



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 008

Le lundi 21 mars 2022

Président : M. Peter Schiefke



Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le lundi 21 mars 2022

• (1105)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Bonjour, soyez les bienvenus à la huitième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

La réunion d'aujourd'hui se déroulera sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les membres du Comité peuvent participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

Je profite de l'occasion pour rappeler à tous les participants et aux observateurs de cette réunion qu'il n'est pas permis de faire des captures d'écran ou de prendre des photos de son écran.

[Traduction]

Compte tenu de la situation actuelle de pandémie et à la lumière des recommandations des autorités sanitaires ainsi que de la directive du Bureau de régie interne du 28 janvier 2022, pour rester en bonne santé et en sécurité, il est recommandé à tous ceux qui participent à la réunion en personne de suivre les consignes qui suivent.

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et ne peut assister à la réunion en personne. Chacun doit maintenir une distance physique de 2 mètres, qu'il soit assis ou debout. Chacun doit porter un masque non médical lorsqu'il circule dans la salle. Il est fortement recommandé que les membres portent leur masque à tout moment, y compris lorsqu'ils sont assis. Des masques non médicaux, qui offrent une meilleure sonorité que les masques en tissu, sont offerts dans la salle. Toutes les personnes présentes doivent maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant pour les mains à l'entrée de la salle. Les salles sont nettoyées avant et après chaque réunion. On invite tous les membres à nettoyer les surfaces telles que le bureau, la chaise et le microphone avec les lingettes désinfectantes fournies lorsqu'ils quittent la salle ou prennent place.

En ma qualité de président, je veillerai au respect des consignes pendant la réunion et je remercie les membres d'avance de leur coopération.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 mars 2022, nous nous réunissons pour étudier l'état de préparation du Canada aux menaces posées par la Russie visant les eaux, les ports et l'espace aérien du Canada.

Le Comité recueillera aujourd'hui les témoignages de l'hon. Omar Alghabra, ministre des Transports, et de Michael Keenan, sous-ministre, qui comparaitront pendant la première partie de la réunion.

Pour la deuxième heure, nous accueillerons des représentants du ministère des Transports: M. Marc-Yves Bertin, directeur général de la Politique maritime; Mme Julie Gascon, directrice générale de la Sécurité et de la sûreté maritime, ainsi que M. Nicholas Robinson, directeur général de l'Aviation civile. Nous entendrons également deux représentants de NAV Canada, soit M. Ben Girard, vice-président et chef de la direction de l'exploitation, et M. Jonathan Bagg, directeur des Relations avec l'industrie et les parties prenantes.

Je remercie l'ensemble des témoins de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Monsieur le ministre, c'est toujours un plaisir de vous avoir parmi nous pour répondre à nos questions. Je suis heureux de vous voir ce matin. Je sais que les membres du Comité ont très hâte de vous soumettre leurs questions.

Sur ce, monsieur le ministre, je vous cède la parole pour votre exposé.

L'hon. Omar Alghabra (ministre des Transports): Bonjour. Je vous remercie infiniment, monsieur le président, comme je remercie nos collègues de m'avoir invité à comparaître de nouveau devant le Comité.

J'aimerais d'abord souligner que je me joins à vous depuis le territoire traditionnel des Algonquins et des Anishinaabe.

J'ai le plaisir d'être accompagné, comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, par Michael Keenan, sous-ministre des Transports; Julie Gascon, directrice générale de la Sécurité et de la sûreté maritime; Marc-Yves Bertin, directeur général de la Politique maritime, et Nicholas Robinson, directeur général de l'Aviation civile.

Monsieur le président, permettez-moi de commencer par dire que la Russie doit être tenue responsable de son attaque contre l'Ukraine.

[Français]

La Russie doit répondre de ses gestes.

[Traduction]

Devant l'invasion de l'Ukraine par le président Poutine, le gouvernement a pris des mesures fermes et décisives. Je vous parlerai aujourd'hui des mesures que le Canada a prises pour interdire et contrer toute intrusion d'aéronefs russes dans l'espace aérien, les eaux et les ports canadiens.

En tant que ministre des Transports, je suis résolu à améliorer la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada, y compris pendant les moments de crise comme celui que nous vivons compte tenu de l'attaque de la Russie contre l'Ukraine. La population canadienne est indignée par ces actes d'agression. Cette violation de l'indépendance de l'Ukraine cause inutilement des pertes de vies, un déplacement massif de réfugiés et des épreuves inouïes pour le peuple ukrainien. Le Canada est solidaire avec l'Ukraine et continuera de faire tout le nécessaire pour répondre à ces attaques non provoquées et injustifiables contre l'Ukraine.

• (1110)

[Français]

Nous continuerons de soutenir l'Ukraine.

[Traduction]

Le 27 février, nous avons annoncé la fermeture de l'espace aérien surplombant le territoire canadien à tous les aéronefs russes. Le 16 mars, nous avons également annoncé la fermeture de l'espace aérien surplombant le territoire canadien à tous les aéronefs biélorusses. Cela signifie que nous avons interdit aux aéronefs appartenant à la Russie ou au Bélarus, nolisés pour eux ou exploités par eux, de survoler le Canada, y compris les eaux territoriales canadiennes.

Quelques jours après notre annonce, les États-Unis nous ont emboîté le pas et ont fermé leur espace aérien à la Russie, rendant essentiellement non viable le service transatlantique aux transporteurs aériens russes. À ce jour, environ 40 pays ont suspendu l'accès de la Russie à leur espace aérien.

Je voudrais prendre un instant pour mentionner des événements survenus depuis la mise en place de ces mesures. Le jour même où le Canada a fermé l'espace aérien surplombant son territoire aux aéronefs russes, le vol 111 d'Aeroflot est entré dans l'espace aérien canadien alors qu'il était en route de Miami à Moscou. Quelques jours après, un aéronef privé transportant deux ressortissants russes a atterri à Yellowknife. Si l'enquête sur Aeroflot se poursuit, l'enquête menée par Transports Canada a permis de conclure que l'aéronef qui a atterri à Yellowknife a été exploité en dépit des restrictions. Le ministère a ainsi infligé des amendes totalisant 24 000 \$ aux responsables.

En plus de ces incidents, juste avant l'entrée en vigueur de notre avis aux navigants, ou NOTAM, le 27 février, un avion-cargo Antonov exploité par des Russes a atterri à l'aéroport Pearson, à Toronto. L'avion a été immobilisé au sol et il lui a été interdit de redécoller en raison de l'interdiction applicable aux aéronefs de propriété russe de circuler dans l'espace aérien canadien, car cela constituerait une violation du NOTAM.

Ces incidents sont pris très au sérieux. Nous n'hésiterons pas à prendre des mesures d'application immédiates si d'autres incidents de non-conformité aux restrictions se produisent.

J'ai aussi annoncé que nous avons interdit aux navires appartenant à la Russie ou immatriculés en Russie d'entrer dans les eaux et les ports canadiens. Comme pour les restrictions visant l'espace aérien, nous n'hésiterons pas à prendre des mesures d'application en cas de violation de ces mesures.

En outre, nous avons fermement condamné les actions de la Russie à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organi-

sation maritime internationale. Nous continuerons à dénoncer toute action qui ne serait pas conforme aux obligations internationales.

En conclusion, en fermant notre espace aérien, nos ports et nos eaux aux aéronefs et aux navires appartenant à la Russie ou au Bélarus ou exploités par eux, nous avons agi rapidement pour trouver des moyens de tenir la Russie responsable. Nous avons déjà prouvé que nous agissons rapidement pour punir ceux qui violent ces mesures.

Au-delà de ces actions contre la Russie et le Bélarus, nous prenons également des mesures pour soutenir l'Ukraine. Nous avons établi un protocole d'accord avec l'Ukraine pour reconnaître ses certificats de compétence délivrés conformément à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Cela permettra à un marin ukrainien titulaire d'un permis de travail canadien de servir à bord d'un navire battant pavillon canadien.

Nous continuerons de soutenir l'Ukraine.

J'aimerais remercier le Comité pour sa rétroaction continue concernant les questions des transports. Je me réjouis à l'idée de poursuivre notre collaboration.

Monsieur le président, cela conclut mon allocution. Si le Comité a des questions, j'y répondrai avec plaisir.

Merci.

L'président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

C'est Mme Lantsman qui posera la toute première série de questions.

Madame Lantsman, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Bonjour, monsieur le ministre. Merci de vous joindre à nous et merci à vos fonctionnaires de prendre le temps d'être parmi nous également. Je vous félicite pour les mesures rapides prises concernant notre espace aérien.

Je sais que mes collègues vont parler de choses liées à la sécurité physique. Je voudrais consacrer un peu de temps à parler des menaces que la cybersécurité fait peser sur nos infrastructures critiques.

Des experts prédisent que la Russie lancera des cyberattaques contre les institutions financières canadiennes, américaines et européennes en raison de notre réaction. Pensez-vous que ces menaces pourraient s'étendre à notre infrastructure de transport, en particulier à notre infrastructure portuaire essentielle?

L'hon. Omar Alghabra: Les gens de Transports Canada sont conscients de la menace sérieuse que la Russie pourrait représenter pour notre cybersécurité. Transports Canada travaille en étroite collaboration avec Sécurité publique, qui est le principal ministère fédéral responsable d'accroître la résilience de l'infrastructure essentielle du Canada contre les menaces actuelles et nouvelles, au moyen de sa stratégie nationale et d'un plan d'action pour la cybersécurité. Donc oui, absolument, nous collaborons également avec les ports, les aéroports et d'autres entités pour nous assurer qu'ils ont tous des plans adéquats et le soutien dont ils ont besoin pour renforcer leur cybersécurité.

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le ministre, le ministère s'est-il engagé, sous votre gouverne, au cours des 26 derniers jours, soit depuis le début de l'agression russe en Ukraine, à prendre des mesures spéciales pour améliorer la cybersécurité dans nos aéroports, nos ports ou toute autre infrastructure de transport essentielle au Canada?

• (1115)

L'hon. Omar Alghabra: Oui, nous travaillons avec les institutions de transport, dont les aéroports, les ports et d'autres, y compris Transports Canada lui-même, soit dit en passant, pour veiller au maintien de mesures de protection et de sécurité, y compris pour la cybersécurité, et nous assurons d'être bien préparés pour faire face aux menaces actuelles et émergentes.

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le ministre, selon les études limitées qui existent, les attaques de rançongiciels ont augmenté de 186 % dans l'industrie du transport en Amérique du Nord, pas seulement au Canada — je n'ai pas pu trouver de données sur le Canada uniquement. Ce n'est qu'une forme de cyberattaque parmi d'autres. C'était entre juin 2020 et juin 2021. Nous savons que depuis lors, des attaques de rançongiciels ont été menées contre des systèmes dans la région du Grand Toronto, d'où vous et moi sommes originaires.

Je sais que le Canada est en retard sur ses pairs en matière de cybersécurité et d'investissement dans la cybersécurité. Est-ce une préoccupation pour la protection de nos infrastructures? Que préconise le ministre, compte tenu du financement limité dont nous disposons — en comparaison avec nos alliés —, pour la cybersécurité?

L'hon. Omar Alghabra: Je suis d'accord, et je le répète, le risque accru pour notre cybersécurité nous préoccupe, c'est certain. Nous travaillons en collaboration non seulement avec Sécurité publique, mais aussi avec le Centre de la sécurité des télécommunications, le CST, et nos partenaires. Nous diffusons constamment les communications et les conseils du Centre de la sécurité des télécommunications aux ports, aux aéroports et à d'autres entités. Nous suivons tous ces questions de près.

Bien entendu, les risques continuent d'évoluer et d'augmenter, c'est pourquoi nous voulons nous assurer que toutes les infrastructures et les entités essentielles de transport sont préparées et prêtes.

Mme Melissa Lantsman: Y a-t-il une norme, monsieur le ministre, ou une exigence réglementaire concernant le temps, l'argent ou les ressources consacrés à la cybersécurité dans l'un ou l'autre des réseaux d'infrastructures de transport essentielles qui relèvent de votre compétence?

L'hon. Omar Alghabra: Nous évaluons régulièrement les plans de cybersécurité des entités responsables de l'infrastructure essentielle du secteur des transports. Nous les examinons puis fournissons une rétroaction aux entités. Donc, oui, nous agissons comme ressource pour nos infrastructures essentielles, pour nous assurer qu'elles ont les normes de protection les plus élevées contre toute menace potentielle.

Mme Melissa Lantsman: Y a-t-il une exigence (une exigence législative ou réglementaire) qui s'applique aux entités relevant de votre compétence, qui les oblige à dépenser un certain montant d'argent, à offrir certaines formations ou à prendre la chose plus au sérieux, étant donné la menace potentielle accrue que présentent certains acteurs étrangers?

L'hon. Omar Alghabra: À ma connaissance, il n'y a pas d'obligation de consacrer un certain pourcentage des dépenses à la sécuri-

té, qu'elle soit cybernétique ou autre. Cela dit, il est important que nous évaluions les plans en vigueur dans les diverses entités. Si le Comité voulait étudier les normes actuelles et proposer des recommandations, nous serions plus qu'heureux d'appuyer cette étude et de travailler avec lui à ce sujet.

Le président: Merci, madame Lantsman.

Les six prochaines minutes iront à M. Iacono.

Monsieur Iacono, je vous donne la parole.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. Je salue également les autres témoins qui vous accompagnent.

Tout d'abord, j'aimerais vous féliciter, monsieur le ministre, pour votre travail acharné concernant la crise en Ukraine.

À part les sanctions financières dont vous nous avez fait part dans votre discours, tout à l'heure, quels sont les autres types de sanctions qui s'appliquent si un avion russe viole l'interdiction existante?

• (1120)

L'hon. Omar Alghabra: Je remercie mon collègue de sa question.

[Traduction]

En vertu de la réglementation canadienne en matière d'aviation, Transports Canada peut imposer des sanctions administratives financières ou des amendes en cas de non-respect des NOTAM. Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, suite à l'enquête sur le jet privé affrété, nous avons imposé une amende élevée, de sorte que les sociétés qui sont reconnues coupables de violations des restrictions de l'espace aérien peuvent être soumises à une amende allant jusqu'à 15 000 \$.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

Qu'arriverait-il à une entreprise de transport aérien qui aurait été sanctionnée, mais qui ne paierait pas cette amende? Quelles procédures le Canada engagerait-il?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Les exploitants qui ne se conforment pas aux règles canadiennes, ou ne paient pas les amendes imposées, s'exposent à des conséquences. Ces conséquences peuvent aller jusqu'à l'annulation de leur permis d'atterrir ou d'entrer dans les ports ou aéroports canadiens, ou de survoler l'espace aérien canadien.

Les exploitants qui ne respectent pas les règles canadiennes s'exposent à de graves conséquences.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

Comment va réagir le Canada si un avion entre dans son espace aérien, mais n'atterrit jamais sur le sol canadien?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Selon les règles actuelles... J'ai mentionné le vol 111 de la compagnie russe Aeroflot. Il y a une enquête en cours. C'est ce qui se passe dans des circonstances normales.

Si un vol n'atterrit pas, mais enfreint les règles, Transports Canada ouvrira une enquête. Nous ferons de notre mieux pour recueillir des preuves et des témoignages et comprendre ce qui s'est passé. À la lumière des conclusions de l'enquête, Transports Canada décidera des conséquences à imposer, qui peuvent prendre la forme d'amendes ou d'autres mesures.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Monsieur le ministre, quels autres pays ont mis en œuvre ce type d'interdiction?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, il y en a environ 40. Je peux vous en nommer quelques-uns, si vous le souhaitez. Voici la liste que j'ai devant moi: Albanie, Autriche, Belgique, Bermudes, Bulgarie, Canada, Croatie, Chypre, République tchèque, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie... et je pourrais continuer, monsieur le président.

Il y a ici une longue liste de pays que nous serons heureux de transmettre au Comité.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

La Russie a-t-elle pris des mesures de rétorsion, et, si oui, quelles sont-elles?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Oui. La Russie a fini par interdire les vols en provenance de plusieurs pays dans son espace aérien. Nous comprenons que le Canada figure sur cette liste. Elle a pris des mesures de rétorsion contre les transporteurs canadiens.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

• (1125)

[Français]

Approximativement, combien de vols en provenance de la Russie entraient-ils en territoire canadien?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: D'après notre évaluation, de nombreux vols traversaient l'espace aérien canadien. Il y en avait entre 80 et 140 par semaine. La majorité d'entre eux n'atterrissaient pas au Canada, mais ils traversaient généralement l'espace aérien canadien en route vers d'autres destinations. C'est un grand nombre de vols qui ne peut plus passer par ici.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. Je vous remercie d'être ici nous aujourd'hui.

Dans votre allocution d'ouverture, vous avez fait mention d'un certain nombre de cas médiatisés de vols qui sont passés dans l'es-

pace aérien canadien après l'entrée en vigueur de l'interdiction [*difficultés techniques*].

Au-delà des cas qui ont été médiatisés, y a-t-il eu d'autres entrées en territoire canadien?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Aucune autre violation des règles n'a été signalée, hormis celles que j'ai mentionnées dans mes observations préliminaires.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le ministre.

J'aimerais comprendre davantage comment les choses se sont produites. Si j'ai bien compris, un avion n'a pas pu se rendre à sa destination et a dû atterrir à Yellowknife. Je ne connais peut-être pas tout à fait les procédures, mais cela me semble être une procédure normale que de demander à un avion non autorisé dans notre espace aérien d'atterrir. Pourtant, l'avion de l'entreprise Aeroflot en question a été en mesure de poursuivre sa route. J'aimerais savoir ce qui explique cela.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur le président.

Le vol 111 d'Aeroflot dont j'ai parlé venait du sud, de Miami, je crois, et se dirigeait vers Moscou, en Russie. Normalement, dans des circonstances normales, il aurait traversé l'espace aérien canadien. NAV CANADA a émis un avertissement, mais le pilote a invoqué des raisons humanitaires, et NAV CANADA a accédé à la demande du pilote.

Nous avons examiné l'affaire. Nous sommes en train d'enquêter sur la façon dont cela s'est produit et sur les raisons pour lesquelles cela s'est produit. Des mesures seront prises. Ce n'était pas conforme aux règles. Ce n'était pas conforme à l'avis aux navigants qui a été émis par notre gouvernement. C'est pourquoi cela ne s'est jamais reproduit. J'ai eu des conversations avec NAV CANADA sur les circonstances de cet incident.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Si je comprends bien, dans le cas où un avion russe déciderait de ne pas respecter la consigne et de survoler le territoire canadien, il pourrait s'en sortir simplement en disant que c'est un vol en mission humanitaire.

Prenons-nous des mesures pour vérifier si c'est le cas ou non?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je crois savoir que des représentants de NAV CANADA participeront à la deuxième partie de la réunion. Je suis sûr qu'ils seront en mesure de répondre aux questions du membre du Comité au sujet de ces règles.

Je veux simplement préciser que l'avis aux navigants émis en réponse à l'agression russe contre l'Ukraine ne prévoyait aucune exemption à des fins humanitaires ou autres. C'est pourquoi une enquête est en cours sur ce qui s'est passé et comment cela s'est passé.

J'ai eu des conversations avec des représentants de NAV CANADA à ce sujet. Je sais que vous allez leur poser des questions aujourd'hui. Je peux toutefois vous dire que cela ne s'est jamais reproduit, et je suis convaincu que cela ne se reproduira jamais plus.

• (1130)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Beaucoup de spécialistes de la cybersécurité se sont dits inquiets de voir des attaques avoir lieu contre nos infrastructures stratégiques, notamment en matière de transport. D'après ce qui est rapporté un peu partout par les médias, il est reconnu que la plupart des attaques qui ont lieu contre nos infrastructures proviennent soit de la Russie, soit de la Chine.

J'aimerais savoir s'il y a eu des attaques contre nos infrastructures stratégiques de transport depuis l'entrée en vigueur des mesures de restriction que le Canada a imposées aux vols et aux navires russes.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, comme je l'ai expliqué plus tôt en réponse à une autre question, Transports Canada travaille avec Sécurité publique, avec le Centre de la sécurité des télécommunications et avec nos partenaires du domaine des infrastructures de transport essentielles pour s'assurer qu'ils sont bien préparés, que leur cybersécurité est renforcée et qu'ils sont prêts à faire face aux menaces potentielles qui pèsent continuellement sur nos établissements. Nous prenons la cybersécurité de nos infrastructures extrêmement au sérieux. Nous travaillons avec nos partenaires pour nous assurer qu'ils sont prêts et bien préparés.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le ministre.

Si vous n'êtes pas en mesure de répondre à ma question, est-ce parce que vous n'êtes pas au courant du nombre d'attaques, ou est-ce parce que vous n'êtes pas avisé quand il y en a?

[Traduction]

Le président: Pourrions-nous avoir une courte réponse, s'il vous plaît, monsieur le ministre?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, nous évitons généralement de parler des questions opérationnelles en public, afin de nous assurer que nos partenaires mènent leurs activités en toute sécurité.

Je peux vous assurer que s'il y avait des incidents méritant d'être rendus publics, les membres du Comité et les Canadiens en seraient informés, mais il y a aussi des raisons opérationnelles pour lesquelles nous ne pouvons pas parler du plan de préparation ni de ce qui se passe en ce moment.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

La prochaine série de questions revient à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, à vous la parole pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président.

C'est un plaisir de vous revoir, monsieur le ministre. Merci de collaborer avec le Comité sur ce sujet important.

Ma première question porte sur l'interdiction réciproque que la Russie a imposée aux vols canadiens dans son espace aérien. Je me demande si vous connaissez l'incidence de cette interdiction sur les vols canadiens, en particulier ceux à destination de l'Asie centrale ou de l'Asie orientale, et si vous avez eu des conversations avec des transporteurs comme Air Canada au sujet des répercussions de cette interdiction réciproque.

L'hon. Omar Alghabra: En effet, elle a une incidence sur les vols canadiens à destination de l'Asie centrale ou de l'Asie orientale, notamment de la Corée et de l'Inde. Nous avons évidemment eu des conversations avec les transporteurs canadiens, y compris Air Canada, et ils ont dû revoir l'itinéraire de tous leurs vols qui survolaient habituellement la Russie.

Par exemple, les vols directs vers l'Inde passent maintenant par l'Europe, notamment par l'Irlande. Oui, cela fait augmenter un peu le temps et les coûts, mais je sais que les transporteurs et les voyageurs comprennent ce qui est en jeu. Je tiens à les remercier pour leur patience et leur collaboration.

M. Taylor Bachrach: Le Forum sur la sécurité aérienne aura lieu plus tard ce mois-ci. Je me demande si vous y participerez et, le cas échéant, quelle sera la contribution du Canada pour assurer la sécurité de l'aviation commerciale en Europe de l'Est.

L'hon. Omar Alghabra: L'idée du Forum sur la sécurité aérienne est née de l'innommable tragédie du vol PS752, qui a été abattu par l'armée iranienne. Le Canada est maintenant un chef de file mondial en matière de renforcement de la sécurité de l'aviation civile. Nous travaillons avec nos partenaires au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, entre autres.

Nous avons mis des mesures en place pour signaler les menaces et les risques potentiels pour l'aviation civile. Pour répondre directement à la question, au début et avant le début de l'invasion, compte tenu des renseignements et de l'information dont nous disposions, nous avons en fait imposé un NOTAM sur le territoire de l'Ukraine pour nous assurer que les exploitants du secteur de l'aviation civile étaient conscients des risques inhérents aux vols au-dessus de ce pays.

• (1135)

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, c'est une bonne transition vers ma prochaine question.

Le Bureau d'information sur les zones de conflit de Transports Canada émet des avertissements aux transporteurs aériens sur les risques propres aux activités dans les zones de conflit. Vous avez interdit aux compagnies aériennes, comme vous venez de le mentionner, de pénétrer dans l'espace aérien ukrainien et déconseillé les vols au Bélarus, mais vous n'avez diffusé aucun avis ni formulé aucune interdiction visant l'espace aérien russe.

Bien que les vols canadiens aient été interdits par la Russie, cette information du Bureau d'information sur les zones de conflit est également importante pour les transporteurs des autres pays pour évaluer les risques.

Est-il sûr de faire passer des vols commerciaux dans l'espace aérien russe à l'heure actuelle?

L'hon. Omar Alghabra: Il y a toutes sortes d'enjeux à considérer, mais le Bureau a pour mandat d'évaluer les risques de conflit militaire et les menaces que font peser ces vols sur notre sécurité. Les recommandations formulées par ce bureau sont entièrement fondées sur les renseignements recueillis par le Canada et ses partenaires. Bien qu'il y ait des facteurs à prendre en compte quant à savoir si l'on doit ou non voler dans l'espace aérien de la Russie, le Bureau base son évaluation des menaces uniquement sur les risques de conflit militaire.

M. Taylor Bachrach: Je veux revenir à la question du vol 111 d'Aeroflot dont nous avons déjà discuté aujourd'hui. Le pilote a déclaré qu'il s'agissait d'un vol humanitaire.

S'expose-t-on à des conséquences en déclarant à tort qu'un vol est humanitaire?

L'hon. Omar Alghabra: Il pourrait effectivement y en avoir. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai indiqué que l'enquête suit son cours. Transports Canada prendra les mesures qui s'imposent à la lumière des conclusions de cette enquête. Il pourrait s'ensuivre certaines conséquences pour le pilote.

M. Taylor Bachrach: Si j'ai bien compris, lorsque le premier vol d'Aeroflot s'est engagé dans l'espace aérien du Canada, l'un de nos contrôleurs du trafic aérien lui a demandé de modifier sa trajectoire conformément à l'avis aux aviateurs ou NOTAM qui avait été émis. Le pilotage a alors déclaré qu'il s'agissait d'un vol humanitaire et on lui a permis d'utiliser notre espace aérien.

Tout de suite après cet incident, deux autres vols d'Aeroflot ont tenté de pénétrer dans l'espace aérien du Canada, mais ont dû changer d'itinéraire sur ordre des contrôleurs du trafic aérien des États-Unis. Comment se fait-il que les autorités américaines de contrôle du trafic aérien semblent mieux à même que les nôtres de faire respecter les règles relatives à notre espace aérien?

Le président: Veuillez répondre très brièvement, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alghabra: Les représentants de NAV CANADA vont témoigner pendant la seconde portion de cette séance, mais je peux d'ores et déjà vous dire que les contrôleurs des États-Unis communiquent généralement les avis aux navigateurs aériens, aux pilotes de tous les vols s'apprêtant à pénétrer dans l'espace aérien canadien. C'est la façon dont notre système fonctionne. Les contrôleurs canadiens informent les pilotes des avis émis par les États-Unis, et l'inverse est également vrai.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Les cinq prochaines minutes vont à M. Muys.

À vous la parole.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous savons que les sanctions économiques constituent un élément important de notre réponse à l'invasion russe en Ukraine. Peut-être pourriez-vous nous parler des sanctions qui relèvent de votre ministère pour ce qui est du transport maritime, des ports et de l'espace aérien.

A-t-on chiffré l'impact économique de ces sanctions à court et à long terme? Estimez-vous que ces sanctions sont suffisantes et qu'elles produisent les résultats escomptés?

L'hon. Omar Alghabra: Voilà une question importante. Dans mes observations préliminaires, j'ai exposé l'éventail des mesures mises en place par Transports Canada, de l'interdiction pour les aéronefs appartenant à des Russes et des Bélarusses ou exploités par eux de pénétrer dans l'espace aérien du Canada, jusqu'à l'interdiction pour les navires appartenant à des Russes ou battant pavillon russe de s'engager dans les eaux canadiennes.

Ces mesures font partie intégrante de toute une série de sanctions imposées par le Canada à la Russie en guise de représailles pour son agression non provoquée. Le tout a été fait après consultations et discussions avec nos alliés. Au vu de l'imposition de telles sanctions, le Canada est considéré comme un chef de file à l'échelle planétaire. Nous intervenons en ce sens, non seulement en raison des répercussions économiques importantes que ces mesures auront

pour la Russie, mais aussi parce que c'est la bonne chose à faire du point de vue moral.

Nous sommes donc allés de l'avant avec ces sanctions dont nous évaluons au fur et à mesure les impacts sur la Russie. Nous savons que c'est la bonne chose à faire et que l'impact de nos actions sera encore plus grand si nous travaillons en coordination avec nos alliés.

• (1140)

M. Dan Muys: Il n'y a donc pas de chiffre précis quant à l'impact économique à court ou à moyen terme que vous pourriez ou souhaiteriez nous communiquer à ce moment-ci.

L'hon. Omar Alghabra: Comme la situation évolue sans cesse, il m'est impossible de vous fournir un chiffre en étant certain de son exactitude.

Si l'on considère l'ensemble des sanctions, on peut dire qu'elles ont un effet dévastateur sur l'économie russe. La valeur du rouble a chuté considérablement et différentes activités économiques se heurtent à des obstacles d'importance. Nous savons donc que, dans l'ensemble, ces mesures ont des répercussions bien concrètes sur l'économie russe.

M. Dan Muys: Tournons-nous maintenant vers le secteur canadien du transport maritime. Dans la mer Noire, la Russie fait preuve d'un mépris flagrant envers le transport maritime international. Le Centre OTAN de la navigation commerciale a ainsi mis en garde les entreprises de transport maritime quant aux risques élevés de dommages collatéraux auxquels elles s'exposent dans la portion nord-ouest de la mer Noire. Des navires commerciaux provenant de pays de l'OTAN ont d'ailleurs déjà été victimes d'incidents dans ce secteur. Un cargo appartenant à des intérêts estoniens a été coulé au large d'Odessa au début mars, et un navire appartenant à des intérêts turcs a été touché par une bombe dans la même zone à peu près à la même époque.

A-t-on recommandé aux entreprises canadiennes de transport maritime d'éviter la portion nord-ouest de la mer Noire?

L'hon. Omar Alghabra: Nous communiquons l'information à notre disposition à nos exploitants. Lors d'une session du Conseil de l'Organisation maritime internationale (OMI), nous avons réclamé l'établissement de couloirs maritimes sécuritaires pour permettre aux navires marchands et à leurs équipages de quitter la zone de conflit, et nous avons demandé au secrétaire général de l'OMI de collaborer avec les parties concernées et les différents experts pour appuyer la mise en place de tels couloirs.

M. Dan Muys: Y a-t-il actuellement à votre connaissance des navires canadiens qui font du transport maritime dans cette portion de la mer Noire?

L'hon. Omar Alghabra: Je vais demander à ma collègue, Julie Gascon, de vous répondre à ce sujet.

Je crois que nous avons un problème avec le son.

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Je suis désolé. Notre directrice générale responsable de la sécurité maritime éprouve des problèmes audio, mais je crois pouvoir vous dire ce qu'aurait été sa réponse. Depuis le début de la crise, Transports Canada communique régulièrement avec les entreprises canadiennes de transport maritime qui ont des activités à l'étranger, notamment pour les tenir au fait de l'évolution de la menace. Il y a des entreprises canadiennes dont les navires se sont retrouvés dans des ports russes depuis le début de cette crise, pas ceux de la mer Noire mais d'autres ports en Russie, et nous les avons encouragées à demeurer vigilantes et à limiter autant que possible leur présence dans des ports russes...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

Merci beaucoup, monsieur Muys.

Nous allons maintenant passer à M. Rogers.

Vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue encore une fois, monsieur le ministre.

Il va de soi que nous sommes tous conscients de la gravité de la situation en Ukraine et des conséquences désastreuses pour les résidents de ce pays. Nous comprenons certes qu'il est nécessaire de prendre des mesures, comme nous l'avons fait dans le secteur des transports, malgré les impacts possibles pour nos chaînes d'approvisionnement et notre économie. On peut penser au secteur du transport maritime et à son importance économique, notamment pour les nombreux ports qui en dépendent au nord, à l'est et à l'ouest du pays, et à cette interdiction qui a d'inévitables répercussions pour tous ces intervenants.

Comment comptons-nous assurer le respect de cette interdiction, et est-ce que la Garde côtière sera déployée en cas d'incursion?

• (1145)

L'hon. Omar Alghabra: Je remercie mon collègue que je suis heureux de revoir.

Lorsque l'interdiction a été approuvée par Affaires mondiales Canada, il a été convenu de gérer au cas par cas les mesures à prendre pour assurer la surveillance nécessaire et le respect de cette interdiction. Il est bien certain que des partenaires, comme la Garde côtière canadienne, jouent un rôle clé dans l'application de cette interdiction, mais chaque cas est évalué individuellement, et des mesures sont prises en fonction de cette évaluation.

M. Churence Rogers: Monsieur le ministre, nous avons bien sûr entendu parler du problème qui s'est manifesté dans le secteur aérien. Y a-t-il eu à votre connaissance des incursions depuis que l'interdiction est entrée en vigueur dans le secteur maritime et, le cas échéant, comment Transports Canada a-t-il réagi?

L'hon. Omar Alghabra: Il n'y a eu aucune incursion depuis que l'interdiction est entrée en vigueur.

M. Churence Rogers: Monsieur le ministre, je pense à tous ces ports que l'on retrouve à Terre-Neuve-et-Labrador, dans le Canada atlantique et sur la côte Est, et au nombre de navires qui transitent par Halifax, St. John's et les autres grands ports des provinces maritimes. Je peux vous citer le cas d'Icewater Seafoods, une entreprise de ma circonscription de Bonavista—Burin—Trinity. On a annulé les commandes de morue en provenance de la Russie, une source d'approvisionnement importante pour cette petite entreprise de

transformation alimentaire qui procure de l'emploi à plus de 200 personnes. Quelles pourraient être d'après vous les répercussions à venir de cette interdiction pour ces usines de transformation du poisson et pour les autres entreprises du Canada atlantique?

L'hon. Omar Alghabra: Comme je l'indiquais précédemment, ces mesures sont nécessaires et demeurent essentielles pour réagir à l'agression non provoquée perpétrée par la Russie. Il s'agit d'abord et avant tout de faire la bonne chose, tant du point de vue moral que dans une perspective économique.

Il va de soi que nous suivons de près les impacts possibles pour nos chaînes d'approvisionnement et nos industries au Canada. Nous allons continuer de travailler avec nos partenaires pour bien évaluer ces impacts, mais je peux vous assurer que je n'ai pas entendu un seul intéressé ou un seul entrepreneur privé prétendre que ces mesures ne sont pas nécessaires. Il ne fait aucun doute que l'on doit faire en sorte que nos chaînes d'approvisionnement demeurent fonctionnelles, mais tous comprennent bien les impératifs qui guident ces décisions.

M. Churence Rogers: Oui, monsieur le ministre, je conviens tout à fait avec vous de l'importance de ces mesures.

Est-il déjà arrivé que Transports Canada impose des interdictions semblables? Si c'est le cas, à quel moment et dans quelles circonstances?

Le président: Auriez-vous l'obligeance de répondre très brièvement, monsieur le ministre?

• (1150)

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur le président.

Je sais qu'en 2007, nous avons imposé des interdictions similaires à la Birmanie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, au cours de votre dernière réponse, vous avez mentionné que vous n'étiez pas en mesure de me dire s'il y avait eu [*difficultés techniques*] stratégiques [*difficultés techniques*].

En quoi le fait de mentionner que des attaques ont eu lieu compromet-il la sécurité nationale?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je suis désolé, mais l'interprétation a été momentanément interrompue. Je vais tout de même essayer de répondre.

Je vous dirais que nous n'hésiterons jamais à informer la population de toute attaque sérieuse. Il est vraiment primordial que nous demeurions vigilants, prudents et bien préparés.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre réponse, qui amène beaucoup plus de clarté.

Ma prochaine question concerne les territoires du Nord canadien. Les gouvernements de ces trois territoires ont fait part de leurs inquiétudes quant au fait qu'une éventuelle attaque de la Russie contre le Canada pourrait passer par l'Arctique. Ils sont inquiets quant à notre niveau de préparation et ont demandé une rencontre avec le premier ministre Trudeau. Ils ont également demandé que ce sujet soit à l'ordre du jour du Conseil de la fédération.

Comment votre gouvernement a-t-il répondu à ces inquiétudes et à ces demandes?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: La souveraineté de l'Arctique revêt une importance capitale pour notre gouvernement, et je sais que c'est le cas également pour les Canadiens et pour les membres de ce comité. Nous allons continuer d'affirmer notre souveraineté dans le Nord en investissant dans les infrastructures essentielles et en travaillant en partenariat avec les gouvernements territoriaux. C'est d'ailleurs un partenariat que nous prenons extrêmement au sérieux.

Je peux vous dire que Transports Canada a réservé au nord du pays une portion importante des investissements consentis dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, ce qui témoigne bien de notre détermination à affirmer notre souveraineté dans le Nord.

[Français]

Le président: Malheureusement, il ne vous reste plus de temps, monsieur Barsalou-Duval.

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

Le prochain à poser ses questions sera M. Bachrach.

Vous avez la parole pour une période de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, mes prochaines questions portent sur les sanctions liées au transport maritime. J'aimerais savoir combien de navires et de bateaux de pêche appartenant à des intérêts russes ou immatriculés en Russie seront touchés par les sanctions annoncées.

L'hon. Omar Alghabra: Au moment où l'ordonnance est entrée en vigueur, nous avons à l'œil quatre navires qui ont tous été détournés avant de s'engager dans les eaux canadiennes. Nous nous employons sans cesse à communiquer nos ordonnances et à assurer le suivi nécessaire de telle sorte que tous les exploitants concernés soient au fait de la situation.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le ministre.

Depuis l'entrée en vigueur de l'interdiction, est-ce que le gouvernement a vu des navires appartenant à des intérêts russes ou immatriculés en Russie transférer leur cargaison à des navires battant pavillon d'un autre pays pour qu'ils complètent la livraison des produits qu'ils transportaient?

L'hon. Omar Alghabra: Comme je l'indiquais, nous avons vu certains navires être détournés en application de nos ordonnances. L'interdiction empêche les navires appartenant à des Russes ou battant pavillon russe de s'engager dans les eaux canadiennes, et je peux vous dire qu'il n'y a eu jusqu'à maintenant aucune incursion et que tous les navires qui ont tenté de le faire ont été détournés.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le ministre.

Ma prochaine question porte sur la manière dont le gouvernement s'y prend pour déterminer qui est propriétaire d'un navire. J'aimerais aussi savoir si le gouvernement communique cette information aux autorités portuaires afin qu'elles puissent comme il se doit faire respecter cette interdiction. Je sais que le régime de propriété de certaines entreprises de transport maritime peut être très complexe et qu'il arrive souvent que leurs navires battent pavillon étranger à des fins fiscales ou autres.

Est-ce que Transports Canada communique tous les renseignements pertinents aux autorités portuaires pour qu'elles puissent assurer le respect de l'interdiction?

• (1155)

L'hon. Omar Alghabra: Mon collègue soulève ici un élément tout à fait pertinent et d'une grande importance. Il est vrai que ces régimes de propriété sont parfois extrêmement complexes, ce qui nous amène à communiquer régulièrement avec les autorités portuaires, les entreprises de transport maritime et les différents exploitants pour leur faire bien comprendre non seulement la teneur de l'interdiction, mais aussi l'esprit qui la sous-tend. En outre, nous évaluons sans cesse la situation en fonction de l'information à notre disposition.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach, et merci, monsieur le ministre.

Les cinq prochaines minutes appartiennent à Mme Lantsman.

À vous la parole.

Mme Melissa Lantsman: Je vais sans doute partager mon temps avec M. Jeneroux.

J'ai quelques questions pour vous, monsieur le ministre.

Je voudrais examiner les choses sous un autre angle. Vous avez beaucoup parlé de l'avis aux navigateurs aériens qui a été émis le 27 février. Combien de temps faut-il pour émettre un tel avis, des discussions initiales jusqu'à son entrée en vigueur?

L'hon. Omar Alghabra: Cela peut se faire très rapidement. Il faut surtout consacrer du temps à l'analyse du type d'avis nécessaire, mais l'ordonnance peut être émise très promptement.

Mme Melissa Lantsman: Diriez-vous que cela peut se faire sur-le-champ?

L'hon. Omar Alghabra: Oui. Il va de soi qu'il y a tout de même certaines formalités administratives à remplir, mais c'est une question d'heures.

Comme je le soulignais, c'est surtout l'analyse de la nature de la situation et du type d'avis requis qui exige un certain temps.

Mme Melissa Lantsman: Est-ce le principal moyen à votre disposition pour demander aux navigateurs aériens de garder un œil sur la situation afin de vous aider à contrer cette menace?

L'hon. Omar Alghabra: Un avis aux navigateurs aériens peut être utilisé à différentes fins en vue de renforcer la sécurité. Lorsqu'un avis semblable est émis, il est communiqué à NAV CANADA qui est chargé d'en informer les différents exploitants et possède les capacités requises à cette fin.

Mme Melissa Lantsman: Est-ce que vous communiquez d'abord le tout, ou est-ce l'avis qui est émis en premier lieu?

L'hon. Omar Alhabra: À titre d'exemple, dans le cas de l'avis ciblant la Russie, nous avons informé NAV CANADA avant la diffusion publique afin qu'ils aient une longueur d'avance pour pouvoir se préparer en conséquence. L'avis aux navigants est donc diffusé publiquement, puis NAV CANADA voit à le faire respecter.

Mme Melissa Lantsman: Estimez-vous que le système vous offre la marge de manœuvre voulue lorsque vous jugez nécessaire d'informer d'abord la population avant d'émettre un avis aux navigateurs aériens?

L'hon. Omar Alhabra: Je pense que le système est suffisamment souple, comme nous avons pu le démontrer dans la situation actuelle.

Encore là, je serais heureux d'entendre le point de vue des membres du Comité à ce sujet, mais j'ai l'impression que la capacité d'adaptation du système est désormais bien établie.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le ministre. Je suis ravi que vous comparaisiez devant le Comité et je vous remercie de répondre vous-même à la plupart des questions.

Dans vos observations, au début de la réunion, vous avez dit qu'un aéronef transportant deux civils russes avait été immobilisé à l'aéroport de Yellowknife, mais vous n'avez pas donné beaucoup de détails sur leur identité et la raison de leur présence. D'après la note d'information que nous avons reçue, il semble qu'ils participaient à une expédition en Arctique. Cependant, je pense que les Canadiens aimeraient savoir qu'ils ne constituent pas une menace. Sont-ils toujours là? Que se passe-t-il concernant ce vol?

L'hon. Omar Alhabra: Permettez-moi de préciser que si une enquête a été ouverte à la suite de cet incident, ce n'est pas en raison des individus en tant que tels. C'est parce qu'il semblait que l'avion avait enfreint le NOTAM, qui interdit tout vol exploité ou contrôlé par les Russes. Lorsque...

M. Matt Jeneroux: Excusez-moi. Je veux seulement vous donner l'occasion de préciser que la présence de ces individus ou de cet avion à Yellowknife ne constitue pas une menace pour les Canadiens en ce moment. Pouvez-vous le dire?

L'hon. Omar Alhabra: Oui. Je peux le dire, monsieur le président.

M. Matt Jeneroux: Excellent.

L'hon. Omar Alhabra: Je peux dire également que l'avion n'est plus là. Je ne vais pas faire de commentaires sur l'endroit où les individus se trouvent, mais il n'y a aucune menace pour les Canadiens et la sécurité canadienne.

• (1200)

M. Matt Jeneroux: Je vous remercie, monsieur le ministre, car je pense que, compte tenu de ce que vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire, de nombreux Canadiens pourraient être inquiets et se demander ce qui se passe.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez mentionné également que vous continuerez à dénoncer les actions et à punir ceux qui ne respectent pas les mesures. J'aimerais seulement savoir quels types de sanctions seraient pertinentes selon vous dans certaines situations comme celles-là.

L'hon. Omar Alhabra: Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire et dans certaines de mes réponses, des amendes peuvent être infligées et ont été infligées dans le cas de l'avion pri-

vé. Elles peuvent s'élever à 15 000 \$. Elles peuvent être imposées à une compagnie, à des individus ou au pilote. Plusieurs amendes peuvent être imposées et il y a des conséquences si elles ne sont pas payées.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Merci beaucoup, monsieur Jeneroux.

C'est M. Chahal qui sera le dernier à poser des questions au premier groupe de témoins.

Monsieur Chahal, la parole est à vous pour cinq minutes.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie le ministre et les invités de leur présence.

Monsieur le ministre, vous avez beaucoup parlé du NOTAM, soit de l'avis aux aviateurs. Pouvez-vous nous dire de quoi il s'agit au juste?

L'hon. Omar Alhabra: Comme je l'ai dit plus tôt, il s'agit d'un outil que Transports Canada utilise pour guider ou aviser les exploitants d'aéronefs et de drones ou leur communiquer des ordonnances afin de renforcer la sécurité des personnes dans l'espace aérien ou au sol.

M. George Chahal: Pourquoi le NOTAM a-t-il été émis le 27 février?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, cela faisait partie des mesures globales et décisives que nous avons prises en réponse à l'agression que la Russie a commise contre l'Ukraine. Compte tenu de la situation de sécurité accrue, de la tension et de l'hostilité dont la Russie a fait preuve à l'égard de l'Ukraine, nous avons décidé d'interdire l'entrée d'aéronefs détenus et exploités par des Russes dans l'espace aérien canadien.

M. George Chahal: Monsieur le ministre, comment pouvons-nous nous assurer qu'aucun aéronef russe n'entre dans l'espace aérien canadien?

L'hon. Omar Alhabra: Cela se fait d'abord par la communication. NAV CANADA a le mandat et la responsabilité de diriger la circulation dans l'espace aérien canadien. En cas de violation de ces ordonnances, NAV CANADA a des protocoles pour réagir à toute violation potentielle.

Comme je l'ai dit, je sais que des représentants de NAV CANADA viendront témoigner par la suite. Je suis sûr qu'ils vous expliqueront bien ces protocoles.

M. George Chahal: Compte tenu de ces protocoles, les Russes et les Bélarusses ont-ils pris des mesures en réaction au NOTAM?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, comme je l'ai dit plus tôt, je sais que la Russie a interdit à son tour l'entrée d'aéronefs canadiens dans l'espace aérien russe.

M. George Chahal: Quelles répercussions la réponse de la Russie aura-t-elle sur les transporteurs canadiens?

L'hon. Omar Alhabra: En temps normal, des aéronefs gérés ou exploités par des transporteurs canadiens, comme Air Canada, survolent l'espace aérien russe pour se rendre en Corée ou en Inde. Ces vols sont maintenant redirigés. Il est vrai que leurs itinéraires sont plus longs, ce qui entraîne des coûts supplémentaires, mais Air Canada et d'autres transporteurs comprennent les raisons et ont fait de leur mieux pour détourner leurs vols.

Je sais que les passagers aériens comprennent également pourquoi cela se produit et qu'ils acceptent les raisons qui justifient les mesures.

• (1205)

M. George Chahal: Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses.

Monsieur le président, je pense que j'ai terminé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chahal.

Monsieur le ministre, monsieur le sous-ministre, je vous remercie d'avoir témoigné devant le Comité ce matin. C'est toujours un plaisir de vous accueillir. Nous vous remercions beaucoup d'avoir pris le temps de le faire.

Je vais maintenant suspendre la séance pendant deux minutes, après quoi nous reprendrons avec le deuxième groupe de témoins.

Monsieur le ministre, monsieur le sous-ministre, n'hésitez pas à vous déconnecter au moment où cela vous conviendra.

L'hon. Omar Alhabra: Merci, monsieur le président.

Chers collègues, merci de m'avoir donné cette occasion.

J'espère pouvoir bientôt comparaître devant votre comité en personne.

Le président: Nous en serions ravis.

• (1205)

(Pause)

• (1205)

Le président: Nous reprenons.

Pour commencer la deuxième partie de la réunion, nous entendons un exposé des représentants de NAV CANADA qui durera apparemment six minutes. Je vais d'abord leur céder la parole pour qu'ils puissent faire leur exposé, et nous passerons aux questions.

• (1210)

M. Ben Girard (vice-président et chef de la direction de l'exploitation, NAV CANADA): Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, permettez-moi de dire que nos pensées sont avec le peuple ukrainien.

NAV CANADA est la société sans but lucratif qui possède et exploite le premier système de navigation aérienne privatisé au monde, qui assure le mouvement le plus sécuritaire et le plus efficace des aéronefs du Pacifique vers l'Arctique jusqu'au milieu de l'Atlantique, 24 heures sur 24, sept jours sur sept. NAV CANADA exploite le deuxième plus grand système de navigation aérienne au monde. Pour soutenir nos 45 000 clients, nous employons 4 000 personnes et nous déployons des technologies révolutionnaires pour assurer la sécurité de l'espace aérien. La sécurité est notre raison d'être, et notre dossier de sécurité est l'un des meilleurs au monde.

NAV CANADA remercie le Comité de son invitation à répondre à ses préoccupations concernant les restrictions qui ont été imposées récemment aux aéronefs russes qui entrent dans l'espace aérien canadien. En temps normal, la capacité de NAV CANADA à agir dans ce domaine est très limitée. Plus précisément, dans le cadre de notre mandat d'exploitation du système de navigation aérienne civile conformément aux normes de l'Organisation de l'aviation civile

internationale, comme stipulé dans la loi qui régit notre organisation, nous n'avons pas le pouvoir de choisir qui peut ou ne peut pas évoluer dans notre espace aérien.

Notre mission est de veiller à ce que les aéronefs évoluent de façon sécuritaire et efficace dans notre espace aérien, en assurant un espacement sécuritaire entre les aéronefs. Lorsque des restrictions sont mises en place au moyen d'un avis aux aviateurs, ou d'un NOTAM, tous les pilotes sont tenus de s'y conformer. La sécurité et la sûreté du système mondial de navigation aérienne dépendent du respect et de l'adhésion de milliers d'aéronefs et de leurs pilotes aux milliers de NOTAM qui peuvent être émis à tout moment.

En pratique, NAV CANADA ne dispose pas d'un moyen d'empêcher l'entrée d'aéronefs dans notre espace aérien. Nous ne sommes pas responsables des mesures d'application à l'encontre d'un exploitant d'aéronef qui viole un NOTAM. Si un pilote ignore ou enfreint un NOTAM, NAV CANADA n'a qu'une seule ligne de conduite à suivre: signaler l'aéronef fautif aux autorités compétentes tout en s'assurant que l'aéronef fautif n'a pas d'incidence sur la sécurité de tous les autres aéronefs dans l'espace aérien. Même si un NOTAM est en place, NAV CANADA doit obtenir une autorisation ministérielle pour refuser aux contrevenants les autorisations du contrôle de la circulation aérienne. Même en disposant d'une autorité spécifique permettant de refuser les autorisations, il n'est pas garanti qu'un pilote s'y conformera. Il peut choisir de pénétrer dans l'espace aérien.

En ce qui concerne le signalement du contrevenant, selon les procédures existantes, NAV CANADA doit informer Transports Canada. Il incombe à Transports Canada d'ouvrir une enquête et d'imposer les peines appropriées. Si un engagement physique ou une application en temps réel est nécessaire, Transports Canada peut choisir de faire appel au ministère de la Défense nationale.

Dans la matinée du dimanche 27 février 2022, le ministre des Transports a fait une déclaration sans précédent: l'espace aérien du Canada est désormais fermé à tous les exploitants d'aéronefs russes. Transports Canada a ensuite autorisé l'émission d'un NOTAM interdisant aux aéronefs russes l'accès à l'espace aérien canadien, et NAV CANADA a émis le NOTAM à la mi-journée.

La situation était d'autant plus complexe que la FAA, en tant qu'exploitante de l'espace aérien adjacent, n'avait pas encore mis en place de restrictions. Cet après-midi-là, le vol 111 d'Aeroflot a décollé de l'aéroport international de Miami et s'est approché de l'espace aérien canadien. La FAA a indiqué à un contrôleur de NAV CANADA que le pilote était au courant du NOTAM, mais a prétendu avoir l'autorisation de pénétrer dans l'espace aérien canadien en déclarant qu'il s'agissait d'un vol humanitaire. NAV CANADA ne détermine toutefois pas la validité de ces déclarations, cette fonction relevant plutôt de Transports Canada.

Il est important de souligner que, malgré le NOTAM qui a été émis initialement, tout aéronef qui déclare effectuer un vol humanitaire, une évacuation médicale ou un autre type de vol d'urgence, a, selon les processus et les procédures en vigueur, accès à l'espace aérien et aux autorisations du contrôle de la circulation aérienne conformément aux protocoles de l'aviation civile internationale.

NAV CANADA a immédiatement informé Transports Canada du fait que le vol 111 d'Aeroflot s'était déclaré comme étant un vol humanitaire et de son entrée dans l'espace aérien canadien, conformément aux procédures et aux processus approuvés. Le lundi 28 février, Transports Canada a autorisé par écrit NAV CANADA à refuser les autorisations du contrôle de la circulation aérienne pour tous les vols russes, y compris les vols humanitaires, les vols d'évacuation médicale et les vols de recherche et de sauvetage. Une exception subsiste pour les situations d'urgence en vol. Dans ce cas, les aéronefs sont dirigés vers l'installation la plus proche.

À NAV CANADA, nous sommes fiers du travail qu'ont accompli nos employés pour élaborer rapidement et faire connaître les nouvelles procédures qui rendent opérationnelles les nouvelles restrictions et les mettre en œuvre en toute sécurité.

En résumé, monsieur le président, notre principale responsabilité est de gérer l'espace aérien au-dessus du Canada afin d'assurer le transit sécuritaire de tous les aéronefs dans cet espace aérien. Nous sommes convaincus que toutes les mesures prises par NAV CANADA et son personnel à l'égard de cette affaire l'ont été de façon professionnelle et dans toute la mesure permise par les autorités, les lois, les règlements, les procédures et les politiques applicables.

Je serai heureux de répondre à toutes les questions du Comité.

• (1215)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Girard.

M. Dowdall sera le premier député à poser des questions.

Monsieur Dowdall, la parole est à vous. Vous disposez de six minutes.

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie nos invités.

Je veux simplement dire que c'était formidable de revoir le ministre. Dans ses commentaires, il a dit qu'il y a des sanctions qui fonctionnent et, espérons-le, qui ont un effet quelque peu dévastateur sur la Russie. Je pense que c'est une bonne nouvelle, mais il y a aussi des dommages collatéraux, c'est-à-dire que quelques-unes de ces sanctions ont également un effet dévastateur sur certaines personnes au Canada. Avant de poser ma question, je tiens à préciser que tous les gens qui ont communiqué avec mon bureau, qu'il s'agisse d'un représentant d'une entreprise agroalimentaire ou d'un agriculteur, appuient les sanctions, mais ils ont de profondes inquiétudes.

Je représente la circonscription de Simcoe—Grey, qui se trouve à avoir une très importante base agricole. Comme vous le savez, le printemps est arrivé et les agriculteurs se préparent à ensemencher leurs terres. Cela suppose aussi l'utilisation d'engrais. Je suis sûr que la plupart d'entre vous savent que la Russie fournit une grande partie de l'engrais composé de phosphate monoammonique dans le monde, qui est essentiel à la production alimentaire du Canada. À l'heure actuelle, le Canada n'en produit pas du tout.

Dans ma circonscription, plusieurs personnes m'ont contacté, tant des utilisateurs finaux que des représentants d'entreprises agroalimentaires. Ces gens sont préoccupés par les répercussions qu'ont les restrictions ou l'interdiction visant les fabricants russes, surtout en ce qui concerne ces engrais. En clair, si nous n'utilisons pas les engrais bientôt, les rendements des récoltes de l'automne seront

grandement réduits dans tout le Canada. Le processus pour obtenir de l'engrais est long. Les quantités ont été commandées bien avant que la Russie n'envahisse l'Ukraine. Le paiement se fait souvent longtemps à l'avance. Les contrats sont signés et les frais d'annulation sont importants.

Alliance Agri-Turf, qui se trouve à être dans ma circonscription et qui, en fait, est une grande entreprise au Canada, est un important fournisseur d'engrais pour le centre de l'Ontario. Elle a communiqué avec moi pour me faire part de ses inquiétudes concernant l'envoi au Canada d'engrais composé de phosphate monoammonique. La marchandise devait initialement lui être expédiée le 15 mars, mais Transports Canada lui a dit que son entrée au Canada ne serait pas autorisée. La date a été repoussée à cette fin de semaine dans l'espoir que la situation se règle.

Je me demande si quelqu'un ici peut nous fournir de l'information à jour sur la question des engrais. Comme nous le savons, il n'y en a pas beaucoup ailleurs. Je veux savoir si quelqu'un ici présent peut peut-être nous éclairer.

M. Marc-Yves Bertin (directeur général, Politique maritime, ministère des Transports): Comme l'a souligné le député, c'est une question qui nous a été posée, ou qui a été posée au gouvernement dans son ensemble. Les décisions sur la façon de gérer les demandes de cette nature relèvent de la responsabilité de la ministre des Affaires étrangères et de ses fonctionnaires. Pour ce qui est de l'information à jour sur le sujet, il serait préférable de vous adresser aux fonctionnaires de ce ministère, d'Affaires mondiales Canada. Je crains ne pas être en mesure de faire le point sur cette situation.

M. Terry Dowdall: Donc, à l'heure actuelle, vous ne savez pas si la marchandise en question sera livrée ou non.

M. Marc-Yves Bertin: Comme je l'ai mentionné, je pense que c'est une question qui doit être posée à nos collègues du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Cela dit, si l'on prend un peu de recul, le commerce entre le Canada et la Russie est relativement peu important, mais il est très axé sur certaines marchandises en vrac — des marchandises en vrac dans le secteur pétrolier et des produits chimiques, y compris les engrais, comme vous l'avez mentionné. Comme le ministre l'a indiqué précédemment, des mesures ont été prises contre certaines marchandises. Par conséquent, en ce qui concerne les engrais, un navire affrété battant pavillon russe peut être touché par les dispositions d'interdiction des navires.

Je pense qu'au fil du temps, il sera important que les importateurs canadiens restent attentifs, évidemment, aux interdictions que le gouvernement a édictées pour s'assurer qu'ils n'enfreignent pas ces mesures.

• (1220)

M. Terry Dowdall: Mais est-ce que c'est Transports Canada qui a dit que le navire ne serait pas autorisé à entrer? Est-ce là que la décision s'est prise?

M. Marc-Yves Bertin: Je pourrais inviter une de mes collègues, Julie Gascon, à parler des protocoles. En gros, le ministère des Transports et d'autres partenaires surveillent les navires qui s'approchent du Canada, mais c'est le ministère des Affaires mondiales qui prend la décision définitive sur ce qu'il faut faire quand un navire a été identifié. Ce sont des mesures qui relèvent de la Loi sur les mesures économiques spéciales. Comme vous le savez bien, il s'agit d'une loi qui relève de la responsabilité du ministre des Affaires étrangères.

À cet égard, il est juste ou, en fait, approprié de dire que c'est le ministre des Affaires étrangères qui prend ces décisions sur les conseils de ses fonctionnaires, mais évidemment avec le concours d'autres ministères, comme Transports Canada.

M. Terry Dowdall: Je me demande si quelqu'un peut donner des précisions sur la diligence raisonnable qui a été exercée quant aux répercussions possibles sur l'approvisionnement alimentaire canadien, car tout le monde va certainement payer plus cher. Comme vous le savez, l'inflation nous rend la vie difficile, et il y a la grève des chemins de fer du CP. On ne sait pas vraiment de quoi il en retourne, mais les gens n'obtiennent pas de produits et cela ne fait que s'ajouter à la liste. Le prix des engrais a déjà augmenté de 60 % à 80 %. Si nous ajoutons des droits de 35 % sur les produits achetés il y a plusieurs mois, cela revient à doubler le prix des engrais. Ce sera difficile pour nos agriculteurs, mais ce sera encore plus difficile pour les utilisateurs finaux.

Je me demande simplement si les répercussions sur l'approvisionnement alimentaire canadien ont fait l'objet de discussions.

Le président: Veuillez répondre en 15 secondes.

M. Marc-Yves Bertin: Bien sûr. On peut dire que le ministère des Affaires mondiales, face à ce genre de décisions, doit consulter divers ministères, notamment celui des Transports, qui auraient un point de vue à donner concernant un produit qui pourrait ou non faire l'objet d'une mesure, ou des questions posées sur un produit et les effets potentiels des mesures.

M. Terry Dowdall: Je vous remercie de vos réponses.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Dowdall et Bertin.

Le prochain tour de six minutes appartient à M. Badawey.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais approfondir un peu la question qui vient d'être posée au sujet des chaînes d'approvisionnement.

Monsieur Bertin, comment pensez-vous que la chaîne d'approvisionnement canadienne réagira à ce qui se passe en ce moment, au cours des deux prochains mois?

M. Marc-Yves Bertin: Comme je l'ai dit précédemment, le commerce entre le Canada et la Russie est relativement modeste et se concentre sur quelques produits de base. J'ai mentionné les produits pétroliers, les produits chimiques, le minerai de fer et les minéraux. Sous cet angle, nous pouvons voir qu'il y a donc des répercussions possibles sur certains produits de base qui sont transportés par des navires battant pavillon russe ou appartenant à des Russes. De notre point de vue, pour ne parler que des produits pétroliers, nous parlons ici de l'un des plus importants produits de base que le Canada importe de Russie. J'ai également mentionné, bien sûr, les engrais.

Cela étant dit, à court et à moyen terme, les importateurs canadiens doivent s'assurer de ne pas passer de contrats avec des exploitants ou des affréteurs de navires visés par l'interdiction. Je pense que les communications répétées à ce sujet donnent aux importateurs canadiens la perspective nécessaire pour organiser leurs transactions commerciales en conséquence.

M. Vance Badawey: Je vous remercie.

Je suis heureux que vous ayez soulevé la question des expéditeurs et des propriétaires. Cela nous ramène à une question à laquelle M. Bachrach a fait allusion plus tôt au sujet des navires qui appartiennent à des sociétés canadiennes, mais qui battent peut-être pavillon russe.

Allons un peu plus loin dans les détails. Comment allez-vous déterminer la propriété de chaque navire plutôt que son simple pavillon? Dans le même ordre d'idées, quelle serait la définition de « navire russe » en ce qui concerne la propriété et le pavillon?

M. Marc-Yves Bertin: Je vais demander à ma collègue Julie Gascon de répondre à la question.

• (1225)

Mme Julie Gascon (directrice générale, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

[Français]

Merci, monsieur Bertin.

[Traduction]

Il existe plusieurs façons de déterminer la propriété d'un navire. Le plus simple, c'est quand le navire appartient à la Russie et arbore un pavillon russe sur la poupe: il s'agit d'un navire russe. Un navire peut appartenir à la Russie, mais être enregistré dans un autre pays. C'est aussi souvent très clair.

Une analyse un peu plus approfondie est parfois nécessaire lorsque le navire est affrété, partiellement affrété ou loué. Dans ce cas, avec les partenaires des centres d'opérations de la sécurité maritime — la Garde côtière, la Défense nationale, l'ASFC, la GRC, Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans —, nous effectuons une analyse approfondie de tous les éléments qui sont reçus sur ce navire particulier et de sa cargaison, et nous synchronisons notre analyse avec le rapport préalable à l'arrivée, lequel est normalement envoyé au centre d'opérations de la sécurité maritime. Forts de cette analyse, nous fournissons des renseignements aussi détaillés que possible à nos collègues des Affaires mondiales, qui prennent la décision définitive et peuvent demander des documents supplémentaires si nous avons des doutes quant à la possibilité que le navire ou l'un de ses affréteurs réponde à la définition des sanctions.

Il s'agit d'une opération complexe, mais le soutien de nombreux ministères permet une analyse approfondie du navire.

M. Vance Badawey: Merci.

Compte tenu du nombre de navires russes que nous voyons habituellement dans les eaux canadiennes, combien de navires russes environ seront touchés par cette interdiction? Bien sûr, comme on l'a dit plus tôt, cela nous donnera une idée des répercussions sur la chaîne d'approvisionnement. Combien de navires russes environ seront touchés par l'interdiction?

M. Marc-Yves Bertin: Merci [difficultés techniques].

Nous parlons en gros d'un peu moins de 75 navires. Évidemment, les escales peuvent varier en fonction de la saisonnalité et des produits qu'ils transportent [*difficultés techniques*]. Je dirais que cela représente environ 1 % de toutes les escales de navires au Canada. Cela étant dit, je pense qu'il est important de souligner que le pouvoir des sanctions réside généralement dans la coordination des mesures prises par le Canada et d'autres pays. Elles peuvent être identiques ou variables, mais si nous les prenons dans leur ensemble, nous pouvons voir que, comme le ministre le faisait remarquer, les effets sur l'économie et les activités économiques de la Russie sont considérables. Par exemple, les données de système d'identification automatique, ou SIA — l'information que nous pouvons voir sur les navires — semblent indiquer que les activités dans les ports russes ont diminué d'environ 40 % depuis le début des hostilités.

M. Vance Badawey: Merci.

J'aimerais revenir un instant sur la chaîne d'approvisionnement, car je crois savoir que beaucoup d'autres pays mettent en place des interdictions. Pensez-vous que les effets qui se font sentir dans d'autres pays, les effets sur la fluidité ou les chaînes d'approvisionnement, se feront également sentir au Canada, que les interdictions soient identiques ou différentes?

M. Marc-Yves Bertin: En ce qui concerne les interdictions, je rappelle qu'environ 1 % des escales de navires au Canada sont liées à la Russie. Cependant, diverses mesures ont été mises en place, et certaines des principales compagnies maritimes ont pris des mesures.

Quant aux répercussions, les sanctions ont évidemment des effets très importants sur la façon dont les acteurs de la chaîne d'approvisionnement procèdent pour s'assurer qu'ils n'enfreignent pas les divers régimes de sanctions qui existent dans le monde. Cela signifie donc qu'un large éventail d'acteurs — qu'il s'agisse de banquiers, d'assureurs, d'expéditeurs ou autres — doivent examiner leurs relations beaucoup plus soigneusement qu'auparavant, afin de s'assurer qu'ils sont du bon côté de la loi dans ces contextes.

Nous assistons à une intensification de la surveillance, ce qui peut entraîner des retards. Nous constatons certains détournements, mais aussi, comme je le mentionnais, un ralentissement des activités portuaires russes.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Bertin.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Merci beaucoup, monsieur Bertin.

Nous avons maintenant M. Barsalou-Duval.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adressera à M. Girard, de NAV CANADA.

Monsieur Girard, lors de votre discours d'ouverture, vous avez parlé du vol d'Aeroflot. Si j'ai bien compris, vous avez dit qu'il y avait eu une certaine confusion quant à l'autorisation ou à la non-autorisation de ce vol, étant donné que la Federal Aviation Administration des États-Unis, ou FAA, n'avait pas donné de directive. Je suppose que ce vol était en partance des États-Unis.

La FAA vous a transmis de l'information et vous avez eu des discussions avec ses représentants. Quand un vol entre dans l'espace aérien canadien, vos vérifications se font-elles auprès de l'avion ou auprès du pays d'origine?

J'aimerais que vous me clarifiiez tout cela.

• (1230)

M. Ben Girard: Je vous remercie de votre question, monsieur Barsalou-Duval.

Je voudrais d'abord préciser qu'il n'y a pas eu de confusion.

Avant le vol, nous discutons avec Transports Canada et nous avons demandé à la FAA de changer l'itinéraire du vol pour le garder hors de l'espace aérien canadien. C'est à ce moment que les contrôleurs de la FAA ont mentionné qu'ils étaient au courant de l'avis aux aviateurs, ou NOTAM, et que le vol avait l'autorisation de passer, car il s'agissait d'un vol à caractère humanitaire.

Selon les procédures qui existaient à ce moment pour les contrôleurs aériens, qui sont appuyées, et même mandatées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, il fallait laisser entrer ce vol, parce qu'il s'était déclaré comme étant un vol à caractère humanitaire. Les mêmes règles s'appliqueraient à un vol de recherche ou à un vol d'évacuation médicale. Ce sont les procédures qui existaient à ce moment. Le contrôleur en fonction a appliqué les procédures qui existaient et il a laissé entrer le vol, en coordination avec le contrôleur de la FAA.

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, les vols à caractère humanitaire étaient permis dans le cadre des premières restrictions mises en place, mais ce n'est plus le cas.

M. Ben Girard: Oui et non. Le premier avis aux aviateurs n'indiquait rien concernant les vols à caractère humanitaire. Selon les procédures établies par l'OACI, en temps normal, ces vols ont accès à ces espaces aériens.

Depuis, comme vous le dites, l'avis aux aviateurs a été clarifié et NAV CANADA a reçu la directive de refuser l'accès même aux vols à caractère humanitaire, aux vols d'évacuation médicale et aux vols de recherche et de sauvetage, à moins d'avis contraire du gouvernement. Normalement, NAV CANADA se fie à la parole du pilote lorsque celui-ci déclare qu'il s'agit d'un vol à caractère humanitaire ou d'un vol de recherche et de sauvetage. NAV CANADA ne le vérifie pas, car elle n'est pas en mesure de le faire. C'est ce qui a été fait à ce moment-là.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends que NAV CANADA n'a pas les moyens de le vérifier et qu'elle se base sur la déclaration du pilote, mais y a-t-il d'autres moyens de vérifier si un vol est vraiment un vol à caractère humanitaire?

M. Ben Girard: Pour ce qui est de NAV CANADA, non. Je dois diriger la question aux gens de Transports Canada.

[Traduction]

M. Nicholas Robinson (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Merci, monsieur Girard.

Merci, monsieur le président.

La définition que donne le Canada des vols d'urgence ou à vocation humanitaire est très claire dans la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, ou LCSNAC. On parle ici d'évacuation médicale, de recherche et de sauvetage, ou de vols liés au transport lors d'une urgence internationale. Dans ce cas, après examen, nous sommes préoccupés par la façon dont Aeroflot s'est identifiée dans son plan de vol avant le départ des États-Unis, en déclarant un vol à vocation humanitaire. Nous sommes déçus par l'opérateur qui a tenté, semble-t-il, de contourner les normes et pratiques en vigueur dans le secteur de l'aviation en matière de vols à vocation humanitaire. Les vols à vocation humanitaire servent, dans des situations d'urgence, à garantir que nous sommes en mesure de donner la priorité à des vols dans des endroits particuliers ou de les placer en tête de file, pour ainsi dire. Dans ce cas particulier, ce n'est pas ce que nous constatons. Nous continuons d'enquêter sur cette action d'Aeroflot et nous sommes très déçus de l'usage qu'elle a fait de la désignation de vol à vocation humanitaire.

• (1235)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre réponse, mais je ne crois pas avoir compris comment Transports Canada s'y prend pour *[difficultés techniques]*.

Si je prends l'avion, NAV CANADA ne peut pas le savoir. Je présume donc qu'il y a d'autres instances, comme Transports Canada, à qui cela doit être déclaré au préalable.

Est-ce que cela fonctionne de cette manière?

Comment cet avion a-t-il pu se déclarer vol à caractère humanitaire et continuer son chemin?

Le président: Malheureusement, il ne reste pas assez de temps pour une réponse. Ce sera peut-être pour la prochaine fois, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Notre prochain intervenant est M. Bachrach.

Vous disposez de six minutes, monsieur Bachrach. Allez-y.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les fonctionnaires de leur présence aujourd'hui et de leurs réponses à nos questions.

J'ai quelques questions pour NAV CANADA, mais je veux commencer par poser une question à M. Bertin.

Vous parliez tout à l'heure des exportations russes vers le Canada et de différents produits. Je comprends que le Canada ait annoncé l'interdiction d'importer des produits pétroliers bruts, mais peu de produits pétroliers bruts russes, voire aucun, du moins récemment, ne sont entrés au Canada. Comme vous l'avez souligné, les autres produits du pétrole et les autres produits pétroliers et gaziers représentent un pourcentage important des échanges commerciaux entre le Canada et la Russie. Je me demande si vous pouvez nous expliquer pourquoi le gouvernement n'a pas imposé d'interdiction sur les autres produits du pétrole. Si l'objectif est de faire pression sur la Russie et de la faire souffrir sur le plan économique, il semblerait que cibler les produits que la Russie nous vend effectivement serait un moyen plus efficace d'y parvenir.

M. Marc-Yves Bertin: Malheureusement, puisque notre mandat porte sur les entreprises de transport, la question des produits de base ne relève pas vraiment de notre compétence. C'est probable-

ment une question qu'il vaut mieux poser à Affaires mondiales, qui est responsable des mesures économiques spéciales. Malheureusement, je ne suis pas en mesure de répondre à votre question.

M. Taylor Bachrach: Merci. Je vais poser cette question à quelqu'un d'autre.

J'ai des questions pour NAV CANADA — dont certaines ont déjà reçu des réponses — concernant le moment de la publication du NOTAM et le vol 111 d'Aeroflot. J'aimerais revenir sur les deux vols suivants qui ont été déroutés dans l'espace aérien canadien. Dans le cas du vol 111, les contrôleurs aériens canadiens ont signalé au pilote que l'interdiction et les sanctions étaient en vigueur, mais le vol s'est quand même poursuivi dans notre espace aérien.

Pour les deux vols Aeroflot suivants, les contrôleurs aériens américains leur ont dit de contourner notre espace aérien et ils ont obtempéré. En fait, les deux pilotes suivants auraient pu être enhardis par le succès du premier. Qu'est-ce qui était différent dans ce que les pilotes pensaient à ce moment-là et sur les raisons pour lesquelles ils ont fait certaines choses.

M. Ben Girard: Je souligne tout d'abord que je ne suis pas nécessairement au courant de la conversation qui a eu lieu entre ces pilotes. Je ne suis certainement pas en mesure de me prononcer sur ce que les pilotes pensaient à ce moment-là et sur les raisons pour lesquelles ils ont fait certaines choses.

Ce que je peux vous dire, c'est que NAV CANADA a fait exactement la même chose pour les deux vols suivants que pour le vol initial, c'est-à-dire que nous avons avisé la FAA, la Federal Aviation Administration, ou lui avons demandé de dérouter les vols pour qu'ils contournent notre espace aérien. Le premier pilote a choisi de passer quand même, et les deux autres pilotes ont choisi de se conformer au NOTAM et de contourner l'espace aérien.

M. Taylor Bachrach: Est-ce que je peux supposer que la réaction différente, dans ces circonstances, sera l'un des sujets couverts par l'enquête?

M. Ben Girard: Il faudrait que je transmette cette information à Transports Canada. Cependant, ce que je peux vous dire, c'est que nous croyons que l'enquête sur Nav Canada a montré que les actions étaient complètes. Il a été établi que nous avons tout fait en conformité avec les règlements publiés, les procédures et le pouvoir que nous avions à l'époque.

• (1240)

M. Taylor Bachrach: Depuis l'incident du 27 février, est-ce que d'autres avions russes ont tenté de pénétrer dans l'espace aérien canadien?

M. Ben Girard: Oui, dans le sens où des plans de vol ont été déposés. Pour vous donner une idée du nombre, entre la publication du NOTAM et le 7 mars environ, 55 vols ont été détournés de l'espace aérien canadien à la demande de Nav Canada à partir des fournisseurs de services de navigation aérienne adjacents.

M. Taylor Bachrach: Avant que la fermeture de l'espace aérien n'entre en vigueur, environ combien de vols russes passaient quotidiennement dans l'espace aérien canadien?

M. Ben Girard: Si vous prenez les chiffres que je vous ai donnés pour la période du 28 février au 7 mars, le nombre est de 55. Vous pouvez diviser ce chiffre par le nombre de jours.

M. Taylor Bachrach: Il y a beaucoup de questions autour des structures de propriété et des structures d'immatriculation, aussi bien en ce qui concerne l'application de l'interdiction de naviguer que la fermeture de notre espace aérien. De nombreux avions exploités par des compagnies aériennes russes sont immatriculés ailleurs. Par exemple, l'avion utilisé pour le vol 111 d'Aeroflot est immatriculé, je crois, aux Bermudes.

Comment Nav Canada interprète-t-il les liens avec la Russie dans la mise en œuvre de cette interdiction de vol dans notre espace aérien?

M. Ben Girard: Nous avons, comme toujours, de très bonnes communications avec Transports Canada, et c'est ce dernier qui nous fournit une grande partie de l'information. Il y a des cas faciles, comme vous avez pu le voir avec Aeroflot, et le gouvernement du Canada nous a donné une liste d'avions qui sont immatriculés en Russie et exploités à partir de ce pays.

Comme vous le soulignez, Nav Canada ne dispose pas de l'outil nécessaire pour identifier tous les aspects du NOTAM. Par exemple, nous n'avons aucune information sur les personnes qui sont assises dans l'avion. Si des Russes affrètent un avion qui est immatriculé ailleurs, nous comptons sur Transports Canada pour nous fournir cette information afin d'appliquer le NOTAM. C'est quelque chose qui, à mon avis, fonctionne très bien avec Transports Canada depuis la publication du NOTAM.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Girard.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Girard.

[Traduction]

Les cinq prochaines minutes vont à Mme Lantsman. Vous avez la parole.

Mme Melissa Lantsman: Merci beaucoup.

Je remercie tous les fonctionnaires du temps qu'ils nous accordent.

J'aimerais revenir sur la question des NOTAM. Peut-être pouvez-vous clarifier quelque chose pour le Comité. Est-ce que la publication d'un NOTAM — au moment où il est publié — signifie la fermeture de l'espace aérien? Cela se produit à ce moment-là?

M. Ben Girard: Pouvez-vous préciser à qui s'adresse la question? J'imagine que c'est à moi.

Mme Melissa Lantsman: Oui.

M. Ben Girard: Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration préliminaire, les NOTAM sont destinés à des milliers de pilotes, ou à quiconque se trouve dans les airs. Les destinataires obéissent aux NOTAM afin d'assurer la sécurité de l'espace aérien. En un sens, lorsque le NOTAM est diffusé, il entre immédiatement en vigueur, et tous les pilotes sont tenus de s'y conformer.

Du point de vue de Nav Canada, un certain temps est requis entre le moment où le NOTAM est diffusé et celui où il est mis en application. Vous devez comprendre que la mesure que le gouvernement a prise est sans précédent. Personnellement, je suis au service de la société depuis 33 ans, et je n'ai jamais rien vu de la sorte. Il s'agit donc de procédures qui n'existaient pas auparavant. Le secteur de l'aviation est grandement réglementé, et il exige que nous élaborions des procédures en nous conformant à un certain processus et à

un système réglementé de gestion de la sécurité, dans le cadre desquels nous devons repérer les risques et déterminer si des mesures d'atténuation sont nécessaires.

De plus, à tout moment, des centaines de contrôleurs aériens doivent être relevés de leur poste et informés de la nouvelle procédure. Entre la diffusion du NOTAM et sa mise en application, il faut prévoir du temps.

Pour répondre à votre question, le NOTAM entre en vigueur dès sa publication, mais Nav Canada a besoin de temps pour informer les contrôleurs aériens et mettre en application la procédure, pour aller directement [*difficultés techniques*].

● (1245)

Mme Melissa Lantsman: Ma question porte moins sur ce qui se passe après la diffusion que sur ce qui se passe avant celle-ci. Est-il habituel que tous les médias, c'est-à-dire les grands médias et les médias sociaux, déclarent que l'espace aérien est fermé avant la diffusion du NOTAM? Ne trouvez-vous pas cela déroutant?

Je pense que c'est ce qui s'est passé dans le cas du 27 février. Nous, les Canadiens, avons appris la nouvelle avant qu'un avis à l'intention des navigants n'ait été diffusé. Ma préoccupation est la suivante: si, dans l'éventualité d'une urgence, vous devez diffuser un avis rapidement pour répondre à une menace active, NavCan sera-t-il prêt à le faire?

M. Ben Girard: Je ne pense pas qu'il m'appartienne de dire si cette situation est déroutante ou non pour le grand public. Nav Canada n'était pas dérouté par le pouvoir que nous exerçons à ce moment-là ni par ce qui devait être fait pour mettre en application les procédures.

Mme Melissa Lantsman: Dans ce cas, il serait tout à fait normal que les Canadiens en général soient informés de la fermeture de l'espace aérien avant que les navigants ne reçoivent un avis, d'une sorte ou d'une autre. Cette façon de faire les choses est-elle habituelle?

M. Ben Girard: Malheureusement, je dois répéter encore une fois ce que j'ai dit plus tôt. Ce n'est pas à moi de dire si une situation est habituelle ou non. Ce que je peux vous dire, c'est que dès que nous avons reçu le NOTAM, nous avons su ce que nous devons faire, et nous avons travaillé avec le gouvernement afin d'obtenir l'autorité nécessaire pour mettre le NOTAM en application aussi rapidement, aussi efficacement et, surtout, aussi sûrement que possible.

M. Nicholas Robinson: Monsieur le président, je me demande si je pourrais ajouter quelque chose.

L'avis est destiné aux équipages qui se trouvent dans la zone touchée et ses alentours. Je vais vous donner des exemples. Nous diffusons des NOTAM assez fréquemment lorsqu'un avion est immobilisé sur une piste, lorsque des problèmes de balisage surviennent sur une autre piste ou lorsque des travaux de construction peuvent être en cours sur une autre piste. Il peut y avoir de nombreux cas possibles.

Si un avion est immobilisé sur une piste, oui, de nombreuses personnes seront informées de la situation. Elles seront très conscientes de ce qui se passe, même si le NOTAM n'a pas encore été diffusé. Les personnes se trouvant dans cet espace aérien s'emploieront à contourner le problème. Les médias pourraient également faire état de la situation, et un NOTAM pourrait suivre. C'est l'outil utilisé pour informer les équipages. La décision de diffuser le NOTAM a été prise avant que l'information n'ait été communiquée.

Nav Canada et Transports Canada travaillent très rapidement. Nous pouvons diffuser des NOTAM assez rapidement. Je pense que, dans le cas qui nous occupe, nous avons discuté de la possibilité de diffuser un NOTAM même plus tôt pendant le week-end, afin que le système soit prêt si la décision était prise.

Je précise encore une fois que le NOTAM est l'avis. C'est l'affiche qui informe tout le monde que cette mesure a été prise. La décision peut être prise à cet égard et les personnes peuvent certainement être informées de l'avis à venir, avant que l'avis proprement dit ne soit diffusé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Robinson et madame Lantsman.

Madame Koutrakis, la parole est à vous pendant cinq minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui.

J'aimerais examiner de façon un peu plus approfondie la coopération en matière de transport au sein du gouvernement. Comment Transports Canada collabore-t-il avec le ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes, et comment coordonne-t-il ses activités avec ces organisations pour faire en sorte de cerner la situation dans l'espace aérien canadien?

Je ne suis pas sûre de savoir qui, de Transports Canada ou Nav-Can, peut répondre à cette question. Si quelqu'un voulait bien répondre à la question ou formuler des observations à ce sujet, je lui en serais reconnaissante.

M. Nicholas Robinson: Monsieur le président, je vais parler de cette question en premier.

Si nous observons une situation qui, selon nous, présente une menace pour l'espace aérien canadien, pour les personnes qui se trouvent dans cet espace ou pour les Canadiens eux-mêmes, nous suivons le protocole établi pour nous mettre en rapport avec nos collègues des Forces armées canadiennes et pour prendre des décisions sur les mesures que nous pourrions devoir mettre en œuvre pour faire face à cette menace. Les employés de NAV CANADA nous aideront à repérer les zones où la menace pourrait se trouver, mais ils participeront également à notre dialogue afin de s'assurer que nous sommes en mesure de faire face à cette menace de manière efficace.

• (1250)

Mme Annie Koutrakis: Les responsables canadiens des transports ou de la navigation ont-ils pris des mesures préventives pour sensibiliser les exploitants d'aéronefs russes à l'interdiction imposée par le Canada le 27 février 2022?

M. Nicholas Robinson: Je dirais que l'avis aux navigants, le NOTAM, est le mécanisme utilisé pour sensibiliser les parties concernées au fait que l'espace aérien du Canada est maintenant interdit aux aéronefs appartenant à la Russie ou aux aéronefs exploi-

tés, loués ou contrôlés par la Russie — désormais, il en va aussi de même des aéronefs du Bélarus. Il incombe aux équipages des avions de connaître les NOTAM qui pourraient avoir une incidence sur leur plan de vol. C'est une norme internationale qu'ils doivent respecter.

Nous savons également que la Russie est tout à fait consciente de la mesure que nous avons prise, car le jour suivant, elle a réagi à cette interdiction en interdisant aussi son espace aérien aux aéronefs canadiens.

Mme Annie Koutrakis: Je vous remercie de votre réponse.

Dans quelle mesure le gouvernement du Canada collabore-t-il avec les autorités américaines et européennes de l'aviation pour suivre les aéronefs appartenant à des Russes ou exploités par des Russes, et plus particulièrement pour s'assurer que les diverses interdictions liées aux espaces aériens sont appliquées et respectées?

M. Nicholas Robinson: Avant de prendre ces décisions, nous avons communiqué avec nos collègues internationaux afin de discuter des mesures qu'ils envisageaient également de prendre, notamment avec nos collègues de l'Union européenne, du Royaume-Uni et des États-Unis. Nous avons également examiné le libellé qui pourrait être utilisé ou non pour mettre en œuvre ces interdictions. De plus, nous sommes restés en contact avec nos collègues, même lorsque nous avons apporté des révisions aux NOTAM à la fin de la semaine dernière.

Dans la plupart des cas, nous faisons de notre mieux pour simplifier les choses — tout en ne perdant pas de vue les décisions que nous prenons de façon souveraine — afin que les équipages puissent se tenir au courant. S'il est possible d'harmoniser nos décisions avec celles de nos partenaires internationaux, nous le faisons. Vous pouvez le constater en examinant le travail que nous réalisons, par l'intermédiaire de notre Bureau d'information sur les zones de conflit, pour tenter de simplifier les avertissements que nous diffusons au sujet de l'Ukraine, de ses environs et des 200 miles nautiques qui entourent ces frontières.

Mme Annie Koutrakis: Je suis sûre que ma prochaine question suscitera l'intérêt de nombreux Canadiens, même si elle pourrait être jugée un peu délicate. Dans quelle mesure pouvez-vous décrire, si possible, comment nous nous défendons contre les cyberattaques qui visent les infrastructures de transport essentielles?

M. Nicholas Robinson: Monsieur le président, je peux commencer à répondre à cette question en parlant du secteur aérien.

Au cours des dernières semaines, nous avons communiqué à nos collègues du secteur aérien les renseignements provenant d'autres ministères au sujet de la nécessité de faire en sorte que leurs plans en matière de cybersécurité soient en place et de la nécessité de veiller à apporter les rajustements qu'ils jugent nécessaires. D'autres ministères ont également organisé des séances d'information à l'intention de ces secteurs afin de s'assurer que ces plans étaient les mieux adaptés possible pour répondre aux menaces qui pourraient avoir surgi à la suite des diverses hostilités des dernières semaines.

Mme Annie Koutrakis: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Merci beaucoup, monsieur Robinson.

[Français]

Je donne maintenant la parole à M. Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Girard et porte sur les systèmes de détection.

Si j'ai bien compris, quand un avion arrive de l'étranger et entre dans l'espace aérien canadien, un plan de vol doit habituellement déjà avoir été établi. Ainsi, on est au courant de l'arrivée de l'avion et on peut gérer son arrivée. Comment procède-t-on dans le cas où un avion arrive de l'étranger, mais qu'il n'a pas de plan de vol? Que se passe-t-il dans ce cas? Quel est votre rôle?

J'aimerais poser une autre question.

Les systèmes de détection de NAV CANADA, qui permettent de savoir qu'un avion entre dans l'espace aérien canadien, sont-ils les mêmes que ceux de la Défense nationale? La Défense nationale a-t-elle ses propres systèmes? Comment fonctionne la gestion à cet égard?

• (1255)

M. Ben Girard: Je crois qu'un représentant du gouvernement du Canada serait mieux placé que moi pour répondre à votre deuxième question.

Les systèmes de détection de la Défense nationale peuvent ne pas être les mêmes que ceux de NAV CANADA.

Pour répondre à votre première question, je dirai que plusieurs types de vols existent. Normalement, les avions transportant des passagers sont en mode IFR, c'est-à-dire qu'elles suivent les règles de vol aux instruments. Dans ce cas, des normes internationales de l'OACI s'appliquent. Les pilotes doivent avoir un plan de vol, et il est extrêmement rare qu'un vol entre dans l'espace aérien canadien sans avoir préalablement déposé un plan de vol.

M. Xavier Barsalou-Duval: Si un avion entrait dans l'espace aérien canadien sans plan de vol, comment réagiriez-vous?

M. Ben Girard: Il s'agirait alors d'un vol en mode VFR, qui suivrait les règles de vol à vue. Il demanderait une autorisation IFR. On identifierait alors le vol, on demanderait au pilote ce qu'il veut faire et on lui donnerait une autorisation selon notre capacité à le faire à ce moment précis, en raison des vols déjà présents aux alentours. Autrement dit, si un aéronef en partance de Kingston, par exemple, demandait une autorisation IFR, on vérifierait les autres vols et, selon nos capacités, on donnerait une autorisation à ce vol pour lui accorder le mode IFR.

Pour ce qui est d'Aeroflot ou des vols qui utilisent un fournisseur de services de navigation aérienne, ou FSNA, 99,99 % d'entre eux ont déjà déposé leur plan de vol.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Merci beaucoup, monsieur Girard.

[Traduction]

Le prochain intervenant est M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous serez le dernier à intervenir pendant deux minutes et demie. La parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais reprendre là où mon collègue s'est arrêté pendant sa discussion avec M. Girard.

Dans le cadre d'études antérieures, notre comité a entendu parler des pénuries de personnel à Nav Canada. Je suppose que la fermeture de l'espace aérien canadien force le personnel de Nav Canada à assumer des responsabilités et des tâches supplémentaires?

Nav Canada dispose-t-il d'assez de ressources pour surveiller l'espace aérien canadien, en particulier dans les régions éloignées comme l'Arctique?

M. Ben Girard: Permettez-moi de formuler deux énoncés, le premier étant que la dotation en personnel n'a absolument rien à voir avec cette surveillance et la mise en application d'un NOTAM. Nav Canada disposait — à ce moment-là — et dispose toujours — depuis ce temps — du personnel nécessaire pour mettre en application et faire respecter les NOTAM.

M. Taylor Bachrach: D'accord. Merci.

Je m'adresse maintenant aux représentants de Transports Canada. Au cours de la réunion, nous avons entendu plusieurs questions portant sur les différentes structures de propriété en ce qui a trait à l'interdiction du transport maritime et à la fermeture de l'espace aérien canadien. Je me demande si quelqu'un peut parler des seuils et des définitions, étant donné que les structures de propriété, tant dans l'industrie de l'aviation que dans l'industrie du transport maritime, peuvent être assez complexes, selon les pays concernés.

Certains pourcentages de propriété franchissent-ils des seuils? S'agit-il d'un processus discrétionnaire, ou y a-t-il des définitions particulières qui entrent en jeu dans l'application de ces diverses sanctions?

M. Marc-Yves Bertin: Merci, monsieur le président.

C'est avec plaisir que je commencerai à répondre à la question. Mes collègues pourront peut-être compléter la réponse en parlant du secteur aérien.

D'un point de vue maritime, nous parlons de mesures qui ont été prises en vertu de la Loi sur les mesures économiques spéciales. Dans cette loi et dans le Règlement qui porte sur l'interdiction liée aux navires, la terminologie juridique employée est la suivante: « en totalité et en partie ». Voilà ce que je peux vous proposer en guise d'éclaircissements.

Cependant, la manière dont la propriété sera gérée dans le contexte d'une décision est une question que je devrai confier à mes collègues d'Affaires mondiales Canada.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Au nom de tous les membres du Comité, je remercie nos témoins d'avoir pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui. Nous vous en sommes toujours très reconnaissants.

Voilà qui conclut la séance d'aujourd'hui. Merci beaucoup.

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>