvi: Une partie du travail de l'Alliance consiste à s'assurer que le secteur du camionnage respecte les lois, les règles et les règlements, afin que nous puissions continuer à avoir une chaîne d'approvisionnement sûre et des routes sûres entre les deux pays. Ai-je raison?

M. Stephen Laskowski: Tout à fait.

M. Yasir Naqvi: Si j'ai bien compris, vous travaillez en collaboration très étroite avec tous les ministères concernés à l'échelle fédérale et provinciale, et peut-être même à l'échelle municipale, pour veiller à ce que les règles soient expliquées à vos membres de l'Alliance du camionnage et que ceux-ci les respectent intégralement. Est-ce bien cela?

M. Stephen Laskowski: Tout à fait, y compris les vaccins contre la COVID.

M. Yasir Naqvi: Y compris les vaccins contre la COVID.

Comment décririez-vous le niveau d'échanges que vous avez eus avec les différents ordres de gouvernement pendant la pandémie?

M. Stephen Laskowski: Je dirais que nous avons eu une excellente relation de coopération, avec beaucoup de dialogue pour régler de nombreux enjeux complexes.

M. Yasir Naqvi: Seriez-vous également d'accord pour dire que vos membres, c'est-à-dire les entreprises de camionnage et les camionneurs eux-mêmes, respectent la loi et se conforment aux règles qui leur sont imposées afin de pouvoir faire leur bon travail?

M. Stephen Laskowski: Tout à fait, et en ce qui concerne les taux de vaccination, notre secteur n'était pas différent de la population générale au Canada, y compris les camionneurs de notre pays.

M. Yasir Naqvi: Monsieur, de quel taux de vaccination parle-t-on chez les camionneurs?

M. Stephen Laskowski: Lorsque nous avons examiné ces taux de vaccination à l'époque, cela dépendait de la région, mais ils variaient de 85 à 90 %. Donc, pour répondre aux questions précédentes, lorsque l'ACC a estimé la perte, nous avions raison de dire qu'elle était supérieure à 10 %. Plus de 10 000 personnes ont quitté le secteur d'activité transfrontalière. C'était par choix.

M. Yasir Naqvi: Le taux de 85 à 90 % est vraiment conforme au taux pour l'ensemble des Canadiens à la grandeur du pays. C'est remarquable. Félicitations.

M. Stephen Laskowski: Tout à fait.

M. Yasir Naqvi: Monsieur, pouvez-vous nous faire part de vos préoccupations, alors, lorsque vous avez vu des blocages et des occupations dans des villes comme Ottawa et partout au pays, et que des gens ont laissé entendre qu'il s'agissait de camionneurs qui prenaient les choses en main? En tant qu'alliance, quelles ont été vos réflexions, votre participation et vos activités au cours de ce processus?

M. Stephen Laskowski: Nous avons fait plusieurs déclarations tout au long de la crise contre les manifestations publiques sur les voies publiques, comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire. Elles sont disponibles sur notre site Web. Je pourrais les lire toutes ici, mais je suis sûr que vous voulez me poser plus de questions, au lieu de m'entendre relire mes déclarations.

M. Yasir Naqvi: Permettez-moi d'afficher une déclaration que l'ACC a publiée en anglais le 29 janvier, je crois.

Elle dit ceci:

Bien que plusieurs Canadiens soient à Ottawa pour exprimer leur mécontentement à l'égard de cette obligation vaccinale, il semble aussi que bon nombre de

ces manifestants n'ont aucun lien avec l'industrie du camionnage et ont des objectifs distincts au-delà d'un désaccord sur les obligations vaccinales transfrontalières. Pendant le déroulement de ces manifestations au cours du week-end, nous demandons à la population canadienne d'être consciente que beaucoup des personnes que vous voyez et entendez dans les médias n'ont aucun lien avec l'industrie du camionnage.

Maintenez-vous toujours cette déclaration du 29 janvier ?

● (2025)

M. Stephen Laskowski: Tout à fait.

M. Yasir Naqvi: Quelle préoccupation entreteniez-vous en tant qu'alliance et qu'entendiez-vous de la part de ces camionneurs, des 90 % de camionneurs qui s'étaient fait vacciner et qui voulaient continuer à travailler?

M. Stephen Laskowski: L'enjeu était complexe, et il demeure complexe dans notre industrie et dans la société. La grande majorité des camionneurs étaient vaccinés et étaient sur le terrain à faire ce qu'ils aiment faire, c'est-à-dire faire tourner l'économie du pays.

M. Yasir Naqvi: Quel a été l'impact de ces blocages sur les camionneurs qui étaient vaccinés et qui pouvaient traverser légalement la frontière avec les États-Unis et en revenir?

M. Stephen Laskowski: Si vous êtes coincé derrière un blocage, vous êtes coincé derrière un blocage. Comme nous l'avons souligné, certains de ces blocages ont duré des jours et des semaines. Il y a l'accès à la nourriture, à l'eau, aux toilettes, à toutes les nécessités de la vie. Certains camionneurs n'avaient pas leurs médicaments et, de toute évidence, leur gagne-pain était affecté par l'immobilisation des camions. Il y avait donc un niveau élevé de frustration et un grand impact sur la grande majorité des camionneurs qui étaient là, comme je l'ai déjà dit, pour faire tourner l'économie du pays.

M. Yasir Naqvi: Avez-vous fait...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Naqvi. Votre temps de parole est écoulé.

Merci, monsieur Laskowski.

Monsieur Green, je vous remercie d'assumer la présidence.

Monsieur Laskowski, je reviens à vous. Pourriez-vous me dire si l'Alliance canadienne du camionnage a été consultée avant que la Loi sur les mesures d'urgence ne soit invoquée et que les règlements et les décrets qui en découlaient ne soient instaurés?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Nous étions en contact permanent.

Pour que vous compreniez le fonctionnement de l'Alliance, les associations provinciales de tout le Canada en font partie. Mes homologues de tout le Canada qui ont été touchés par ces blocages aux frontières que j'ai mentionnés étaient en contact constant avec leurs différents ordres de gouvernement, tout comme moi.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Avec qui, précisément, étiez-vous en contact au gouvernement fédéral?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Mes conversations privées sont mes conversations privées, mais nous étions en contact constant avec plusieurs fonctionnaires et les responsables concernés à tous les niveaux de gouvernement.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Avec qui étiez-vous en contact, monsieur Laskowski?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Comme je l'ai dit, ce sont des conversations privées, monsieur.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Ce n'est pas privé, monsieur Laskowski.

[Traduction]

Le coprésident (M. Matthew Green): Si je peux intervenir un instant en tant que président, je tiens simplement à rappeler à M. Laskowski où il se trouve en ce qui concerne la procédure. Il comparaît devant un comité qui examine la Loi sur les mesures d'urgence à la Chambre des communes.

Monsieur, nous avons la possibilité de demander des documents de manière informelle ou formelle. Je vous demanderais simplement d'envisager de coopérer en répondant aux questions qui vous sont posées. Il est certain que vos réponses ne vous mettront pas dans une situation juridique délicate.

Je vous remercie.

M. Stephen Laskowski: Merci, monsieur le président.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous pose donc de nouveau la question, monsieur Laskowski.

Avec qui, au sein du gouvernement fédéral, étiez-vous en communication?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: C'était l'ASFC, Santé Canada et Transports Canada. Ce sont les organismes les plus pertinents, je dirais.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): De qui s'agit-il précisément, dans cette agence et ces ministères?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Il s'agissait de fonctionnaires responsables du passage des frontières et de la santé publique.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Pouvez-vous nous donner le nom de ces gens, s'il vous plaît?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Quels noms voulez-vous, monsieur?

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Le nom des gens à qui vous avez parlé.

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Je traite avec plusieurs personnes à Transports Canada, à l'ASFC et à Santé Canada. Il faudrait que je consulte mon carnet d'adresses pour les énumérer toutes.

Aimeriez-vous avoir tous les noms?

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Oui, s'il vous plaît, faites-les nous parvenir.

Avez-vous parlé à quelqu'un au ministère de la Sécurité publique?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Oui.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): À qui, précisément, avez-vous parlé?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Ce serait directement avec les responsables de l'ASFC pour le passage des frontières...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous demande des noms, monsieur Laskowski.

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Encore une fois, il faudrait que je fouille dans mon carnet d'adresses pour trouver tous ces noms.

● (2030)

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Est-ce à des membres du cabinet du ministre ou à des fonctionnaires que vous avez parlé?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: L'ACC traite avec des personnes tant à l'échelle bureaucratique qu'à l'échelle politique.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Traitez-vous souvent avec ces gens? Je me pose la question parce que vous n'êtes même pas en mesure de me donner un nom.

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Exactement, monsieur. Je ne comprends pas ce que vous voulez faire de ces noms. Qu'est-ce qui pose un problème, en particulier?

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je veux le nom des personnes à qui vous avez parlé au bureau du ministre de la Sécurité publique.

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Je ne me souviens pas de tous les noms de mémoire.

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Ce ne sont pas tous les noms.

[Français]

Donnez-moi un nom, s'il vous plaît.

[Traduction]

Le coprésident (M. Matthew Green): Pourrions-nous, s'il vous plaît, poser les questions par l'entremise de la présidence, simplement pour nous assurer que nos invités ont la possibilité de répondre?

Vous pourriez répéter la question.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Monsieur Laskowski, d'après ce je comprends, vous n'êtes pas en mesure de me donner le nom d'une seule personne du cabinet du ministre de la Sécurité publique à qui vous avez parlé. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Monsieur, je ne vois pas en quoi les noms sont pertinents.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Ce n'est pas votre responsabilité. Le pourquoi de la question m'appartient. Votre travail est de répondre aux questions, monsieur Laskowski. C'est pour cela que vous êtes ici aujourd'hui.

Est-ce que je me trompe? Ne saviez-vous pas que vous auriez à répondre à des questions?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Je participe à ce genre de réunions depuis près de 30 ans, monsieur. Personne ne m'a jamais demandé de nommer qui que ce soit.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Vous comparez pour la première fois devant le Comité mixte spécial sur la déclaration de situation de crise, un comité de la Chambre et du Sénat qui porte sur les mesures d'urgence de février dernier, monsieur Laskowski. Ne me dites pas que vous faites cela depuis 30 ans, puisque c'est la première fois.

On vous avait averti que vous devriez répondre à des questions, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: C'est exact, et c'est la première fois en 30 ans que quelqu'un me...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Vous êtes-vous préparé pour répondre aux questions?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Je réponds à vos questions, monsieur.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je pense que nous perdons notre temps.

Avez-vous vu le règlement concernant le transport avant qu'il soit adopté, à la suite de la proclamation des mesures d'urgence?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Non, je ne l'ai pas vu.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Avez-vous parlé avec un responsable au cabinet du ministre de la Sécurité publique concernant ce règlement?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Non, je ne l'ai pas fait.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): De quoi parliez-vous avec les gens du bureau du ministre de la Sécurité publique, alors?

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Voulez-vous dire en ce qui concerne la pandémie?

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Oui.

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Je discutais à l'époque de la mise en oeuvre de plusieurs changements — si vous consultez notre site Web — en ce qui concerne les protocoles relatifs à la COVID-19. Il y avait des conversations hebdomadaires, parfois quotidiennes, sur la façon dont les camionneurs et les chargements traversent la frontière, monsieur.

Le coprésident (M. Matthew Green): Avant de céder la présidence, j'aimerais profiter de la prérogative de la présidence. Monsieur Laskowski, je sais que cela peut sembler un peu antagoniste. Il n'est pas nécessaire qu'il en soit ainsi.

Je tiens à vous rappeler, monsieur, que ce comité n'est pas comme les autres comités auxquels vous avez participé ici à la Chambre des communes. Il est question de la Loi sur les mesures d'urgence, qui est importante en raison de sa préséance, de son impact et de l'importance nationale pour la sécurité.

Monsieur, je vous demande qu'après cette réunion, vous envisagiez de vous employer avec votre administration à fournir les réponses aux questions qui vous ont été posées. Les noms sont pertinents. Ils ne le sont peut-être pas pour vous, monsieur, mais ils le sont pour nous. Je vous demande de collaborer en fournissant tous les détails, même si vous ne vous en souvenez peut-être pas ce soir. Vous pouvez les soumettre par l'entremise des greffiers.

Je tiens à souligner à nouveau l'importance de ce comité et sa nature, pour laquelle votre franchise et votre honnêteté sont requises.

M. Stephen Laskowski: J'ai fait preuve de franchise et d'honnêteté, monsieur le président, et je serai heureux de coopérer. Si vous me donnez des sujets précis pour savoir avec qui j'en ai parlé, je serai heureux de répondre.

Le coprésident (M. Matthew Green): D'accord.

À ce stade, je vais vous rendre la présidence et je vais passer à ma série de questions.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci.

Monsieur Green, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

Le coprésident (M. Matthew Green): Je vous remercie.

Par votre entremise, monsieur le président, je veux m'adresser à M. Laskowski, en allant peut-être un peu plus lentement pour les besoins de la réunion.

Sur l'ensemble de vos membres, combien de camionneurs sur la route, d'un océan à l'autre, l'Alliance représente-t-elle? J'aimerais en avoir une idée.

M. Stephen Laskowski: Nous représentons plus de 5 000 entreprises de camionnage au Canada.

Le coprésident (M. Matthew Green): Si vous deviez nous donner une approximation, combien de conducteurs cela représenterait-il potentiellement?

M. Stephen Laskowski: C'est 5 000 entreprises. Mon vice-président principal est ici.

Monsieur Wood, à combien estimez-vous le nombre moyen de conducteurs chez nos membres?

• (2035)

M. Geoffrey Wood (vice-président principal, Politique, Alliance canadienne du camionnage): Disons que c'est entre 100 000 et 120 000 conducteurs.

Le coprésident (M. Matthew Green): Il y avait 85 000 à 95 000 conducteurs vaccinés qui travaillaient encore jour après jour pendant la crise que notre pays traversait tout au long de la COVID-19, livrant des biens et des services aux Canadiens partout au pays, et 5 000 à 10 000 conducteurs qui, en raison d'un choix personnel, ont décidé de ne pas se faire vacciner. En chiffres ronds, c'est à peu près ça, monsieur Wood?

M. Stephen Laskowski: Oui, c'est exact.

Le coprésident (M. Matthew Green): D'accord. C'est parfait.

Monsieur Laskowski, je ne sais pas si vous avez des anecdotes à ce sujet. J'aimerais que vous me donniez une idée, monsieur — et vous y avez fait allusion en répondant à M. Naqvi — de la façon dont ce mouvement qui était censé être pour les camionneurs a été coopté par des personnes ne faisant pas partie du secteur et qui, manifestement, en grande majorité, n'appuyaient pas le secteur lui-même, c'est-à-dire les 95 000 personnes qui ont fait ce qu'il fallait et ont continué à travailler.

Avez-vous des informations sur le nombre de membres actifs — les vrais camionneurs représentés au sein de l'Alliance — qui ont participé activement à ces blocages et à ces convois? Se sont-ils fait connaître de votre association d'une manière ou d'une autre?

M. Stephen Laskowski: Non, ils ne l'ont pas fait. Comme je l'ai dit ici et publiquement, très peu de personnes associées à ces événements étaient associées à notre industrie. Vous pouvez le voir par les types de véhicules qui étaient présents aux blocages.

Le coprésident (M. Matthew Green): C'est juste.

Nous allons probablement passer un certain temps à décortiquer les événements et, je l'espère, à répondre à certaines recommandations que vous avez tous formulées pour que les consultations nécessaires aient lieu à tous les ordres de gouvernement afin que cela ne se reproduise plus. Je pense que vous avez eu raison d'estimer que, même si une intervention ne découle pas de la Loi sur les mesures d'urgence, des mesures plus précises doivent être prises autour de nos frontières et de nos infrastructures pour les protéger de ce type d'événements.

Vous avez mentionné que vous aviez parlé à des représentants de différents ordres de gouvernement. Je pense qu'il y a eu une certaine confusion entre vous et l'intervenant précédent, mon collègue M. Fortin. Je vais vous demander explicitement ceci, monsieur: quel rôle votre alliance a-t-elle joué dans la communication avec vos vis-à-vis provinciaux au sein du ministère des Transports de l'Ontario?

M. Stephen Laskowski: Nous traitons avec tous les ordres de gouvernement, y compris l'Ontario. Nos membres en Colombie-Britannique et en Alberta...

Le coprésident (M. Matthew Green): Lorsque vous avez participé à ces discussions, explicitement, y a-t-il eu des discussions sur le fait que le ministère des Transports pourrait cibler la suspension de permis ou d'assurances pour inciter les camionneurs autorisés et réglementés à cesser ces activités illégales? Vous ont-ils consulté dans le cadre de telles conversations? Est-ce une question que vous avez peut-être soulevée dans l'une de vos conversations?

M. Stephen Laskowski: La question de savoir comment éloigner les gens des frontières concernait principalement le gouvernement fédéral, puisque les camions, ou les véhicules comme tels, étaient à l'échelle fédérale. Nos conversations sur la façon de retirer les véhicules des routes ou les manifestants des routes impliquaient plusieurs organismes, dont le ministère des Transports de l'Ontario.

Par exemple, au pont Peace, nous avons des gens du public qui allaient et venaient à pied sur les routes...

Le coprésident (M. Matthew Green): Je vais poser la question de façon plus précise: êtes-vous d'avis que si, à l'un ou l'autre de ces ordres de gouvernement, le ministère des Transports avait peut-être déclaré que si les gens ne déplaçaient pas leurs véhicules, leur assurance ou leur permis pouvait être révoqué...

Nous vous posons ces questions, monsieur, parce que c'est notre devoir. C'est notre mandat en tant que comité — un mandat que vous connaissez peut-être ou pas — de déterminer si les critères étaient atteints, de voir si nous avons épuisé toutes les autres possibilités. Nous nous tournons vers des experts en la matière comme vous pour essayer de déterminer si ces consultations ont eu lieu. Êtes-vous d'avis que si cette option avait été utilisée, nous aurions pu éviter cette situation?

M. Stephen Laskowski: L'Alliance canadienne du camionnage n'a pas présenté ces solutions à aucun ordre de gouvernement.

Le coprésident (M. Matthew Green): Le plus brièvement possible, selon votre estimation, quel a été le coût pour les membres de votre alliance, les 95 % qui ont continué à vouloir travailler et à transporter des biens et des services? Quel a été le coût économique concret des impacts et des perturbations découlant des convois?

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Veuillez répondre rapidement, monsieur Laskowski, le temps est écoulé.

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: Voulez-vous que je réponde à cette question.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Oui, je vous ai demandé de répondre rapidement.

[Traduction]

M. Stephen Laskowski: J'ai mentionné dans les commentaires précédents qu'il s'agissait d'une perte économique généralisée. Il faut probablement compter 100 \$ l'heure, sinon plus, pour la conduite d'un semi-remorque. Il suffit de penser à tous ces camions coincés dans ces files d'attente, qui manquent des chargements et qui poirotent là. La perte économique pour notre secteur a été considérable. Il n'y a pas de chiffre exact.

• (2040)

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Je vous remercie, monsieur Laskowski.

Madame la sénatrice Boniface, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Merci beaucoup.

Merci à tous d'être ici.

Aux représentants de l'Alliance canadienne du camionnage, permettez-moi d'abord de remercier tous les camionneurs qui ont gardé le cap pendant la pandémie dans des circonstances difficiles. Nous leur en sommes profondément reconnaissants. Ils ont permis à notre chaîne alimentaire et à tout le reste de fonctionner.

Le Règlement sur les mesures d'urgence incluait les « garages de camions » dans la définition des « infrastructures essentielles », ce qui signifie qu'il était interdit d'interférer avec le fonctionnement des garages de camions pendant la période où ce règlement était en vigueur.

Pouvez-vous me dire dans quelle mesure les garages de camions ont subi des interférences pendant les manifestations et les blocages? Avez-vous des renseignements à ce sujet?

M. Stephen Laskowski: Je suis désolé, quelle est votre définition d'un garage de camions? Parlez-vous d'une aire de repos, madame...?

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): J'utilise la définition qui se trouve dans le Règlement, alors j'espérais en fait que vous m'aideriez à comprendre l'expression « garage de camions ».

M. Stephen Laskowski: Connaissez-vous la définition d'un garage de camion utilisé ici, monsieur Wood?

M. Geoffrey Wood: Non, monsieur Laskowski. J'ai ma propre définition, mais je ne connais pas celle dont il est question ici.

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): J'aimerais connaître votre définition.

M. Stephen Laskowski: Si vous pouviez répéter la question, je serais peut-être en mesure d'y répondre, mais je veux simplement m'assurer que ma réponse est bien fondée sur la bonne référence.

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Dans le Règlement qui a été pris lorsque la loi est entrée en vigueur, les garages de camions étaient inclus parmi les infrastructures essentielles. J'essayais d'avoir une idée de la définition de ce qui était visé, selon vous.

M. Stephen Laskowski: Je ne fais qu'une hypothèse ici. Il s'agit soit d'une aire de repos pour les camions, soit des terminaux pour camions, mais c'est... Je fais des suppositions.

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): C'est la distinction que j'essayais de préciser, mais c'est bon.

Je vais m'adresser aux deux organisations. Je vais commencer par l'Alliance et j'en viendrai à nos invités ici présents.

Avez-vous fait un examen du déroulement, de ce que vous auriez pu faire différemment, ou quoi que ce soit qui pourrait nous aider à cet égard?

M. Stephen Laskowski: Bien sûr. C'est là qu'entre en jeu notre recommandation et je pense que vous l'avez entendue de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

Chaque poste frontalier est différent. L'Association canadienne des constructeurs de véhicules a souligné que des municipalités, des provinces et le gouvernement fédéral sont concernés. Différents organismes d'application de la loi peuvent être concernés. L'une des leçons à tirer — et je pense que l'Association canadienne des constructeurs de véhicules y a fait référence — est de réunir tout le monde dans la pièce et de leur demander: « Quelles leçons avons-nous tirées ici? Comment pourrions-nous être plus actifs pour en finir rapidement et pacifiquement? Quel est le plan? Comment pourrions-nous mieux travailler la prochaine fois pour ce qui est d'avoir un plan? Essentiellement, qui fait quoi, et quand? »

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Merci.

Je vais poser la même question à l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

M. Brian Kingston: Oui, nous avons entrepris un examen. Nous avons fourni un avis écrit au ministre de la Sécurité publique après l'incident, assorti de recommandations pour veiller à ce que cela ne se reproduise plus, et ces recommandations vont dans le sens que j'ai mentionné ici: désigner un responsable clair de ces principaux éléments de l'infrastructure et veiller à ce que nous disposions d'outils législatifs pour éviter d'avoir à recourir à ce type de loi en cas de perturbations à un poste frontalier essentiel.

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Vous vous rendez certainement compte, d'après vos anciens rôles, que les différents ordres de gouvernement qui devraient participer auraient une tâche onéreuse.

Si l'on se place du point de vue de l'Ontario, le gouvernement ontarien a adopté sa propre législation. Est-ce que cela vous a été utile, et avez-vous eu votre mot à dire à ce sujet?

M. Brian Kingston: La législation a été utile. Nous n'avons pas eu directement notre mot à dire, en ce sens que nous n'avons pas fourni d'avis précis sur les outils nécessaires. Nous avons communiqué avec les trois ordres de gouvernement au sujet du préjudice économique qui se produisait et nous avons réclamé une solution pour lever le blocage.

• (2045)

La coprésidente (L'hon. Gwen Boniface): Si vous examinez le rapport d'aujourd'hui qui dit qu'il pourrait y avoir une reprise de ces événements en février, je pense qu'on voudrait agir avec une quelconque...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Votre temps de parole est écoulé, madame la sénatrice. Je suis désolé.

Ce serait au tour du sénateur Carignan, mais, comme il n'est pas en ligne, je vais donner la parole au sénateur Harder pour cinq minutes.

[Traduction]

L'hon. Peter Harder: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos témoins.

Monsieur Kingston, je pensais que vous étiez le réparateur Maytag pendant un certain temps. Je vais commencer par vous, mais je vais poser la même question à M. Laskowski.

Dans son témoignage, M. Laskowski a fait référence à la crainte qu'ils ont eu de commencer à jouer à la taupe en délogeant les camions de Coutts. Si on ferme Coutts, ils s'en vont ailleurs, à Blue Water ou ailleurs.

Je pense qu'il serait très utile pour nous de mieux comprendre les risques encourus au-delà de Coutts et du pont Ambassador pour votre secteur, et comment l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence a donné une certaine assurance en ce qui concerne la stabilité des routes empruntées.

M. Brian Kingston: Merci, sénateur.

Une fois que le blocage s'est produit, nous avons vu instantanément... Les constructeurs automobiles sont les meilleurs de leur catégorie lorsqu'il s'agit d'exploiter une chaîne d'approvisionnement efficace. Ils ont plusieurs plans pour détourner les échanges afin d'acheminer les pièces à leur usine. Immédiatement, les camions ont été détournés vers des ponts comme le pont Blue Water, mais le défi que nous avons constaté alors est que l'infrastructure de l'ASFC n'y est pas suffisante pour accueillir de grands volumes de camions. Comme nous l'avons entendu plus tôt, le pont Ambassador peut accueillir 7 000 ou 8 000 camions par jour.

Le résultat est que nous avons eu des files d'attente, puis des camionneurs dont le temps de conduite était dépassé, ce qui signifiait qu'ils ne pouvaient plus poursuivre leur route. Bien qu'il y ait eu des déviations, ce n'était pas une solution parfaite.

Dans certains cas, les constructeurs automobiles ont pris des mesures extraordinaires pour acheminer les pièces vers les usines. Il y avait des moyens de contourner le problème, mais rien n'avait la capacité que vous auriez au pont Ambassador, ce qui explique pourquoi il s'agit d'un élément d'infrastructure si essentiel.

L'hon. Peter Harder: Je vous remercie.

Monsieur Laskowski, comment répondriez-vous à la même question en ce qui concerne votre secteur et les préoccupations que vous avez décrites plus tôt?

M. Stephen Laskowski: C'était très frustrant. Les blocages eux-mêmes étaient évidemment frustrants, mais il était tout aussi frustrant de ne pas savoir... Par exemple, au pont Ambassador, les transporteurs ont commencé à se détourner vers le pont Blue Water. Eh bien, les manifestants se sont adaptés. Bien qu'ils n'aient pas été très nombreux à s'y rendre, ils ont été assez nombreux sur les voies publiques pour arrêter les camions et les échanges.

La même chose s'est produite au pont Peace et dans tout le Canada, même à Pacific Highway en Colombie-Britannique, où des gens couraient simplement sur les routes. L'impact a été important.

Même si les manifestants n'étaient pas aussi retranchés que ceux de Coutts, d'Emerson et du pont Ambassador, ils ont eu un effet perturbateur. À l'époque, et le recul est toujours un avantage, on se demandait ce qui allait se passer ensuite et quand cela allait se reproduire. C'était erratique et il était impossible de le prévoir.

L'hon. Peter Harder: Pourrais-je poser une question complémentaire?

Une fois que la Loi sur les mesures d'urgence a été invoquée, est-ce que vous et votre association de camionneurs avez été soulagés qu'il y ait maintenant une plus grande prévisibilité dans les itinéraires de la chaîne d'approvisionnement? Autrement dit, il ne s'agissait pas simplement de dégager un pont, mais de donner effectivement confiance à tout le réseau du commerce transfrontalier.

M. Stephen Laskowski: Monsieur, comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nous ne sommes pas des experts en sécurité, mais nous savons que les blocages ont été levés très peu de temps après l'invocation de la Loi sur les mesures d'urgence et ce que j'ai appelé les manifestations éclair sur les routes publiques ont toutes cessé.

Notre secteur a été soulagé. La population canadienne a été soulagée et la chaîne d'approvisionnement a été soulagée.

L'hon. Peter Harder: Je partage ce point de vue. Ma seule préoccupation est qu'il a fallu plus de temps que je ne l'aurais souhaité pour que la Loi soit invoquée.

Brian Kingston, pourriez-vous nous dire si les avis que vous avez donnés au ministère auquel vous avez fait référence allaient au-delà des mesures que vous avez déposées aujourd'hui, ou s'il s'agit des mêmes?

• (2050)

M. Brian Kingston: Nous avons fourni quelques détails supplémentaires, surtout en ce qui concerne la dotation en personnel et la modernisation de l'infrastructure de l'ASFC. Nous avons aussi recommandé et appuyé des choses comme l'achèvement du pont Gordie-Howe comme passage secondaire. Nous avons donné un peu plus de détails.

L'hon. Peter Harder: Pourriez-vous déposer cette lettre auprès de nous?

M. Brian Kingston: Nous en serions heureux.

L'hon. Peter Harder: Merci.

Monsieur Laskowski, s'il me reste du temps...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Il vous reste 15 secondes.

[Traduction]

L'hon. Peter Harder: Merci. Je ne poserai pas ma prochaine question.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, sénateur Harder. Vous pourrez souffler votre question à l'oreille de votre collègue.

Sénateur Patterson, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

L'hon. Dennis Glen Patterson: Je n'ai pas de questions pour le moment, monsieur le président. Je vous remercie.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Voulez-vous laisser vos cinq minutes de temps de parole à M. Harder qui, lui, semblait avoir d'autres questions?

[Traduction]

L'hon. Dennis Glen Patterson: Oui.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Allez-y, monsieur Harder.

[Traduction]

L'hon. Peter Harder: C'est de la loyauté envers le club, je suppose. J'en suis reconnaissant.

Je tiens à faire un suivi avec M. Laskowski. M. Kingston a dit qu'il allait déposer ses recommandations. L'Alliance des camionneurs a-t-elle formulé, dans une déclaration ou une demande écrite, son point de vue sur les mesures que le ou les gouvernements pourraient envisager afin d'éviter le prochain événement ou de mieux s'y préparer?

M. Stephen Laskowski: Juste de façon générale, nous avons dit... Il ne nous appartient pas de dire aux responsables de l'application de la loi comment faire respecter la loi, de dire aux exploitants de ponts comment exploiter leurs ponts, ni de dire aux autorités provinciales et fédérales comment échanger.

Nous croyons, et c'est une simple suggestion, que si tout le monde s'associait autour de la table pour élaborer un plan... Il peut y avoir des parties de la discussion auxquelles le secteur ne pourra pas participer parce que les gouvernements voudront discuter uniquement entre eux ou s'entretenir seulement avec les responsables d'application de la loi. Nous pensons que la première étape consiste à asseoir tous ceux qui sont responsables de ces éléments à tous ces passages autour de la table pour élaborer des plans individuels. Il ne peut s'agir d'une réponse universelle. Chaque passage est différent.

L'hon. Peter Harder: Je vous remercie. C'est un très bon point à faire valoir.

Puis-je revenir, monsieur Laskowski, aux préoccupations que vous avez exprimées concernant le secteur lui-même et le défi du recrutement dans votre secteur?

Pourriez-vous nous dire si les événements à la frontière eux-mêmes ont constitué un obstacle pour attirer des conducteurs potentiels en raison des risques d'interférence à la frontière ou de choses du genre?

M. Stephen Laskowski: L'incertitude à la frontière est un défi pour notre secteur, et elle le demeure. Les camionneurs veulent conduire. Ils sont évidemment conscients que les routes ne seront pas toujours dégagées et que la frontière ne sera pas toujours facile à traverser.

La réponse brève à votre question est oui, cela a eu un impact, et oui, un certain nombre de personnes ont remis leurs clés.

L'hon. Peter Harder: Monsieur Laskowski, avez-vous eu des contacts avec vos homologues des États-Unis au sujet de certains enjeux qui ont été soulevés, à savoir qu'il existe un ensemble parallèle de règlements concernant les restrictions vaccinales et les mouvements transfrontaliers aux États-Unis? Même l'allègement que vous avez demandé, s'il avait été accordé, n'aurait pas permis à vos camionneurs d'entrer aux États-Unis en raison des règles américaines.

Quels types de relations avez-vous eues avec vos homologues à ce sujet?

M. Stephen Laskowski: Nous avons travaillé ensemble. L'American Trucking Association et l'Alliance canadienne du camionnage ont toutes deux publié des déclarations semblables à celles qui ont été lues ici. Nous avons dit: travaillons ensemble. Repoussons cette date jusqu'à ce que nous puissions augmenter les taux de vaccination, éduquer plus de gens sur les avantages de la vaccination et apporter de la stabilité à la chaîne d'approvisionnement.

L'ATA avait une position légèrement différente. Elle se demandait plutôt si le gouvernement de Washington avait le droit d'imposer cette obligation. L'enjeu était davantage de nature juridique que le nôtre, mais nous avons travaillé ensemble.

L'hon. Peter Harder: Ils sont un pays plus litigieux que nous. Nous en avons probablement une illustration ici.

Quels sont les taux de vaccination au sein de l'organisme de vos homologues américains?

• (2055)

M. Stephen Laskowski: Nous n'avons pas examiné ces chiffres depuis probablement le printemps, alors je ne sais pas s'ils ont changé. D'après les chiffres précédents, le taux était nettement inférieur à celui du Canada. Cela reflète...

Je suppose que tout dépend de la façon dont on définit la « vaccination ». Est-ce que c'est deux ou trois? À l'époque, il s'agissait de deux vaccins. À l'époque, au Canada, je crois que nous avons dépassé les 85 %. Dans certaines régions, c'était presque 90 %. Aux États-Unis, je ne crois pas qu'ils aient dépassé les 75 %. Leurs taux étaient très représentatifs de leur société, tout comme les nôtres.

L'hon. Peter Harder: C'est exact. Cela aurait eu des répercussions sur la santé publique dans les deux endroits.

M. Stephen Laskowski: C'est juste.

L'hon. Peter Harder: Si je peux conclure, Brian Kingston, avec une question concernant le secteur des équipementiers...

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Il vous reste 10 secondes, monsieur Harder.

[Traduction]

L'hon. Peter Harder: En ce qui concerne les investissements futurs au Canada, l'enjeu de la fluidité transfrontalière est-il présent à l'esprit de vos organisations membres lorsqu'elles envisagent une expansion au Canada?

M. Brian Kingston: Oui, c'est le cas. C'est un élément clé de la compétitivité globale du Canada. Ces événements ont fait suite à des perturbations antérieures de la chaîne d'approvisionnement, notamment des grèves au port de Montréal. Les entreprises y pensent lorsqu'elles envisagent d'investir au Canada.

[Français]

Le coprésident (M. Rhéal Fortin): Merci, monsieur Harder. Votre temps de parole est écoulé.

Merci, monsieur Kingston.

Il reste à peu près trois minutes et demie, alors nous n'avons pas vraiment le temps pour un autre tour de questions.

Je remercie les témoins de leur présence ce soir. Je rappelle à ceux qui se sont engagés à produire des documents qu'ils doivent les soumettre à la cogreffière au cours des prochains jours.

Nous allons suspendre la séance pour passer à huis clos pour la dernière portion de notre réunion de ce soir.

[La séance se poursuit à huis clos.]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>