



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

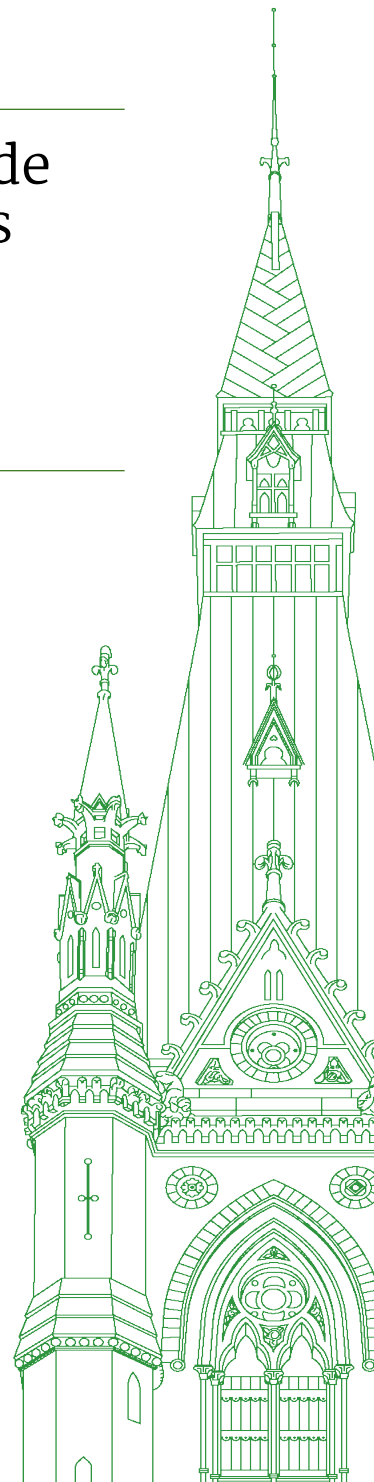
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 010

Le jeudi 9 octobre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le jeudi 9 octobre 2025

• (0825)

[Traduction]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à la 10^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 18 septembre 2025, le Comité reprend son étude sur l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément au Règlement. J'aimerais prendre quelques minutes pour faire des observations à l'intention de nos témoins et des membres du Comité.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et assurez-vous de vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Si vous utilisez l'application Zoom, vous pouvez sélectionner au bas de votre écran le canal approprié pour l'interprétation, soit le parquet, l'anglais ou le français. Si vous participez en présentiel, vous pouvez utiliser l'oreillette et choisir le canal souhaité.

Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence. Dans la salle, les députés qui veulent prendre la parole doivent lever la main. Quant aux députés sur Zoom, ils doivent utiliser la fonction « Lever la main » pour attirer l'attention du greffier ou de la présidence. Le greffier et moi-même ferons de notre mieux pour gérer l'ordre des interventions. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Avant d'accueillir nos témoins, je tiens à vous faire part d'une information importante. J'ai ici deux beaux cartons que mon fils a fabriqués pour moi. Celui-ci est le carton jaune. Si je le lève, cela signifie qu'il vous reste 15 secondes. Si je lève le carton rouge, cela veut dire que votre temps est écoulé et, malheureusement, je serai alors obligé de vous interrompre. Ce n'est pas quelque chose que j'aime faire, mais c'est dans l'intérêt des membres du Comité, qui ont tous un temps de parole fixe pour poser des questions.

Sur ce, chers collègues, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui.

Nous accueillons Chris McKee, directeur exécutif de l'Atlantic Provinces Trucking Association. Bienvenue, monsieur.

Nous recevons également le président de Spring Creek Carriers Inc., Mark Bylsma, qui préside aussi l'Ontario Trucking Association.

[Français]

Enfin, nous recevons la vice-présidente de Transport St-Pamphile inc., Véronique Gagnon.

[Traduction]

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires.

Je vous cède donc la parole, monsieur McKee. Vous avez cinq minutes.

Chris McKee (directeur exécutif, Atlantic Provinces Trucking Association): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour. Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

Je m'appelle Chris McKee, et je suis ici au nom des membres de l'Atlantic Provinces Trucking Association. Nous sommes un groupe sans but lucratif, financé par des fonds privés, qui représente environ 340 entreprises membres qui emploient des dizaines de milliers de Canadiens dans les provinces de l'Atlantique. Nous sommes fiers d'être l'une des sept associations provinciales qui composent l'Alliance canadienne du camionnage.

Je comparais devant vous ce matin parce que nos membres subissent les conséquences du stratagème de classification erronée des camionneurs qui prolifère dans notre industrie, stratagème connu sous le nom de « Chauffeur inc. ». Bon nombre de ces membres sont des entreprises familiales, grandes et petites, qui sont transmises de génération en génération et qui font maintenant face à une crise existentielle. Nos membres sont punis pour avoir fait les choses correctement, pour avoir agi en bons citoyens corporatifs.

Le phénomène « Chauffeur inc. » a affaibli notre industrie du point de vue de la sécurité, de la main-d'œuvre et de la concurrence. Il s'agit d'une crise touchant l'équité, la sécurité et la primauté du droit: si vous respectez la loi, vous perdez; si vous trichez, vous gagnez. À l'heure actuelle, dans l'industrie du camionnage au Canada, ce sont les tricheurs qui gagnent.

Dans le Canada atlantique, nous constatons que les transporteurs réduisent la taille des flottes et le nombre de camions. Nous les voyons suspendre ou réduire les avantages sociaux offerts aux employés, comme les prestations de soins médicaux et dentaires et les cotisations aux REER. Dans le pire des cas, ils congédient leur personnel simplement pour se maintenir à flot et pour faire concurrence aux mauvais acteurs qui inondent notre marché.

Comme vous l'ont expliqué les témoins qui ont comparu devant le Comité plus tôt cette semaine, le stratagème « Chauffeur inc. » est tout simplement un modèle illégal dans lequel des entreprises classent à tort leurs chauffeurs comme des entrepreneurs indépendants plutôt que comme des employés. Les chauffeurs sont souvent contraints de se constituer en société, même s'ils conduisent des camions appartenant à l'entreprise, qui paie les coûts liés au carburant, à l'assurance et à l'entretien. En vertu du Code canadien du travail, ces personnes sont clairement définies comme des employés, et non comme des entrepreneurs.

Appelons les choses par leur nom: le stratagème « Chauffeur inc. » est une fraude salariale, une fraude fiscale et une fraude en matière de travail. Ce stratagème permet aux entreprises d'éviter de payer des charges sociales comme le Régime de pension du Canada et l'assurance-emploi, ce qui coûte à Ottawa des milliards de dollars par année. Elles contournent aussi les obligations en matière de travail, comme les heures supplémentaires, les jours fériés et les congés payés. Elles évitent de verser des cotisations aux régimes d'indemnisation des accidents du travail, ce qui laisse les chauffeurs sans protection en cas de blessure.

Selon nos estimations, ces entreprises coupent l'herbe sous le pied des transporteurs légitimes en facturant des tarifs inférieurs de 25 à 30 % par conducteur et en évitant le fardeau des charges sociales. Cela représente entre 20 000 \$ et 30 000 \$ par année par conducteur.

Le prétendu avantage pour les chauffeurs est également très préoccupant. Le maintien du moratoire sur les feuillets T4A élimine la reddition de comptes et permet à une économie souterraine généralisée de prospérer dans notre secteur.

Nos membres n'ont pas peur d'une saine concurrence. S'ils sont perdants, ce n'est pas parce qu'ils sont inefficaces, mais bien parce qu'ils respectent les lois. Les tarifs sont portés à des niveaux insoutenables, ce qui érode la rentabilité des transporteurs conformes.

En fait, il y a quelques jours, j'ai parlé à un transporteur qui vient de perdre un contrat important. L'entreprise concurrente qui a obtenu le contrat proposait des tarifs qu'on n'avait pas vus depuis les années 1990. Voilà à quel point ces gens sont prêts à casser les prix pour arracher des contrats à des entreprises conformes.

Comme vous l'avez également entendu cette semaine, les normes en matière de formation et de sécurité s'effondrent. À mesure que ces exploitants rognent sur les salaires, ils tournent aussi les coins ronds en matière d'entretien et de conformité, ce qui rend nos routes moins sûres.

Les gouvernements perdent des millions de dollars chaque année, et les normes d'emploi s'érodent. Les salaires s'effondrent et la pénurie de chauffeurs s'aggrave, car les gens ayant bonne conscience ne veulent pas travailler dans une industrie où ce sont les contrevenants qui tirent les ficelles. Chaque fois qu'une société « Chauffeur inc. » obtient un contrat, une entreprise canadienne légitime en pâtit, tout comme ses employés, nos collectivités et notre assiette fiscale.

Votre comité n'a pas besoin d'inventer de nouveaux outils. Ils existent déjà. Le gouvernement n'a qu'à les utiliser.

Nos recommandations s'alignent sur celles de nos collègues de l'Alliance canadienne du camionnage. Nous vous demandons de lever immédiatement le moratoire sur le feuillet T4A, de fournir des ressources supplémentaires à l'Agence du revenu du Canada et à

Emploi et Développement social Canada pour l'embauche d'auditeurs et de continuer à encourager l'échange de renseignements entre les ministères fédéraux. Nous vous demandons d'exclure les flottes d'entreprises suivant le modèle « Chauffeur inc. » des contrats du gouvernement et des sociétés d'État, d'interdire aux transporteurs non conformes de recourir à des programmes d'immigration et de formation en utilisant des modèles d'employeurs privilégiés et dignes de confiance, et d'accélérer le travail de Transports Canada pour la création d'une base de données nationale des transporteurs afin d'assurer une transparence totale.

Les acteurs malveillants prospèrent, et ils étendent leurs activités au Canada atlantique. Ils menacent la survie des flottes conformes, affaiblissent notre assiette fiscale et mettent en péril notre sécurité publique.

Le secteur du camionnage est essentiel à notre économie régionale. Nous devons déjà faire face à des coûts plus élevés que ceux de bon nombre de nos pairs, à de plus longues distances parcourues à vide et à des prix du carburant plus élevés. Ce phénomène n'est qu'un élément de plus dans la tempête parfaite qui touche nos flottes.

● (0830)

Il est temps que le Canada adopte une approche musclée dans ce dossier, comme nous l'avons fait pour le commerce et la compétitivité: il faut défendre ceux qui respectent les règles, promouvoir l'équité et refuser de laisser les contrevenants prendre les devants.

Merci beaucoup de votre temps.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McKee.

Nous passons maintenant à M. Bylsma.

Monsieur Bylsma, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Mark Bylsma (président, Spring Creek Carriers Inc.): Merci, monsieur le président.

Bonjour. Je tiens à remercier le Comité de prendre le temps nécessaire pour examiner la crise liée au phénomène « Chauffeur inc. ».

Je m'appelle Mark Bylsma. Je suis le président de Spring Creek Carriers et l'actuel président de l'Ontario Trucking Association.

Spring Creek est située à Beamsville, en Ontario, dans la circonscription de Niagara-Ouest. Nous exploitons environ 40 camions, qui transportent principalement des marchandises en lots partiels entre les États-Unis et le Canada.

Nous sommes une entreprise familiale de première génération et nous célébrons nos 30 ans d'existence cette année. Il est triste de dire que nous ne serons pas une entreprise familiale de deuxième génération. Comme beaucoup de nos collègues et beaucoup d'autres entreprises familiales de camionnage, nous avons dit à nos enfants de faire carrière dans une autre industrie parce que, contrairement à il y a 30 ans, il n'y a pas d'avenir pour le camionnage au Canada.

La seule raison derrière cette affirmation se résume en deux mots: Chauffeur inc. Dans mon exposé, je tiendrai pour acquis que vous avez lu le rapport de l'Alliance canadienne du camionnage, ou ACC, et son annexe sur l'établissement des coûts — on y explique très bien cette crise —, ainsi que nos recommandations.

En tant que propriétaire, j'ai fait les calculs. Étant un transporteur relativement petit, si j'utilisais le modèle illégal « Chauffeur inc. » uniquement à des fins fiscales — sans même inclure les autres raccourcis et arnaques que l'ACC a résumés dans son rapport —, nous économiserions, au bas mot, 1,5 million de dollars par année en charges sociales et en avantages sociaux, comme les vacances, les heures supplémentaires et les congés de maladie. Si vous comparez ce montant à mon chiffre d'affaires de moins de 15 millions de dollars, vous verrez que cela représente plus de 10 %. La plupart des gens dans notre industrie ne gagnent pas 10 %, même au cours d'une bonne année.

Je vais entrer un peu dans les détails en vous donnant quelques chiffres. L'an dernier, mon revenu moyen par expédition était de 650 \$. Les adeptes du modèle « Chauffeur inc. » peuvent faire la même chose pour 585 \$, et dans le climat économique actuel, je peux perdre une commande pour une différence de 10 \$. Imaginez si mes clients pouvaient économiser 65 \$. Ils ne me rappelleraient même plus.

Ce n'est pas parce que les adeptes du modèle « Chauffeur inc. » sont plus intelligents et plus efficaces. C'est parce qu'ils volent 65 \$ sur chaque commande. Ils volent 1,5 million de dollars aux Canadiens et au gouvernement chaque année. Ces chiffres sont petits comparativement au problème global, parce que Spring Creek est une petite entreprise par rapport à l'ensemble de l'industrie. Les milliards de dollars mentionnés dans le rapport de l'ACC ne sont pas inventés. Ils ne sont pas créés de toutes pièces.

Je suis, et resterais toujours, un capitaliste. Seuls les plus forts survivent. J'ai toujours prôné le « laisser-faire ». Que signifie ce principe? C'est défini comme une approche non interventionniste en matière d'économie et de leadership qui préconise une intervention ou une supervision minimale de la part du gouvernement pour permettre aux particuliers et aux marchés de fonctionner librement, sauf que le gouvernement actuel est allé trop loin. Il permet aux particuliers et aux marchés d'enfreindre toutes les lois imaginables pour se remplir les poches: évasion fiscale, abus en matière de travail et d'immigration, criminalité, corruption, et j'en passe.

En tant qu'entreprise membre de l'Alliance canadienne du camionnage et de l'Ontario Trucking Association, Spring Creek croit aux droits des employés et aux normes du travail. Nous croyons aussi en un climat de concurrence équitable où tout le monde joue selon les mêmes règles. Je tiens à souligner que ces règles n'ont pas été inventées par nos associations ou par moi-même. Ce sont des règles établies par le gouvernement. Le Comité doit recommander des mesures contre ceux qui ne croient pas en ces principes et rétablir la loi et l'ordre dans notre industrie.

Ce n'est que la pointe de l'iceberg. Nous sommes en crise, et si rien n'est fait aujourd'hui, cette anarchie décimera notre industrie, et cette maladie contagieuse se propagera de façon incontrôlable dans tous les secteurs. Je dirais que le gouvernement en est complice. En ne faisant rien, en n'appliquant pas vos propres lois, vous avez dit et vous continuez de dire que le modèle « Chauffeur inc. » ne pose pas de problème et qu'il est acceptable d'enfreindre les lois de notre pays.

Si le gouvernement ne fait rien, mon entreprise va échouer. Si nous échouons, ce n'est pas parce que nous avons été inefficaces. Ce n'est pas parce que nous avons été paresseux ou que nous n'avons pas travaillé fort. Bien au contraire, nous avons été obligés d'être extrêmement efficaces pour survivre jusqu'à aujourd'hui. Notre entreprise a été fondée sur le respect des lois du pays, l'hon-

nêteté et la reddition de comptes. C'est sur ces valeurs que notre nation a été bâtie, mais cette nouvelle culture de corruption qu'on laisse proliférer au sein de notre industrie est ce qui signera l'arrêt de mort de mon entreprise et de notre pays.

Nous avons besoin de l'intervention du gouvernement fédéral. Nous vous demandons de protéger les droits des employés, d'aider les provinces — et le gouvernement fédéral lui-même — à percevoir leur juste part d'impôts sur le revenu, de taxes pour la santé des employés, de charges sociales, etc., de suivre les recommandations du rapport de l'ACC et d'éliminer les pratiques illégales qui ont envahi notre industrie.

Merci beaucoup.

● (0835)

Le président: Merci, monsieur Bylsma.

[Français]

Madame Gagnon, vous avez la parole pour cinq minutes.

Véronique Gagnon (vice-présidente, Transport St-Pamphile inc.): Merci et bonjour, monsieur le président.

Je me présente. Je m'appelle Véronique Gagnon. Je suis copropriétaire de Transport St-Pamphile, une entreprise qui travaille dans le transport par camions avec remorques plateaux depuis 1948. Ma génération est la troisième chez Transport St-Pamphile.

Être camionneur, ce n'est pas un simple choix de carrière. C'est une vocation. C'est un mode de vie. Depuis quelque temps, les chauffeurs illégaux ont fait leur apparition sur nos routes, créant un véritable chaos, tant sur le plan de la sécurité routière que dans notre industrie, le transport par camion.

Alors que les prix des camions et des remorques explosent et que les assurances, les pièces, les pneus et la main-d'œuvre ont tous augmenté, nous nous faisons doubler par la droite par ces individus qui nous coupent l'herbe sous le pied.

Des tarifs ridicules témoignent de leur méconnaissance des coûts d'exploitation dans le monde du transport. Leurs agissements font honte à notre métier, qui devrait être exercé avec le plus grand professionnalisme et un très grand sentiment d'appartenance.

Un professionnel de la route anticipe et prévoit ce qui s'en vient. Ses compétences lui permettent d'éviter le pire chaque jour. Ces gens n'ont ni connaissance ni respect de ceux avec qui ils partagent la route.

Nos véhicules se font accrocher dans les relais routiers sans qu'on soit jamais dédommagés pour les bris causés. Lorsqu'ils le peuvent, ils profitent de notre passage à la pompe pour nous voler du carburant. Ils ne connaissent pas le fonctionnement de leur camion. Je vous donne un exemple. Un de mes chauffeurs a dû ouvrir le capot du camion de l'un d'entre eux à la douane parce que le douanier demandait à ce dernier d'ouvrir le capot. Le conducteur ne savait pas comment ouvrir le capot de son camion. Mon chauffeur a dû l'aider pour être en mesure de traverser la douane à son tour par la suite. Monsieur le président, ouvrir son capot est une étape obligatoire chaque matin lors de la vérification avant de prendre la route.

On a aussi vu de ces gens mettre du lave-glace par terre pour essayer de se déprendre sur une chaussée glacée. Ce n'est pas ça, le métier. Ces gens manquent de connaissances. Ils sont dangereux, ils ne respectent pas les heures de conduite, ils ne paient pas leurs redevances, ils n'entretiennent pas leurs équipements, ils ne sont pas assurés et ils sont tous sous-payés. Tous ces éléments leur permettent de réduire leurs tarifs, ce qui nous mène droit dans le mur, nous, les fiers transporteurs qui respectent la loi et les usagers de la route.

Nous, les transporteurs qui paient leurs impôts, avons un fort sentiment d'appartenance et croyons encore en la solidarité interne du métier. En tolérant ces agissements, vous découragez les passionnés du transport. Nous perdons de plus en plus de bons chauffeurs qui ne veulent pas partager la route avec ces gens-là. Cela doit cesser aujourd'hui, monsieur le président.

Vous devez vous rendre en entreprise pour vous assurer que ces gens ont les aptitudes nécessaires pour être des camionneurs. Lors du renouvellement des plaques, pourquoi ne pas exiger une preuve d'assurance adéquate? Ces gens ne sont pas assurés sur la route.

Nous, qui travaillons dans le transport depuis des décennies, avons besoin de votre soutien financier, entre autres, car nous n'avons pas choisi cette situation, qui est en train de faire couler nos entreprises. C'est plutôt vous qui nous l'avez imposée.

Monsieur le président, quel sera notre sort? Y a-t-il une façon de nous sortir de ce cauchemar?

Le président: Merci, madame Gagnon.

[Traduction]

Nous allons commencer la série de questions d'aujourd'hui, et c'est M. Albas qui ouvrira le bal.

Monsieur Albas, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins de leur présence.

Pour être tout à fait honnête avec vous, je dois dire qu'après 10 ans d'échecs successifs des libéraux dans ce dossier, la vie et les moyens de subsistance des Canadiens sont en péril. Je pense que vous avez bien illustré cette réalité. Les conservateurs veulent relancer votre industrie, rétablir la sécurité dans nos rues et sévir contre ces mauvais acteurs, y compris ceux qui permettent que cela se produise.

Mes premières questions s'adressent à M. McKee, qui représente l'Atlantic Provinces Trucking Association.

Lors de la dernière réunion du Comité, nous avons appris que les politiques du gouvernement libéral, notamment en matière d'immigration, alimentaient le phénomène « Chauffeur inc. ». Est-ce bien le cas, d'après votre expérience?

Deuxièmement, vous avez dit que le gouvernement et les sociétés d'État concluent des contrats avec des entreprises suivant le modèle « Chauffeur inc. ». Est-ce à l'échelle provinciale ou fédérale? Donnez-nous des exemples concrets, s'il vous plaît.

● (0840)

Chris McKee: En ce qui concerne la fraude en matière de travail dans les provinces de l'Atlantique, les données préliminaires que nous examinons révèlent que ce phénomène n'est pas aussi répandu

dans les provinces de l'Atlantique que dans d'autres provinces du pays. Nous avons des programmes d'employeurs privilégiés à l'échelle provinciale dans la région de l'Atlantique. Ainsi, une fois que les employeurs ont suivi un processus de sélection rigoureux, ils sont placés en tête de liste pour le Programme des candidats des provinces, le Programme d'immigration au Canada atlantique et le Programme des travailleurs étrangers temporaires.

Bien qu'il existe des preuves de fraude en matière d'immigration et de servitude à long terme dans cette industrie — je ne le conteste pas —, nous estimons que ce n'est pas aussi répandu dans les provinces de l'Atlantique. Là où nous voyons vraiment un problème, c'est lorsque des gens et des flottes viennent d'ailleurs pour essentiellement — et disons-le sans ambages — voler les trajets de nos transporteurs conformes.

Dan Albas: Vous avez dit que les sociétés d'État et les gouvernements ont recours à des entreprises suivant le modèle « Chauffeur inc. », ce qui alimente le problème. Pouvez-vous me donner un exemple concret, s'il vous plaît?

Chris McKee: Je ne dirais pas que j'ai un exemple concret. Pour l'instant, ce sont des observations anecdotiques, mais nous avons vraiment l'impression qu'il n'existe aucun processus de vérification au sein du gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux pour s'assurer que les sociétés d'État n'ont pas recours à ce modèle. Nous savons, d'après ce que nous ont dit bon nombre de nos membres, que Postes Canada est une organisation qui semble recourir à des entreprises du régime « Chauffeur inc. », dans la mesure du possible, afin d'économiser de l'argent. Nous savons tous que Postes Canada subit des pressions financières.

Dan Albas: Nous devons en parler davantage, mais mon temps est limité.

Wayne Long est le secrétaire d'État responsable de l'Agence du revenu du Canada, ou ARC. Il prétend comprendre les affaires. Il vient du Canada atlantique, plus précisément du Nouveau-Brunswick. L'avez-vous rencontré pour lui faire part de vos préoccupations? A-t-il exprimé une quelconque inquiétude pour votre industrie?

Chris McKee: Non, nous ne l'avons pas rencontré. Nous avons rencontré plusieurs députés des deux côtés de la Chambre à ce sujet, mais nous n'avons pas rencontré M. Long.

Dan Albas: Que diriez-vous à M. Long à propos de l'ARC? Que doit-il faire aujourd'hui?

Chris McKee: Nous devons lever immédiatement le moratoire sur les feuillets T4A. Nous devons commencer à créer une trace écrite afin de pouvoir suivre ces personnes — ces entreprises et ces chauffeurs — qui se soustraient peut-être à leurs obligations fiscales.

Dan Albas: Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Albas.

Je vais maintenant céder la parole à M. Muys.

Monsieur Muys, la parole est à vous pendant trois minutes.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): Merci, monsieur le président.

Ma question est destinée à M. Bylsma.

Les libéraux parlent depuis des années de leur volonté de sévir contre ce problème, qui ne cesse de s'aggraver. En réalité, la situation est désormais critique, et les conservateurs veulent y remédier.

Lorsque vous avez parlé de votre entreprise et déclaré qu'elle ne serait pas transmise à la deuxième génération, vous avez très bien décomposé les chiffres, qui, selon moi, brossent un tableau très sombre. Mon bureau de circonscription se trouve à 30 minutes de votre entreprise. Je sais donc qu'il s'agit d'un problème majeur dans cette région, ainsi que dans l'ensemble de l'Ontario. Quelle est la plus grande défaillance en matière d'application de la loi fédérale qui a permis à ce problème de perdurer aussi longtemps?

Mark Bylsma: Mon exposé portait principalement sur les chiffres, alors j'estime que la meilleure chose que le gouvernement fédéral puisse faire, c'est de passer par l'ARC. Comme mon collègue vient de le déclarer, il faut lever le moratoire sur les feuillets T4A. Il faut commencer à autoriser la conservation de traces écrites, afin que le gouvernement puisse repérer les mauvais acteurs.

Il ne s'agit pas pour le gouvernement de dépenser davantage d'argent, car les milliards de dollars qui seraient perçus en embauchant le personnel nécessaire pour retrouver ces personnes et faire respecter la loi compenseraient largement ces dépenses. Si le gouvernement s'engageait dans cette voie, son investissement rapporterait des sommes substantielles.

Dan Muys: Vous avez mentionné une solution très évidente, mais il en existe d'autres. Je sais que le rapport de l'OTC en mentionnait également d'autres, que l'OTC préconise.

S'agit-il d'un problème de volonté politique? Est-ce dû à l'inertie bureaucratique, ou simplement au fait que le gouvernement ne comprend pas votre secteur d'activité? Vous avez brossé un tableau de la situation économique de ce secteur.

Mark Bylsma: À mon avis, c'est une question de manque de volonté politique. Cela fait probablement une dizaine d'années que nous nous battons pour que ce problème soit réglé. Il a commencé en 2011, lorsqu'ils ont imposé un moratoire sur les feuillets T4A. Depuis, la situation est devenue incontrôlable. Certains avocats et comptables rusés ont trouvé des moyens de contourner certaines règles qui s'appliquent aux entreprises de prestation de services personnels, ou EPSP, et aux autres entités de ce genre, créant ainsi une zone d'activités illégales dans notre secteur.

• (0845)

Dan Muys: Comme votre collègue l'a affirmé, c'est de la fraude.

Mark Bylsma: C'est exact — c'est complètement frauduleux.

Dan Muys: Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie, monsieur Muys.

Le prochain intervenant est M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole pendant six minutes.

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins d'aujourd'hui et de mardi dernier. Cette étude est importante, et je suis heureux qu'elle ait été confiée à cette tribune.

J'adresserai la plupart de mes questions à M. McKee, mais j'aimerais avoir une idée de ce que vous trois pensez d'une question particulière. Avec le recul, la décision que M. Harper a prise en 2011 pour déréglementer le secteur était-elle ou non une bonne idée?

Nous pouvons commencer par entendre M. Bylsma.

Mark Bylsma: La déréglementation est acceptable. Comme je l'ai dit au cours de mon exposé, je suis capitaliste. La déréglementation ne me pose aucun problème. Le seul problème que j'ai, c'est qu'il y a une loi...

Je suis en partie socialiste, et je sais que le gouvernement a des factures à payer, mais les charges sociales doivent être perçues de manière uniforme et équitable auprès de tout le monde. Je paie les cotisations au RPC, à l'assurance-emploi, à la CSPAAT, les coûts liés à l'impôt santé, etc., et je verse à mes chauffeurs 10 jours de congé de maladie, trois jours de congé personnel, des indemnités de décès, des heures supplémentaires, etc. Ils devraient en faire autant, au lieu de se contenter de facturer leurs services comme s'ils étaient fournis par des entrepreneurs et de ne payer aucun de ces droits des employés.

Mike Kelloway: Vous situez-vous quelque part au milieu?

Mark Bylsma: Que voulez-vous dire?

Mike Kelloway: La déréglementation était-elle une bonne idée?

Mark Bylsma: Absolument. C'était une excellente idée. Je suis capitaliste, mais je crois tout de même que nous devrions...

Mike Kelloway: Mais vous êtes en quelque sorte socialiste.

Mark Bylsma: Nous devrions tous payer notre juste part. Si je paie pour toutes ces choses, les exploitants du modèle « Chauffeur inc. » devraient en faire autant. Ils ne mangent la laine sur le dos, parce qu'ils ne paient pas ces charges.

Je ne cherche pas à obtenir une aide financière. J'ai cité le chiffre de 1,5 million de dollars...

Mike Kelloway: Je vous remercie, monsieur. J'ai très peu de temps, et je m'en excuse. Je souhaiterais disposer de plus de temps.

Monsieur McKee, était-ce une bonne idée?

Chris McKee: Je me fais l'écho des commentaires de mon collègue.

Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration, nos transporteurs ne sont pas en perte de vitesse parce qu'ils sont inefficaces. Ils sont favorables à une concurrence saine. Nous souhaitons simplement que les règles du jeu soient équitables. Nous voulons que les lois en vigueur soient appliquées. Un point c'est tout.

Mike Kelloway: C'est exact.

Allez-y, madame Gagnon.

[Français]

Véronique Gagnon: Je suis d'accord avec mes collègues. Je pense que c'était effectivement une bonne idée. Tout a été dit.

[Traduction]

Mike Kelloway: Au cours de la dernière séance, et maintenant au cours de celle-ci, nous avons appris que l'industrie a des rôles précis à jouer. Les gouvernements provinciaux ont des rôles importants à jouer. Comme vous l'avez dit, vous avez formulé certaines recommandations concernant Revenu Canada. Cette idée a été présentée au cours de la dernière réunion.

Je voudrais revenir sur un communiqué publié sur le site Web de M. McKee. On peut y lire ce qui suit: « Les provinces et les territoires ont un rôle clé à jouer dans la surveillance de l'industrie, et ce rôle ne sera jamais assumé assez vite ». Quel rôle les gouvernements provinciaux jouent-ils, et comment peuvent-ils régler ce problème à ce titre?

Je me réjouis que nous soyons ici. Notre comité exerce ses activités à l'échelle fédérale, et vous parlez des rôles actuels qui doivent être considérablement renforcés, en particulier au sein de l'ARC. Cependant, il existe un tout autre univers, à savoir celui des gouvernements provinciaux et de leurs responsabilités. À titre d'exemple, nous avons entendu dire au cours de la dernière réunion que des personnes reçoivent deux jours de formation, avant d'être placées au volant d'un camion de déménagement. Je trouve étonnant que cela puisse se produire dans un régime provincial.

Pourriez-vous parler de l'aspect provincial de cet enjeu? Vous pouvez le relier à l'aspect fédéral, si vous le souhaitez.

Chris McKee: Bien sûr. Merci.

À l'échelle provinciale, nous obtenons un certain succès en matière de formation des chauffeurs de camion dans certaines provinces de l'Est. Les écoles de formation font l'objet d'une surveillance dans chaque province.

Il faut mettre en place un système rigoureux pour garantir de bons résultats. Nous demandons à nos provinces — qu'il s'agisse des agents chargés de l'application de la loi ou de nos vérificateurs du code canadien de sécurité par l'intermédiaire du CCATM — de travailler en étroite collaboration avec les forces de l'ordre et les vérificateurs d'EDSC afin d'organiser davantage de contrôles routiers et de mettre l'accent sur l'utilisation de ces contrôles pour régler ce problème, car c'est ainsi que nous allons attraper bon nombre de ces types.

• (0850)

Mike Kelloway: Mardi, nous avons entendu certains témoins affirmer que le gouvernement du Québec ne prend pas assez de mesures pour faire respecter les lois, assurer une formation adéquate et sévir contre ce problème. L'inaction du Québec a-t-elle une incidence sur la sécurité dans les provinces de l'Atlantique?

Chris McKee: Je ne veux pas parler au nom de mes collègues du Québec, et je ne connais pas suffisamment bien les lacunes qui existent au Québec pour les pointer du doigt, mais je dirai que toute inaction, que ce soit au Québec ou en Ontario, a assurément une incidence sur les normes de sécurité engendrées sur les autoroutes du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve.

Mike Kelloway: Je pose cette question parce que tout est lié.

Nous pouvons peut-être interroger Mme Gagnon.

Madame Gagnon, nous avons entendu des témoins précédents apporter des témoignages et raconter des anecdotes au sujet de la formation, du perfectionnement et de la sécurité au Québec. Pour les Québécois, cela doit être terrifiant, compte tenu des personnes qui conduisent les camions et de celles qui empruntent les routes. Les Québécois pensent que la personne au volant doit avoir suivi la formation requise et accumulé les heures de conduite nécessaires.

Pouvez-vous nous parler de l'anxiété que vous ressentez dans votre secteur d'activité, mais aussi des personnes qui circulent sur les routes de votre province?

[Français]

Véronique Gagnon: En effet, c'est très stressant pour nous et pour nos employés de partager la route avec ces gens. Comme je l'ai dit dans ma présentation, il faut comprendre la route. Ces gens ne comprennent pas la route. On voit qu'ils sont là pour faire un travail, et on dirait qu'on leur en a tout simplement trouvé un; or, comme je l'ai dit un peu plus tôt, il s'agit d'une vocation. La plupart

des camionneurs ont le métier ancré en eux depuis leur jeune âge. Ils grandissent avec le respect des autres sur la route.

En ce moment, on se retrouve avec des gens qui ne respectent pas les lois dans des véhicules non entretenus, ce qui crée souvent des accidents ou des pannes qui congestionnent les routes. Ils ne comprennent pas non plus la signalisation routière.

Le président: Merci, madame Gagnon. Malheureusement, il ne reste plus de temps de parole.

Je donne maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

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

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Cette étude est vraiment importante. Des gens meurent sur les routes, des entreprises ferment leurs portes et des gens qui occupent des emplois honnêtes perdent ces derniers. C'est triste à voir et c'est dû carrément à l'inaction du gouvernement, qui pourrait changer les choses simplement en appliquant les lois.

J'aimerais continuer là où la conversation s'est arrêtée. Il y a quelques instants, un des représentants du gouvernement a fait écho à ce qu'a dit hier le ministre des Transports, M. MacKinnon. En d'autres mots, il a dit qu'il revenait au Québec seulement de régler la situation et que ce n'était pas un enjeu fédéral. C'était à peu près le message qu'il a transmis hier. C'est donc ce que mes collègues libéraux essaient de mettre en avant pour l'instant. Ils disent que ce serait la faute du Québec.

J'ai une question à vous poser, madame Gagnon. La plupart des camionneurs fautifs viennent-ils du Québec?

Véronique Gagnon: Non, la plupart des camionneurs fautifs viennent de l'Ontario.

Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie beaucoup, madame Gagnon.

Véronique Gagnon: En fait, c'est ce que nous voyons.

Xavier Barsalou-Duval: Il ne s'agit pas de blâmer l'Ontario, mais de reconnaître l'état de fait.

J'ai une autre question, et elle s'adresse à vous trois. Vous venez de trois régions différentes: Mme Gagnon vient du Québec; M. McKee vient de l'Atlantique; et M. Bylsma vient de l'Ontario. À la lumière de votre témoignage, je comprends que vous vivez tous le même problème, c'est-à-dire la présence de ces chauffeurs au rabais qui ne respectent pas les lois. Est-ce exact?

Qu'en dites-vous, madame Gagnon?

Véronique Gagnon: C'est exact.

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur McKee, êtes-vous d'accord aussi?

[Traduction]

Chris McKee: C'est exact. Nous constatons une baisse des normes de sécurité sur les autoroutes de notre région.

Je me fais l'écho du commentaire de mon collègue selon lequel nos propres chauffeurs craignent pour leur vie la plupart du temps lorsqu'ils prennent la route. Les données préliminaires issues de nos opérations de contrôle routier et de l'examen des programmes d'immigration et des fraudes potentielles montrent que la majorité de ces entreprises ne sont pas domiciliées dans les provinces de l'Atlantique. Elles sont généralement domiciliées en Ontario, comme l'a indiqué mon collègue. Je précise encore une fois que cela a des répercussions sur les transporteurs de notre région, car ces entreprises viennent exercer leurs activités dans notre région. Cela reste un problème pour nous, même si elles ne sont pas nécessairement immatriculées dans nos provinces.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Bylsma, avez-vous quelque chose à ajouter?

Je présume que vous vivez cette difficulté de façon encore plus directe puisque vous êtes en Ontario.

• (0855)

[Traduction]

Mark Bylsma: Il va falloir que toutes les provinces, tous les territoires et le gouvernement fédéral conjuguent leurs efforts. À mon avis, cela a commencé par de l'évasion fiscale, puis le problème s'est aggravé à partir de là, en passant d'une chose à l'autre. Une fois que ce groupe de dirigeants d'entreprise a compris qu'il savait comment frauder le fisc, il a commencé à trouver des moyens de contourner les exigences de formation et d'enfreindre les lois du travail et de l'immigration. Je suis Néerlandais, alors parlons des digues. Plus vous comblez de trous dans les digues, plus ils en creusent de nouveaux. La situation ne fait qu'empirer.

L'Ontario a pris un bon départ à cet égard. La province prend des mesures comme la mise en place par la CSPAAT d'un système d'audit des transporteurs, qui a abouti à des cotisations de l'ordre de 6,8 millions de dollars. Le ministère des Transports de l'Ontario, ou MTO, la CSPAAT et EDSC ont mené une opération conjointe à Whitby, en Ontario, et l'une de leurs conclusions a été que 65 % des chauffeurs contrôlés travaillaient selon le modèle « Chauffeur inc. » La CSPAAT envoie maintenant des lettres qui ciblent les nouvelles entreprises.

La CSPAAT, le MTO et le ministre des Finances échangent des renseignements, mais l'ARC ne souhaite pas se joindre à cette initiative et communiquer les siens. Il y a bien sûr l'opération Dissuasion que l'Ontario a mise en place au début de l'année. Elle a donné lieu à 48 000 inspections de véhicules commerciaux, et l'Ontario est en voie d'en réaliser plus de 100 000 en 2025.

Est-ce tout ce qui peut être fait? C'est un bon début. Comme je l'ai déclaré dans mes notes, nous devons tous nous mobiliser et travailler ensemble pour éliminer ce problème avant que ces dirigeants ne mettent au point de nouveaux stratagèmes ou de nouvelles escroqueries.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie tous les trois.

Je vais poursuivre dans cette veine. Je ne suis pas constitutionnaliste, mais, à ma connaissance, le transport interprovincial relève du champ de compétences fédéral. L'Agence du revenu du Canada, qui perçoit les impôts, est une institution fédérale. Emploi et Développement social Canada surveille les erreurs de classification, par exemple le cas des travailleurs autonomes qui devraient plutôt avoir

le statut d'employés. C'est le fédéral qui s'occupe de ça. C'est aussi le fédéral qui s'occupe du dossier des travailleurs étrangers temporaires et des demandeurs d'asile, des permis d'études, des certificats d'aptitude à la sécurité et des dispositifs de consignation électronique.

J'imagine que vous êtes tous trois d'accord là-dessus.

Une voix: Oui.

Xavier Barsalou-Duval: C'est un fait. C'est sûr que c'est difficile de dire autrement. Je voulais simplement le souligner, parce que je pense que le gouvernement a tendance à renvoyer la balle aux provinces. Ça ne veut pas dire que les provinces ne peuvent pas faire certaines choses, mais le fédéral peut agir sur plusieurs plans.

Je reviens aux éléments que j'ai soulevés et au fait que vous avez beaucoup mis l'accent sur la question de l'évasion fiscale. Y a-t-il d'autres éléments sur lesquels le gouvernement fédéral pourrait agir directement?

Véronique Gagnon: Oui, effectivement, on doit d'agir directement au sein des entreprises.

Lorsque j'ai discuté de la situation avec certains députés de ma région, il en est ressorti qu'il faudrait lancer la balle aux contrôleurs routiers pour régler la situation actuelle. À mon avis, c'est au gouvernement fédéral d'aller dans les entreprises et de poser les bonnes questions afin d'arrêter ces gens avant qu'ils ne prennent la route. C'est ça, l'important.

J'ai aussi mentionné qu'on devrait exiger certaines assurances et certains documents lors du renouvellement des plaques d'immatriculation. Évidemment, ce processus relèverait plutôt des provinces.

Le président: Merci beaucoup, madame Gagnon.

Monsieur Groleau, vous avez la parole pour cinq minutes.

Jason Groleau (Beauce, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également mes collègues et les invités d'être des nôtres aujourd'hui.

Mon collègue libéral rejette la faute sur le gouvernement Harper de 2011 et reproche au gouvernement du Québec de ne pas prendre ses responsabilités. J'aimerais lui rappeler que les libéraux sont au pouvoir depuis 10 ans, alors c'est assez aberrant. Des vies sont en jeu, mais il revient sur de vieilles histoires qui remontent à 14 ans. Soyons sérieux, s'il vous plaît.

Ma question s'adresse à vous, madame Gagnon. La sécurité sur nos routes et l'aide à nos entrepreneurs sont des priorités du Parti conservateur. Vous êtes propriétaire d'une entreprise qui existe depuis 70 ans. Pouvez-vous nous parler du phénomène « Chauffeur inc. » et des répercussions financières liées à la sécurité que vous constatez dans votre entreprise de Saint-Pamphile?

• (0900)

Véronique Gagnon: Les répercussions financières sont majeures, c'est sûr. On sait que l'économie est malade et que nous avons de graves problèmes, alors les entreprises de l'industrie n'ont pas le choix et doivent se tourner vers les entreprises de camionnage les moins chères, car elles aussi ont moins de sous. Elles utilisent donc ces transports bon marché qui coûtent moins cher, alors nous nous retrouvons sans travail. Lors des chargements, ces gens arrivent dans nos usines sans équipement de sécurité adéquat, par exemple, avec des bottes ou des casques de sécurité inadéquats.

Il y a un coût au maintien de toute cette sécurité. Nous l'assurons, mais ils ne le respectent pas. Ainsi, nos camions sont stationnés pendant que ces gens nous passent sous le nez. Ils viennent chercher notre travail. Nous avons donc des chauffeurs qui remettent en question leur désir de conduire des camions, parce que nous ne pouvons plus remplir les semaines de travail de nos camionneurs. C'est sans compter que les véhicules coûtent de plus en plus cher et que c'est difficile de rester stationné pendant que ces gens font nos transports avec des camions qui coûtent visiblement moins cher que ceux que nous mettons sur les routes.

Jason Groleau: Madame Gagnon, tout à l'heure, vous avez dit qu'un conducteur de « Chauffeur inc. », qui était seul, avait été incapable d'ouvrir son capot lors de son passage aux douanes.

Véronique Gagnon: En effet, il n'était pas capable d'ouvrir son capot. Ce qui est vraiment déplorable pour mes employés, c'est qu'ils n'ont pas le choix d'aider ces gens, car le métier de camionneur a toujours été un métier où la solidarité est de mise. Les conducteurs sont loin de chez eux et laissés à eux-mêmes; ils n'ont donc pas le choix de s'entraider. Nous devons partager la route avec ces gens qu'il faut aider, sinon, nous n'avancerons plus non plus. Nous ne pouvons pas simplement croiser les bras et leur prédire le pire.

Dans ce cas précis, si notre chauffeur n'avait pas ouvert le capot, le douanier aurait attendu que l'autre l'ouvre.

Jason Groleau: Pour vous, est-ce normal qu'un chauffeur ne soit pas capable d'ouvrir le capot de son camion?

Véronique Gagnon: C'est absolument inacceptable, car ouvrir le capot est une étape obligatoire lors de l'inspection quotidienne matinale, avant le départ.

Jason Groleau: Est-ce obligatoirement chaque matin?

Véronique Gagnon: Oui, il faut être capable d'ouvrir le capot.

Jason Groleau: Selon votre expérience, depuis combien d'années le problème s'amplifie-t-il?

Véronique Gagnon: Ce n'est pas depuis un si grand nombre d'années que ce problème frappe l'industrie du camionnage. Je dirais que nous constatons une rupture depuis environ trois ou quatre ans.

Jason Groleau: Le gouvernement libéral vous soutient-il? Vous aide-t-il à surmonter cette crise? Est-il à l'écoute de vos besoins?

Véronique Gagnon: Non, nous n'avons absolument pas d'aide ni de soutien.

Jason Groleau: On vous laisse vous débrouiller.

Véronique Gagnon: On nous laisse nous débrouiller. Nous sommes laissés à nous-mêmes dans tout ça. Comme je vous le dis, cela entraîne des coûts. Tantôt, je parlais des assurances. Il faut être conscient du fait que ces gens qui ont des accidents sur la route doivent être assurés, parce qu'on va se retrouver avec des cimetières de camions le long de l'autoroute bientôt, étant donné que les remorqueurs ne voudront plus aller les remorquer.

Jason Groleau: Quel message le gouvernement libéral envoie-t-il aux entreprises qui trichent et aux entreprises comme la vôtre qui fonctionnent correctement et qui suivent les règles? Vous demande-t-il de tricher aussi? Quel message vous envoie-t-il?

Véronique Gagnon: C'est sûr que nous sentons que les exigences sont plus élevées envers nous qu'envers eux.

Par contre, nous ne nous mettrons pas à tricher. Nous allons abandonner le métier avant de commencer à agir comme eux, c'est clair, net et précis.

Jason Groleau: Merci beaucoup, madame Gagnon.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Groleau.

Monsieur Lauzon, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Ma première question s'adressera à M. McKee.

Nous vous avons clairement entendu. Vous avez affirmé qu'il était très important de faire respecter la loi et vous avez mis beaucoup l'accent sur le T4A. Effectivement, il y a un moratoire. Mon collègue dit qu'il ne faut pas blâmer les conservateurs, mais, contrairement à ce qu'il dit, en 2011 et en 2013, les conservateurs ont instauré un moratoire sur le T4A. Nous sommes à l'affût du dossier, comme l'a dit Mme Gagnon.

Monsieur McKee, depuis quelques années, nous avons pris des mesures dans le budget pour modifier certaines données. Les conservateurs ont voté contre cela dans l'énoncé budgétaire. Vous savez l'incidence que cela a sur le territoire de l'Atlantique. Le T4A ne peut pas tout régler, même si c'est un élément important. Je suis d'accord avec vous là-dessus.

Parlez-moi des mesures autres que le T4A qui pourraient améliorer la situation des chauffeurs.

● (0905)

[Traduction]

Chris McKee: Il serait très utile de disposer d'une base de données nationale et uniforme sur les transporteurs qui existent dans toutes les provinces. Les provinces doivent collaborer pour échanger leurs renseignements sur ces flottes. Souvent, ces personnes sont arrêtées, font l'objet d'une vérification et reçoivent une amende, mais lorsque les vérificateurs d'EDSC effectuent des visites de suivi, ils constatent qu'elles ont disparu; elles ont changé de nom. Nous appelons cela l'« effet fantôme ».

Si nous disposions d'une base de données nationale soutenue par toutes les provinces, lesquelles communiqueraient la même quantité de données et tous les types de renseignements sur la sécurité et l'assurance des transporteurs, et sur les chauffeurs et leurs profils, cela constituerait une avancée significative pour nous aider à suivre ces transporteurs.

En ce qui concerne la question des feuillets T4A, même si vous m'avez demandé de ne pas en parler, j'estime qu'en réglant ce problème que nous pourrions presque immédiatement constater des effets positifs. La levée de ce moratoire permettrait de rétablir une trace écrite. Au cours d'une année financière, nous assisterions probablement à une forte baisse de la non-conformité, car ces entreprises et ces chauffeurs sauraient que leurs transactions sont suivies. Nous considérons vraiment cela comme le principal avantage de cette solution.

Comme je l'ai indiqué dans mes déclarations, il faut continuer à encourager ou à soutenir Transports Canada et les provinces dans leurs efforts pour créer une base de données nationale sur les transporteurs afin que vous, les membres du gouvernement, connaissiez tous ceux qui conduisent des semi-remorques sur les autoroutes de notre pays et puissiez vérifier s'ils sont des transporteurs sûrs et conformes.

[Français]

Stéphane Lauzon: Je vous remercie de votre réponse.

Ma prochaine question s'adressera à M. Bylsma.

Vous avez votre compagnie à cœur. Elle donne beaucoup d'emplois bien rémunérés dans un cadre législatif rigoureux. Notre collègue du Bloc québécois nous a dressé une liste complète de liens possibles avec le gouvernement fédéral, notamment en ce qui concerne les travailleurs étrangers, la réglementation sur les impôts, et ainsi de suite.

Je reviens à la question que j'ai posée à M. McKee. Le T4A ne peut pas tout régler. Dans le cadre des provinces et des territoires, on a quand même certaines responsabilités. Êtes-vous d'accord que le cadre législatif relatif à la détention des permis est provincial? Êtes-vous d'accord sur le fait que les critères d'admissibilité pour un chauffeur touchent la langue et la formation obligatoire, et qu'il faut donc passer un test?

Vous nous avez beaucoup parlé d'insécurité en ce qui concerne les règlements qui ne sont pas respectés. Un processus d'évaluation exhaustif est fait, je crois, dans chacune de vos provinces. Remettez-vous en question le système provincial qui régit les permis de classe 1 de camionneurs pour votre compagnie ou pour les compagnies adverses qui nuisent à votre réussite?

[Traduction]

Mark Bylsma: Je partage votre avis. Il faut que les deux ordres de gouvernement interviennent.

Je suis président de l'Ontario Trucking Association. Nous exerçons des pressions sur Queen's Park, et nous y travaillons sans relâche. Je pense vous avoir signalé cinq enjeux que Queen's Park s'emploie à régler par l'intermédiaire de ses différents ministères.

Une approche collaborative doit être adoptée. La CSPAAT a recouvré 6,8 millions de dollars en cotisations et pénalités. L'ARC et les différents ministères doivent collaborer avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral doit être disposé à utiliser les données et à demander qui sont les contrevenants qui ont été identifiés afin qu'il soit aussi en mesure de les poursuivre.

Il n'y a pas de solution miracle, mais il y a tout un tas de mesures qui peuvent être prises.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bylsma.

Mark Bylsma: Je suis désolé. J'ai vu le carton rouge du coin de l'œil, mais je ne faisais pas attention à vous.

Le président: Ne vous inquiétez pas. Vous n'êtes pas le premier à le faire, monsieur, et vous ne serez pas le dernier.

Des voix: Oh, oh!

• (0910)

[Français]

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Madame Gagnon, j'aimerais parler d'une chose que vous avez avancée. Les deux autres témoins iront peut-être dans le même sens.

Il y a un an ou deux, ce comité a fait une étude sur la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur des transports, et il en était beaucoup ressorti qu'il y avait, entre autres, une pénurie de main-d'œuvre dans le secteur du camionnage. Beaucoup d'acteurs du camionnage nous en avaient parlé. Par ailleurs, vous avez mentionné qu'il devient difficile de garder votre personnel, et je l'ai entendu de la part d'autres transporteurs aussi.

Avez-vous l'impression que l'inaction du gouvernement concernant le phénomène « Chauffeurs inc. » va aggraver la pénurie de main-d'œuvre que vous vivez en ce moment? Quel en sera le résultat sur le long terme?

Véronique Gagnon: Ça va aggraver la pénurie, c'est certain, parce que, comme je vous l'ai dit un peu plus tôt, nos gens passionnés et fiers de leur métier sont découragés. Ils pensent à aller faire autre chose. Ce sont des gens qui mériteraient des augmentations de salaire, mais nous ne sommes pas capables de les leur offrir présentement, ni même de leur offrir une meilleure qualité de vie ou de meilleures conditions, parce que nous avons les chauffeurs illégaux dans les jambes.

Quand le gouvernement va décider de retirer tous ces gens de la route, le résultat, c'est que la pénurie de main-d'œuvre sera pire. Plus tard on agira, pire ce sera, parce que les bons employés et les passionnés vont quitter leur travail. C'est ce vers quoi on se dirige.

Xavier Barsalou-Duval: Pourrions-nous arriver à un point où il ne resterait que le modèle de chauffeurs frauduleux et dangereux sur les routes et où il ne resterait plus de chauffeurs et d'entreprises conformes?

Véronique Gagnon: C'est ce que je crains. Les gens fiers comme nous sont complètement découragés. Nous n'avons pas de ressources ni de soutien. Nous avons l'impression que leur modèle d'affaires est maintenant la norme dans le monde du transport. Nous avons l'impression que c'est leur modèle d'affaires qu'il faudrait emprunter, mais c'est hors de question. Si on en est là, nous allons partir.

Xavier Barsalou-Duval: Êtes-vous en train de me dire que la fraude devient la norme?

Véronique Gagnon: C'est dommage de le dire, mais c'est ce que nous comprenons. Ces gens prennent carrément notre place.

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Le prochain intervenant est M. Lewis.

Vous avez la parole, monsieur, pendant cinq minutes.

Chris Lewis (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également tous les témoins qui ont apporté leur témoignage ce matin.

J'aimerais commencer par interroger M. Bylsma.

Votre témoignage était excellent et bouleversant. J'ai entendu votre histoire selon laquelle votre entreprise ne sera pas reprise par la prochaine génération. Les conservateurs veulent toujours que nos autoroutes soient sécuritaires. Je viens d'une entreprise familiale, et rien n'est plus bouleversant que d'entendre un dirigeant dire cela. Je devais le mentionner.

Soit dit en passant, je vous remercie d'être le président de l'Ontario Trucking Association. Vous représentez en fait Morrice Transportation et Wolverine Transportation, deux entreprises de ma circonscription.

Vous avez mentionné dans le cadre de l'une de vos réponses que vous remontiez la chaîne depuis probablement une décennie. Ironiquement, cette décennie correspond aux 10 années de pouvoir des libéraux.

Ma question porte sur l'association. Avez-vous rencontré les ministres? Avez-vous rencontré des représentants du gouvernement? Ont-ils communiqué avec vous? Dans l'affirmative, qu'ont-ils dit?

Mark Bylsma: Je dirais que l'Ontario Trucking Association et l'Alliance canadienne du camionnage entretiennent d'excellentes relations avec tous les ordres de gouvernement, du ministère des Transports au ministère des Finances en passant par tous les autres ministères.

Ils en ont tous été informés au cours des 10 dernières années. Il n'y a personne d'important qui puisse réellement faire quelque chose à ce sujet et qui ne soit pas au courant.

Pour obtenir des détails précis et savoir exactement qui sait quoi, vous devrez vous adresser à notre personnel, qui se trouve au fond de la salle, si vous souhaitez leur parler après cette discussion.

Chris Lewis: Tout le monde en a été informé, mais aucune mesure n'a été prise, n'est-ce pas?

Mark Bylsma: C'est exact.

Nous commençons à nous y attaquer. J'ai mentionné les cinq mesures prises en Ontario. Il y a beaucoup d'autres initiatives, mais ces cinq-là sont celles qui se révèlent les plus efficaces et qui donnent les meilleurs résultats. C'est la raison pour laquelle j'ai tenu à les énumérer. Il reste encore beaucoup à faire, mais je pense que cela doit se faire en collaboration avec le gouvernement fédéral et tous les gouvernements provinciaux.

• (0915)

Chris Lewis: Ma prochaine question s'adresse à vous et à M. McKee.

Y a-t-il un secteur particulier où les acteurs indésirables sont particulièrement présents? Y a-t-il un produit de consommation expédié dans un secteur particulier où les acteurs indésirables sont en plus grande concentration qu'ailleurs?

Voici mon raisonnement. Nous avons entendu Donald Trump dire hier qu'il allait nous priver d'un grand nombre d'emplois dans le secteur automobile. Cela signifie qu'un grand nombre d'emplois dans le secteur des transports vont disparaître, alors que chaque pièce de chaque voiture traverse sept fois la frontière internationale la plus fréquentée. Il y a donc un grand nombre d'emplois qui vont être perdus.

Y a-t-il un secteur particulier qui doit être ciblé?

Chris McKee: Je peux répondre très rapidement à cette question.

D'après mes membres, là où cette tendance se fait le plus sentir, c'est dans ce que nous appelons le transport des marchandises générales ou les fourgons secs, c'est-à-dire les remorques sèches de 53 pieds, et le secteur du transport frigorifique. Nous ne constatons pas de prolifération particulière de ces entreprises dans le secteur du transport des charges lourdes et surdimensionnées ou dans celui des chargements plus complexes. Le secteur du transport des marchandises générales est assurément le plus touché.

Je ne veux pas citer de noms, car je ne veux pas accuser quelqu'un à tort, mais il y a des fournisseurs de produits alimentaires qui transportent des chargements de l'Ontario vers le Canada atlantique et vice versa. Nous constatons également une certaine infiltration dans les ports — nous desservons les principaux ports du Canada atlantique —, mais dans l'ensemble, je dirais que ce sont les secteurs des fourgons secs et des camions frigorifiques qui sont les plus touchés.

Mes collègues ne seront peut-être pas d'accord avec moi, parce que chacun a sa propre expérience des faits.

Chris Lewis: Monsieur Bylsma, allez-y.

Mark Bylsma: Vous avez mentionné des entreprises comme Wolverine et Morrice, et je pense qu'Onfreight est également du nombre. Lorsque je parle aux collègues de ces entreprises, ils me disent avoir l'impression qu'il y a beaucoup de classifications erronées et de pratiques douteuses dans le secteur automobile.

Je travaille sur les marchés du fret général. Je parle ici de chargements partiels. Je transporte des meubles, des menus articles, des armoires de cuisine, etc. C'est toujours quelque chose de différent, mais nous constatons la même chose sur le marché du transport de marchandises générales.

Certains de nos collègues qui travaillent dans le domaine des camions-citernes spécialisés et surdimensionnés commencent à le constater un peu, mais la tendance n'y est pas aussi marquée que dans celui des fourgons secs.

Chris Lewis: Merci beaucoup, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Lewis.

La dernière intervenante du présent tour de questions est Mme Nguyen.

Madame Nguyen, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup aux témoins d'être ici ce matin.

[Français]

C'est vraiment important d'entendre vos remarques.

[Traduction]

Monsieur Bylsma, vous avez parlé de certains travaux qui ont été réalisés et de certaines des données contenues dans les audits. Vous avez en outre souligné qu'Emploi et Développement social Canada y avait participé. Il semble y avoir des mesures très positives en cours, mais il est encore trop tôt pour se prononcer.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur, le cas échéant, le caractère positif de ces mesures ainsi qu'au sujet des autres domaines dans lesquels vous aimeriez voir le gouvernement fédéral intervenir?

Mark Bylsma: Il s'agit sans aucun doute de mesures positives. Nous les voyons travailler conjointement à cette échelle et identifier les transporteurs et les chauffeurs qui contournent toutes les lois du pays. Il serait utile d'intensifier considérablement ces efforts.

C'est dans la collaboration entre les autorités fédérales et provinciales que nous devons vraiment voir... Tout d'abord, avec l'Agence du revenu du Canada, comme je l'ai dit plus tôt, il y a retour sur investissement. Nous ne vous demandons pas de dépenser plus d'argent, mais vous allez engranger des milliards. Je ne pense pas qu'il faut considérer cela et dire que nous devons mettre en place... Nous vous demandons simplement d'appliquer vos propres règles. Soit dit en passant, il y a des cibles vraiment faciles qui seront on ne peut plus rentables à faire tomber.

Chi Nguyen: Concernant cette idée d'une base de données commune qui nous permettrait de mieux suivre les indésirables ou toutes les entreprises et d'assurer une meilleure coordination à cet égard, je crois comprendre qu'il existe une base de données provinciale où certaines de ces données sont collectées.

Est-ce exact, monsieur McKee?

Chris McKee: C'est exact. Chaque province a sa propre version. Certaines utilisent encore des tableurs Excel.

En réalité, ce que nous recherchons, c'est une base de données nationale qui permettrait de suivre les renseignements relatifs à la sécurité, les renseignements fiscaux et les indicateurs de conformité en matière de main-d'œuvre, comme les données qu'utilisent les commissions des accidents du travail. Si nous constatons un manquement flagrant au sein d'une certaine entreprise qui ne paie pas la commission pour ses travailleurs, nous savons qu'il y a un problème. Cela permettrait de faire en sorte que les auditeurs d'Emploi et Développement social Canada s'intéressent davantage à cette question.

Une fois encore, je répète qu'il s'agit d'un effort conjoint entre le gouvernement fédéral et les provinces. En fin de compte, les règles mises en place pour aider à faire respecter cela relèvent du gouvernement fédéral.

● (0920)

Chi Nguyen: Seriez-vous favorable à un rôle plus important du gouvernement fédéral en matière de collaboration et à une base de données plus solide, ou le recommanderiez-vous?

Chris McKee: Absolument.

Chi Nguyen: Cela nous permettrait aussi de suivre certains autres aspects, comme la question des assurances.

Chris McKee: C'est exact, oui.

Chi Nguyen: Je comprends que cela est du ressort provincial. Une telle coordination permettrait donc de faire en sorte que le rôle de la province soit mieux intégré et harmonisé au reste.

Chris McKee: Exactement. Nous avons besoin d'une coordination entre les provinces. D'après ce que nous comprenons, ce travail est en cours.

Nous avons simplement besoin que ce comité et ce gouvernement continuent à soutenir cette démarche et à fournir des ressources à Emploi et Développement social Canada pour l'aider à poursuivre ces audits et à affecter plus d'auditeurs à cet enjeu.

Chi Nguyen: Pourriez-vous tous les trois nous parler du rôle des provinces dans l'application de la loi? D'après ce que j'ai compris, ce travail est effectué à l'échelon provincial.

Qu'en est-il des ressources nécessaires à cet égard? Comment pourrait-on améliorer la situation?

Chris McKee: En général, pour les provinces, la solution la plus simple pour aider à résoudre ce problème consiste à analyser les données des commissions des accidents du travail, comme nous l'avons dit. Dans chaque province, les commissions des accidents du travail sont généralement des organismes quasi gouvernementaux. Si leur siège social ou leur base se trouve dans les provinces, il est facile de les consulter pour voir combien d'infractions aux lois encadrant les salaires chaque entreprise ou chaque société a commises, puis de procéder à des audits en conséquence.

Mark Bylsma: Je vais parler au nom de l'Ontario. Le ministère des Transports et le ministère des Finances déploient des efforts considérables. Comme je l'ai déjà dit, ces efforts doivent s'intensifier.

Il s'agit en grande partie de sécurité routière. Nous faisons pression sur eux pour qu'ils mettent l'accent sur la formation des conducteurs, la sécurité des conducteurs sur la route et la présence aux stations de pesage. C'est là que nous allons traiter la question de la sécurité. Le gouvernement de l'Ontario s'efforce d'accroître sa présence aux stations de pesage, mais il est formidable de voir que d'autres ministères sont là pour prêter main-forte à l'exécution des audits. Cela aidera à cibler les mauvais acteurs.

Pour revenir à l'une de vos observations sur la nécessité de faire collaborer tous les ministères, je dirais qu'il s'agit aussi de passer à l'action. Il ne s'agit pas seulement d'avoir une base de données pour que nous puissions tous dire: « Oh, regardez, nous avons cette formidable base de données ». Il s'agit en fait de mettre en place les ressources nécessaires pour que nous puissions prendre des mesures contre ces criminels qui, à toutes fins utiles, sont des fraudeurs fiscaux.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

Merci, monsieur Bylsma et monsieur McKee.

[Français]

Madame Gagnon, je vous remercie de votre présence.

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Je ne veux nommer ni accuser quiconque, mais je veux juste savoir s'il est permis d'utiliser un téléphone pour prendre des photos pendant que le Comité siège.

Le président: Non, ce n'est pas permis. J'ai transmis le message à tout le monde.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Je tiens à remercier tous nos témoins d'être venus ici aujourd'hui et d'avoir témoigné dans le cadre de cette étude très importante. Nous avons bien hâte de vous communiquer les conclusions de cette dernière une fois qu'elle sera terminée. Nous vous souhaitons un bon retour chez vous.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant deux minutes pour permettre à notre deuxième groupe d'experts de prendre place.

La séance est suspendue.

• (0920)

(Pause)

• (0930)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Avant de poursuivre, j'aimerais formuler quelques consignes à l'intention de notre deuxième groupe de témoins.

Tout d'abord, je vous souhaite la bienvenue à tous.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro et assurez-vous de couper le son lorsque vous ne parlez pas.

Pour ceux qui utilisent Zoom, vous pouvez sélectionner le canal approprié pour l'interprétation au bas de votre écran: salle, anglais ou français. Pour ceux qui sont dans la salle, utilisez l'oreillette pour sélectionner le canal de votre choix.

Je vous rappelle que toutes les interventions doivent être adressées au président.

J'ai deux cartons avec moi, un jaune et un rouge. Si je brandis le jaune, cela signifie qu'il vous reste 15 secondes et que vous êtes prié de conclure. Si je brandis le rouge, cela signifie que je suis dans la regrettable obligation de couper votre micro afin de donner la chance à un autre membre du Comité de poser ses questions.

Chers collègues, j'aimerais souhaiter la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins.

[Français]

Nous recevons le président de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec, M. Jean-Claude Daignault.

[Traduction]

Du service de police de Toronto, nous avons Matt Moyer, inspecteur des services du trafic, qui se joint à nous par vidéoconférence. Merci de votre présence, monsieur.

De Teamsters Canada, nous accueillons Mariam Abou-Dib, directrice exécutive des affaires gouvernementales. Bienvenue à vous également.

Nous allons commencer par la déclaration liminaire de Jean-Claude Daignault.

[Français]

Monsieur Daignault, vous disposez de cinq minutes.

Jean-Claude Daignault (président, Fraternité des constables du contrôle routier du Québec): Mesdames et messieurs les députés, je vous remercie.

Je représente le syndicat de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec, et je vais commencer par expliquer le rôle des contrôleurs routiers.

Les contrôleurs routiers sont l'équivalent de la police des transports au Québec. Ils font environ 100 000 interceptions de camions par année.

Ce qu'on appelle le modèle « Chauffeur inc. » est un cancer qui ronge présentement l'industrie du camionnage sur deux axes: l'axe

économique et l'axe de la sécurité routière et des usagers de la route.

Je ne vous entretiendrai pas de l'axe économique, parce que ce n'est pas ma spécialité et que cela n'entre pas dans le cadre de nos fonctions. Par contre, celui de la sécurité routière et des usagers de la route en fait vraiment partie. En tant que contrôleurs routiers, nous appliquons une dizaine de lois québécoises et une cinquantaine de règlements, dont le Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds, qui constituera l'assise de notre présentation.

Actuellement, malheureusement, il y a beaucoup trop de décès sur nos routes et cela nous préoccupe. Dans le cadre de notre travail, nous constatons que la réglementation sur les heures de conduite comporte beaucoup de failles et qu'il est facile de contourner le système. Ce dernier a été mis en place il y a plusieurs années pour faire suite au Règlement. Avant, les camionneurs utilisaient un carnet de route papier. Maintenant, ils utilisent un carnet de route électronique appelé « dispositif de consignation électronique ».

Bizarrement, même les membres du syndicat me disent qu'il était bien plus facile de faire leur travail et d'attraper les fraudeurs lorsque les camionneurs utilisaient le carnet papier, parce que le dispositif de consignation électronique ne leur donne pas accès à certaines clés qui, elles, permettent d'accéder à certaines informations associées aux carnets électroniques. Les compagnies peuvent aussi modifier ces informations.

Notre mémoire comprend six recommandations, dont quatre sont en lien avec le Règlement sur les heures de conduite. Il faut comprendre que le Règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire a ensuite été adopté par toutes les provinces. Or on ne peut pas dire à chaque province d'adopter son propre règlement sur les heures de conduite. Ce serait infernal. Par exemple, si on décidait de fixer à 13 le nombre d'heures de conduite par jour, 14 avec le reste du travail, que la province de l'Ontario décidait de fixer ce nombre à 15 et qu'une autre province l'établissait à 16, ce serait ingérable pour les compagnies. À la base, le gouvernement fédéral a donc une responsabilité très importante, puisque les provinces s'inspirent du règlement fédéral. Le règlement provincial du Québec est presque copié-collé du règlement fédéral.

Deux autres recommandations ne sont pas liées directement au Règlement, et elles concernent les assurances des camions. Nous n'avons jamais été en mesure de les vérifier où que ce soit au Canada. Même lorsqu'on nous remet un certificat, nous n'avons aucun moyen de vérifier s'il est valide ou non. Quand nous essayons d'appeler les compagnies d'assurance, elles disent qu'elles ne peuvent pas répondre, parce qu'il s'agit de renseignements personnels.

Vous comprendrez que, quand on intercepte un camion dont le tracteur routier est immatriculé en Alberta et la semi-remorque vient de la Colombie-Britannique, on ne peut pas appliquer les lois provinciales. Évidemment, il n'existe pas de registre national de sécurité. Chaque province gère les choses à sa façon.

Quand les compagnies qui font de la fraude éprouvent des difficultés dans une province, elles passent à une autre province et la vie est belle. Elles recommencent leur stratagème. C'est comme si on se mariait trois ou quatre fois dans plusieurs provinces. Voilà ce qui se passe actuellement.

Il est certain que le modèle « Chauffeur inc. » pose beaucoup de problèmes. Ce que nous proposons ne règlera pas tout, mais il est quand même assez facile et rapide de changer un règlement. Cela pourrait lancer un message très clair à l'industrie de l'illégalité afin qu'elle rentre dans les rangs et recommence à se conformer à la réglementation.

Pour revenir au Règlement sur les heures de conduite, les corps d'application de la loi du Canada ne disposent présentement d'aucun moyen de vérifier si les informations inscrites dans le dispositif de consignation électronique sont vraies ou fausses. Il n'y en a aucun. Si j'ai affaire à une compagnie légale qui possède un système de paie, je peux comparer les informations inscrites dans le dispositif de consignation et celles fournies par cette compagnie. Je n'ai qu'à me présenter aux bureaux de la compagnie en question et lui demander de me montrer son système de paie. Si un chauffeur est payé 40 heures, c'est ce nombre qui devrait figurer dans son dispositif.

Le problème que nous avons, c'est qu'on ne peut pas savoir si un chauffeur a été payé pour 80 heures, même si son carnet de route montre qu'il a travaillé 40 heures, parce que, dans le modèle de « Chauffeur inc. », le chauffeur n'est pas payé à l'heure. Il reçoit un montant global.

• (0935)

Dans notre mémoire, nous avons donné un exemple de chèque d'un peu plus de 2 500 \$ pour deux semaines de travail. Cela n'inclut ni les dépenses, ni l'essence ni les impôts. Finalement, le gouvernement va récolter des pinottes.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Daignault.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Moyer.

Monsieur Moyer, vous disposez de cinq minutes pour nous livrer votre déclaration liminaire. Veuillez commencer.

Matt Moyer (inspecteur, Services du trafic, Toronto Police Service): Bonjour et merci, monsieur le président.

Membres du Comité, je vous remercie de m'accueillir.

Je m'adresse à vous depuis Toronto. Je suis à l'heure actuelle inspecteur au service de la circulation. La ville de Toronto dispose d'une très importante unité chargée de l'application des lois et de la sensibilisation.

L'un de nos plus grands défis pour l'avenir est la congestion routière, mais cela fait partie intégrante de certaines des questions qui ont été soulevées et discutées ce matin par les autres témoins. Je vais donc les aborder très brièvement, avant de me mettre à votre disposition pour répondre à vos questions.

Il y a toujours la question de notre relation avec l'industrie du camionnage et de notre rôle en matière de sécurité routière et de sécurité publique. Au Comité rassemblé ce matin, je dirai que nous disposons de membres désignés qui s'occupent de la conformité et des questions relatives au camionnage et au transport dans la province de l'Ontario, et plus important encore, dans la ville de Toronto.

L'un des problèmes auxquels nous avons dû faire face concerne la formation. Je tiens d'entrée de jeu à informer le Comité qu'un nombre très limité d'agents sont correctement formés pour vérifier

la conformité aux normes de l'Alliance sur la sécurité des véhicules commerciaux, ou ASVC, et faire respecter ces normes. Pour nous, c'est une situation qui nous pose problème sur une base quotidienne.

Lorsque des camions entrent dans la ville, nous effectuons souvent ce que nous appelons des contrôles de conformité de niveau I et II. Cela pose un défi à nos membres, car la sécurité des agents est primordiale. Trouver un endroit où arrêter un 18-roues qui traverse la ville de Toronto alors que la circulation est très dense est un problème de taille pour la sécurité du public et des agents. Nous sommes souvent obligés d'utiliser des centres commerciaux pour retenir les personnes pendant que nous contrôlons les questions de conformité.

On parlait ce matin de mauvais acteurs ou d'acteurs indésirables. Eh bien, ce sont les mauvais acteurs qui nous permettent de continuer à exercer nos activités, et oui, nous avons affaire à eux. Je vais donc exposer quelques-uns des problèmes auxquels nous avons dû faire face dans l'industrie du transport routier.

L'un d'eux concerne le ministère du Procureur général de l'Ontario. Nous avons eu avec ce dernier des relations tantôt chaudes, tantôt froides, simplement parce qu'un certain nombre d'accusations que nous avons portées n'ont pas toujours été traitées de manière à envoyer le message approprié aux conducteurs et aux entreprises de camionnage. Les accusations sont souvent abandonnées ou transformées en accusations moins graves afin de hâter le traitement des affaires dans le système judiciaire. Cela a toujours été un problème pour nous, et ça continue de l'être. C'est le problème qui se pose à nous, et nous nous y attaquons. Nous avons de bonnes discussions, mais comme l'a dit l'un des témoins qui m'ont précédé, il y a encore du chemin à faire.

Le bureau que je supervise à Toronto s'occupe de l'application de la loi et des enquêtes. Nous avons une brigade motorisée, un bureau de reconnaissance et l'ASVC. Notre approche est multiforme. L'une des questions qui m'ont été posées concernait ma relation avec le Code de la route et les autres services de police de l'Ontario. Nous avons la réunion de l'Association des chefs de police de l'Ontario, qui est un comité. Je fais partie du comité de la circulation. Nous entretenons d'excellentes relations de travail avec les autres services de police de l'Ontario, mais il n'est pas forcément exact de dire que nos priorités sont toujours alignées.

Lorsque vous assurez le maintien de l'ordre dans une ville congestionnée de quatre millions d'habitants et qui, de surcroît, a une équipe de hockey perdante, il est très difficile de faire en sorte que les gens se soucient du respect des règles et de certaines considérations relatives au Code de la route.

Nous n'avons pas beaucoup affaire aux gros camions, car lorsqu'ils traversent notre ville, ils empruntent la 401. S'ils s'arrêtent, nous nous occupons d'eux. Autrement, ils traversent la province et se rendent dans la province voisine. Nous avons peu d'interactions avec eux. Nous essayons bien sûr d'arrêter et d'interpeller le plus grand nombre possible de camions qui passent dans la ville proprement dite. J'ai souvent dit qu'il n'est pas nécessaire d'avoir donné une contravention lorsque vous quittez l'interpellé. Parfois, une bonne conversation peut avoir autant d'effet qu'une contravention.

Conformément aux normes établies par la province, nous effectuons de nombreuses inspections de niveau I et II, c'est-à-dire le contrôle du permis de conduire et l'inspection du véhicule.

C'est notre rôle. Je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

Merci, monsieur le président.

● (0940)

Le président: Merci beaucoup, inspecteur Moyer.

Nous passons maintenant à Mme Abou-Dib.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Mariam Abou-Dib (directrice exécutive, Affaires gouvernementales, Teamsters Canada): Je vous remercie.

Tout d'abord, au nom des 130 000 membres de Teamsters Canada, je tiens à vous remercier, distingués membres du Comité, de nous avoir invités à ces audiences importantes, qui visent, je l'espère, à trouver des solutions à la crise qui afflige notre industrie du camionnage. Cette crise compromet la sécurité routière, crée des conditions de travail dangereuses pour les conducteurs et engendre une perte considérable de fonds publics. De plus, elle instaure un climat de peur et de xénophobie dans notre industrie, et si ce problème n'est pas réglé, cela ne fera que s'aggraver et entraîner de graves conséquences imprévues pour tous les conducteurs.

Deuxièmement, chers membres du Comité, ce problème ne date pas d'hier. De concert avec plusieurs partenaires — y compris un partenaire improbable, soit l'Alliance canadienne du camionnage, avec qui nous continuons de travailler en étroite collaboration dans ce dossier précis —, Teamsters Canada sensibilise et interpelle le gouvernement depuis un peu moins d'une décennie. Oui, nous avons de bonnes lois au Canada, mais le principal problème concerne leur application. Nous traversons une crise de conformité, qui en a engendré d'autres. Nous souscrivons entièrement aux grandes lignes présentées hier par l'ACC à propos de ces crises, notamment en ce qui concerne la sécurité routière, les violations des droits de la personne, les lois du travail et la fraude fiscale.

Nous ne savons pas trop ce que le gouvernement attend pour agir. En 2022 et en 2024, dans les énoncés économiques d'automne, le gouvernement fédéral s'est engagé à s'attaquer au problème. Pourtant, nous sommes encore loin d'y parvenir. Il faut en faire davantage.

Comme vous l'avez sûrement entendu dire à maintes reprises, un élément central de ce modèle est le fait que les employés des entreprises de camionnage sont traités comme des entrepreneurs indépendants. Cela ne vise pas les propriétaires-exploitants légitimes, dont beaucoup sont membres de Teamsters Canada. On parle ici de chauffeurs qui ont été trompés, forcés ou obligés de se constituer en société afin que les employeurs contournent les déductions obligatoires liées à l'impôt sur le revenu, à la rémunération des heures supplémentaires, aux indemnités de vacances, aux congés de maladie, etc.

Malheureusement, nous savons aussi que cela donne lieu à un risque d'évasion fiscale, volontaire ou non, lorsque les employés ne déclarent pas leurs déductions. Les conséquences de cette situation sont bien connues. Nous adhérons aux chiffres de l'ACC et à ses statistiques rigoureusement établies. Ce sont des estimations prudentes, mais il vaut la peine de les répéter ici. Les économies réalisées illégalement par certaines entreprises représentent des millions de dollars chaque année. Pour le gouvernement, cela se traduit par des pertes de revenus de plusieurs milliards de dollars.

Il y a également d'importantes préoccupations concernant la sécurité des conducteurs et du public. Selon les données du gouverne-

ment, les entreprises de camionnage qui se livrent à la pratique de la classification erronée sont plus susceptibles d'employer des chauffeurs non formés ou mal formés, qui ont des assurances, des certifications et des permis douteux. Soyons clairs: cela met des vies en danger — celle de nos chauffeurs et celle des membres de nos collectivités.

Nous ne saurions passer sous silence un autre facteur qui alimente ce stratagème: l'utilisation abusive du Programme des travailleurs étrangers temporaires. Certaines entreprises pratiquent une forme moderne de servitude contractuelle, en exploitant des travailleurs qui ignorent leurs droits et obligations et qui deviennent dépendants, de manière illégale et dangereuse, d'employeurs qui abusent du système. Ce qui jette de l'huile sur le feu, c'est l'émergence récente d'attitudes xénophobes envers les chauffeurs qui sont parfois de nouveaux Canadiens et envers de nombreux chauffeurs racisés dans l'industrie.

Nous reconnaissons les efforts déployés par le gouvernement, mais ils sont clairement insuffisants. Il incombe toujours à l'employé, dont la situation est déjà précaire, de déposer une plainte ou de soulever ces questions. Il faut une approche beaucoup plus proactive de la part du gouvernement et des organismes d'application de la loi.

Pour conclure, nous appuyons les appels en faveur d'une plus grande coordination entre les gouvernements et les organismes fédéraux et provinciaux pour lancer une campagne nationale sur la classification erronée dans l'industrie du camionnage, le tout accompagné de véritables sanctions dont les effets seront réellement ressentis par les employeurs. Il faut mobiliser davantage de ressources pour permettre aux divers organismes gouvernementaux de déployer plus d'effectifs dans les postes d'inspection de camions et le long des routes du pays. Il est urgent d'accélérer la mise en place et le financement d'une base de données nationale par Transports Canada afin d'assurer une surveillance adéquate et une identification des propriétaires et exploitants de ces flottes, en fonction de leurs antécédents en matière de sécurité, dans toutes les provinces. Enfin, il faut réviser en profondeur le Programme des travailleurs étrangers temporaires et mettre fin aux permis fermés, qui sont à l'origine de nombreuses situations d'abus.

Merci beaucoup de votre temps.

● (0945)

Le président: Merci beaucoup, madame Abou-Dib.

Nous allons commencer notre série de questions par M. Lewis.

La parole est à vous. Vous avez six minutes.

Chris Lewis: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leurs observations ce matin. Je vous en suis reconnaissant.

Madame Abou-Dib, dans la région de Windsor-Essex, nous avons la section locale 879 du syndicat local des Teamsters. Je suis sûr que vous en connaissez les membres. Ce sont des gens formidables. Quels types de marchandises transportent-ils? Pour quelles entreprises travaillent-ils?

Mariam Abou-Dib: Je ne pourrai pas vous dire quelles sont les activités de ces entreprises, mais je peux vous dire que le transport de marchandises dans le Sud de l'Ontario varie. C'est très diversifié, allant du fret très lourd au fret dont nous parlions ce matin, comme les marchandises générales et les cargaisons réfrigérées. Je suis d'accord pour dire que si vous allez effectuer des inspections, vous devrez certainement vous concentrer sur les entreprises dans ces régions.

Nous travaillons également dans les ports du Sud de l'Ontario.

● (0950)

Chris Lewis: C'est bon à savoir. Je vous remercie.

Qu'en est-il de l'industrie automobile?

Mariam Abou-Dib: Nous travaillons avec diverses entreprises qui transportent des automobiles d'un endroit à l'autre, ainsi que des pièces.

Chris Lewis: J'en parle parce que nous savons qu'environ 150 emplois ont été supprimés chez Stellantis. Nous avons maintenant perdu 700 emplois à Oshawa, chez General Motors, et 900 à l'usine CAMI, à Ingersoll. C'est très préoccupant. Vous avez dit que ce problème ne date pas d'hier et que vous y travaillez depuis un peu moins d'une décennie, soit 10 ans sous la gouverne des libéraux. Ironiquement, c'est ce que le président de l'ACC a dit hier.

À la toute fin de votre déclaration, vous avez parlé du Programme des travailleurs étrangers temporaires et du fait que les employés ne connaissent pas leurs droits. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet, s'il vous plaît, et nous expliquer comment le volet immigration de ce dossier nuit à vos membres?

Mariam Abou-Dib: Tout d'abord, en ce qui concerne la durée, ce phénomène a été soulevé officiellement vers 2018, mais il dure depuis plus d'une décennie. C'est en 2018 que nous nous sommes rendu compte qu'il allait prendre des proportions très dangereuses.

À vrai dire, en 2021, le gouvernement a commencé à prendre diverses mesures. Si je parle d'un phénomène récent, c'est parce que le gouvernement prend diverses mesures depuis au moins 2021, mais il doit en faire davantage. Je peux entrer dans les détails, mais faute de temps, je vais passer à la question sur le Programme des travailleurs étrangers temporaires.

Chris Lewis: Je vous remercie.

Mariam Abou-Dib: Il y a beaucoup de choses qui clochent dans la façon dont le Programme des travailleurs étrangers temporaires est utilisé à mauvais escient, mais en ce qui concerne les camionneurs, l'un des principaux problèmes tient au fait que beaucoup de transporteurs parrainent des travailleurs d'autres pays pour qu'ils viennent conduire ici, puis ils les obligent à se constituer en société. Tout d'abord, cela ne devrait pas être autorisé. Une personne qui vient d'un autre pays ne devrait pas se retrouver soudainement propriétaire de sa propre entreprise.

Le deuxième problème concerne les permis fermés, qui sont encore plus préoccupants. Ces entreprises finissent par contrôler complètement le sort du travailleur. Celui-ci devient entièrement dépendant de son employeur et ne peut plus changer d'entreprise. Ces travailleurs...

Chris Lewis: Je comprends. Je suis désolé de vous interrompre, mais mon temps est limité et je veux vous poser une autre question, que je trouve extrêmement importante.

Mardi, lors de son témoignage, le président de l'ACC a dit que le programme MELT prévoit 103,5 heures de formation. C'est ce que le gouvernement exige. Il a précisé que l'ACC impose un minimum de 200 heures.

Où vos membres reçoivent-ils leur formation? Combien d'heures doivent-ils passer en classe et dans la cabine avec un formateur?

Mariam Abou-Dib: La formation varie, mais en moyenne, sa durée correspond aux heures exigées par l'Alliance canadienne du camionnage. Il en va de même pour la plupart de nos membres.

Chris Lewis: Merci beaucoup. Je vous en suis reconnaissant.

Le président: Merci, monsieur Lewis.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour six minutes.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord remercier les témoins d'être ici.

Monsieur Daignault, je suis très heureux que vous soyez des nôtres aujourd'hui et je vous remercie de votre témoignage.

Tous les témoins, aujourd'hui et lors de la dernière séance, nous ont parlé de fraude et de comportements illégaux.

Vous nous avez fait part de vos recommandations et vous nous avez nettement démontré que vous aviez peu d'options pour faire appliquer la loi existante.

J'aimerais mieux comprendre jusqu'où vous pouvez aller pour faire des vérifications. Si un individu a potentiellement obtenu son permis de façon illégale, comment pouvez-vous vérifier sa validité?

● (0955)

Jean-Claude Daignault: Parlez-vous de son permis de conduire?

Stéphane Lauzon: Oui.

Jean-Claude Daignault: Nous n'avons pas la possibilité d'aller jusque là.

Stéphane Lauzon: Un représentant du service de police de Toronto est ici, et vous représentez l'ensemble des surveillants routiers.

En ce qui concerne l'accès aux renseignements, une meilleure collaboration entre les services de police, la Société de l'assurance automobile du Québec et les contrôleurs routiers pourrait-elle vous aider dans votre travail et résoudre une partie du problème?

Jean-Claude Daignault: Cela pourrait nous aider. Toutefois, quand une personne interceptée a un permis de conduire valide, nous devons tout de même vérifier tout le reste. Or c'est « tout le reste » qui est le plus problématique.

Si une personne a falsifié le nombre de ses heures de conduite, nous ne pourrions pas aller très loin. Toutefois, si son véhicule présente beaucoup de défauts mécaniques, alors, nous pouvons intervenir.

Dans le cadre d'une interception, quand nous sommes en présence d'un chauffeur et de son camion, nous pouvons intervenir sur certains aspects. Cependant, ceux qui enquêtent sur les compagnies heurtent un mur très rapidement.

En ce qui concerne les permis de conduire, il y a de la fraude, et il y en aura toujours. Ce n'est pas nouveau. Une personne que nous avons interceptée avant-hier avait deux permis de conduire valides de l'Ontario.

Nous sommes donc une certaine marge de manœuvre à cet égard, mais nous ne pouvons pas remonter à la source. Je fais ce travail depuis 34 ans, et je peux vous dire qu'il y a de la fraude dans toutes les provinces et qu'il va continuer d'y en avoir. Toutefois, ce n'est pas le problème le plus important.

Stéphane Lauzon: Justement, parlons des défis. Vous avez l'autorité nécessaire pour inspecter l'état général du camion et des pneus. Or des témoins nous ont dit que certains chauffeurs ne parlaient ni français ni anglais.

La loi vous oblige-t-elle à communiquer soit en anglais, soit en français avec les chauffeurs de camion au Canada?

Jean-Claude Daignault: Il n'y a pas de loi ou de règlement qui oblige un chauffeur à parler français ou anglais.

La plupart des membres de mon organisme parlent les deux langues. Si un chauffeur ne parle ni français ni anglais, on essaie de se débrouiller. Le chauffeur peut appeler son patron et laisser le constable lui parler. Ce n'est pas normal, mais c'est une situation qui se présente de plus en plus.

Stéphane Lauzon: Ce doit être un problème pour lire les panneaux et les indications.

Jean-Claude Daignault: Oui.

Stéphane Lauzon: Au nom du Comité, je veux dire à tous les témoins que les députés, qu'ils soient libéraux, conservateurs ou bloquistes, ont à cœur cette situation. Vous savez que notre gouvernement a pris certaines mesures pour y remédier. On a légiféré pour qu'il puisse y avoir une meilleure communication entre l'Agence du revenu du Canada et le ministère de l'Emploi et du Développement social afin de permettre la communication de renseignements. Je pense que la clé du succès est la communication entre le fédéral, les provinces, les services de police et les surveillants routiers.

Cela dit, ce comité va rédiger un rapport qui contiendra des recommandations au gouvernement fédéral. Nous voulons pouvoir agir rapidement et vous aider. À cette fin, quelles recommandations souhaitez-vous que nous fassions?

Jean-Claude Daignault: Le gouvernement fédéral pourrait rapidement modifier le règlement fédéral sur les heures de conduite et de travail.

Je vais vous donner un exemple concret. Présentement, nous pouvons faire des mises hors service. Si nous constatons que le chauffeur a dépassé la limite d'heures permises, le véhicule est mis hors service et le conducteur ne peut pas le conduire pendant un certain nombre d'heures, jusqu'à ce qu'il respecte la norme. Or, il n'y a aucune mise hors service prévue dans les compagnies frauduleuses, alors que, dans beaucoup de cas, ce sont ces dernières qui fraudent le système des heures de conduite.

Je vais vous donner un exemple très concret. Il faudrait que vous veniez dans un poste de contrôle au Québec pour voir comment ça se passe. D'ailleurs, j'en ai parlé avec mon employeur et vous êtes tous invités. Pour en revenir à mon exemple, c'est la compagnie qui met le nom du chauffeur dans le carnet de route électronique. Si la compagnie décide de mettre un nom de chauffeur...

• (1000)

Stéphane Lauzon: Elle peut ajouter un *e* au lieu d'un *r*.

Jean-Claude Daignault: C'est exact. La compagnie peut ajouter un *e* ou n'importe quoi d'autre, et c'est fini, nous ne pouvons pas retenir son véhicule. Nous donnons un constat à la compagnie et nous disons au revoir au chauffeur.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

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

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

Je vais continuer de vous poser des questions, monsieur Daignault.

Nous parlions du dispositif de contrôle électronique qui, à ma connaissance, est régi par le gouvernement fédéral, qui encadre son fonctionnement. Si je comprends bien, vous dites que vous n'avez aucun moyen de savoir quand la compagnie fait des modifications.

Pourquoi est-ce le cas?

Jean-Claude Daignault: Il s'agit d'un système électronique, donc d'informatique. Quand nous interceptons un véhicule, le chauffeur ou la compagnie nous donnent bien ce qu'ils veulent bien nous donner.

Il faut aussi comprendre que ce n'est pas instantané. Quand nous interceptons un camion et que nous demandons au chauffeur de nous remettre ses heures de conduite, il va nous les envoyer par courriel. Parfois, ça peut prendre 30 minutes avant que nous recevions le fichu courriel. Les compagnies ont donc la possibilité de modifier les heures de conduite qu'elles vont nous envoyer.

Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous accès aux modifications faites par les compagnies?

Jean-Claude Daignault: Non, mais dans notre mémoire, nous recommandons cette modification. Présentement, il n'y a qu'une seule entité juridique, à savoir le gouvernement provincial de la Saskatchewan, qui a statué que les agents qui font notre travail peuvent aller voir en lecture seule, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent rien modifier, si des modifications aux heures de conduite ont été apportées.

Certaines compagnies de transport disent aux chauffeurs qui ont excédé leurs heures de conduite de s'arrêter sur le côté et d'attendre un peu. Bizarrement, au bout de 15 minutes, leurs heures de conduite deviennent conformes. Toutefois, nous ne pouvons pas vérifier ça parce que ce n'est pas prévu par le règlement fédéral.

Xavier Barsalou-Duval: Jusqu'à maintenant, plusieurs intervenants et vous-même avez indiqué que, lorsque vous interceptez un camion qui arrive de l'Ontario, par exemple, vous n'avez pas d'informations sur les infractions que le chauffeur pourrait y avoir commises, mais seulement sur celles qui auraient été commises au Québec. Vous dites que vous auriez besoin d'une mise en commun des données ou d'une façon de savoir quelles infractions ont été commises dans les autres provinces.

Je voudrais parler davantage de ce sujet, parce qu'on sait qu'il peut aussi y avoir des fraudes ou des infractions vis-à-vis de l'assurance-emploi, de l'Agence du revenu du Canada ou de l'immigration.

Est-ce qu'avoir accès à des informations sur les infractions commises à l'encontre du fédéral serait utile dans votre travail?

Jean-Claude Daignault: Plus nous avons de renseignements, plus nous pourrions agir, c'est certain.

Comme je le disais tantôt, nous aurions besoin qu'un système de paie soit exigé par le règlement fédéral sur les heures de conduite, pour que nous soyons en mesure de valider l'information contenue dans le carnet de route électronique. Nous ne voulons pas connaître les montants, mais, si nous savions que la compagnie fait des réductions à la source, nous pourrions nous y fier.

Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, mais je voulais surtout confirmer que vous n'avez pas non plus accès aux infractions commises à l'encontre du fédéral.

Jean-Claude Daignault: Non, pas du tout. Nous sommes choyés pour ce qui est du Québec. Je peux savoir immédiatement si une compagnie a commis une infraction à Baie-Comeau au cours des 10 dernières années, même si je suis à Montréal. Cependant, dès que nous sortons de la province, c'est fini; nous ne savons plus ce qui se passe.

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Je vais maintenant m'adresser à Mme Abou-Dib.

Un peu plus tôt, dans votre présentation, vous avez parlé d'une certaine forme de xénophobie qui commence à se voir sur le terrain. Comment l'explique-t-on? Est-ce que ça vient, entre autres, du fait que les fraudeurs exploitent des travailleurs issus de certaines communautés spécifiques?

Mariam Abou-Dib: Effectivement, dans l'industrie du camionnage, certaines entreprises embauchent des camionneurs issus d'une certaine communauté, que ce soit de façon légale ou non, et certains de ces gens ont été impliqués dans des accidents, ce qui a mené à des généralisations et à une réaction négative envers cette communauté.

• (1005)

Xavier Barsalou-Duval: Pensez-vous que l'inaction gouvernementale relativement à la fraude dans le système amplifie cette xénophobie? Selon ce que j'ai vu, il s'agirait surtout de la communauté indienne ou sikhe de la région de Brampton. Cette communauté semble avoir été exposée et visée.

Si le gouvernement laisse les choses aller, est-ce que ça va s'amplifier?

Mariam Abou-Dib: C'est sûr que ça va s'amplifier, si on n'en discute pas et si on n'agit pas.

Xavier Barsalou-Duval: J'ajouterais qu'un certain nombre de ces gens ont un statut d'immigrant temporaire au Canada, de ce fait, ils connaissent souvent un peu moins nos lois.

Nous avons proposé d'interdire aux immigrants temporaires de se constituer en personne morale, pour faire en sorte qu'ils travaillent seulement comme salariés, notamment pour protéger leurs droits.

Pensez-vous que ce serait une bonne mesure?

Mariam Abou-Dib: Oui, absolument. Cette mesure permettrait de protéger ces travailleurs et ces travailleuses.

Le président: Merci beaucoup, madame Abou-Dib.

C'est maintenant à votre tour, monsieur Groleau. Vous avez la parole pour cinq minutes.

Jason Groleau: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous nos invités d'être ici.

Avant de commencer, j'aimerais faire un rappel, pour la deuxième fois ce matin, à mes collègues libéraux, qui disent encore que cette situation a été causée par une décision prise en 2011.

Au cours des 10 dernières années, la situation a évolué au Canada et dans le monde entier. Certains témoins nous disent que le phénomène « Chauffeurs inc. » s'est amplifié au cours des quatre ou cinq dernières années. Or les libéraux sont au pouvoir depuis 10 ans. Ils n'ont rien fait.

Les spécialistes proposent de remettre en place le feuillet T4A. Les libéraux ont le pouvoir pour le faire, mais ils s'y refusent et ne veulent pas en parler. Pour régler le problème, c'est simple: il faut le remettre en place. Merci.

Monsieur Daignault, bonjour. Je vous remercie d'être là. Vous êtes le président de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec. J'ose imaginer que la sécurité est une priorité pour tout le monde ici.

Comment jugez-vous la situation actuelle de la sécurité sur les routes du Québec?

Jean-Claude Daignault: Elle se dégrade, parce que le phénomène « Chauffeurs inc. » s'est beaucoup amplifié. Je ne dis pas que c'est la seule cause, mais c'est une grande partie du problème. À la page 6 de notre mémoire, nous montrons un chèque qui a été donné à un conducteur qui gérait son véhicule, mais qui n'en était pas le propriétaire. Il a reçu une paie de 2 555 \$ pour deux semaines. Avec ça, il devait payer la location du véhicule, l'essence et ainsi de suite, sans parler des impôts. Ce sont des pinottes.

Je donne cet exemple parce que, pour arriver avec un tel salaire, on est obligé d'avoir un véhicule pas mal plus vieux que ceux dont disposent les entreprises de transport respectables. Un véhicule plus vieux a besoin de plus d'entretien, mais ces gens ne sont pas capables de s'en occuper, alors on se retrouve avec des véhicules dangereux sur la route. Tous les jours, des véhicules sont interceptés et sont visés par une interdiction de circuler. Ils doivent donc être remorqués ou réparés sur place. Il ne s'agit pas d'un clignotant qui ne fonctionne pas, mais d'une capacité de freinage déficiente, par exemple, ou de la direction qui ne fonctionne plus, ou encore de pneus trop usés. Il y a une vidéo sur mon site Internet où on peut voir un contrôleur tourner les boulons qui tiennent les pneus.

Ce sont des choses qu'on ne voyait pas il y a 10 ou 15 ans. La situation s'est vraiment détériorée et, malheureusement, même si on arrive à intercepter quelques-uns de ces véhicules, cela entraîne des morts.

• (1010)

Jason Groleau: Vous avez dit que le problème du modèle « Chauffeurs inc. » s'était amplifié au cours des dernières années.

Combien d'années cela fait-il, selon vous?

Jean-Claude Daignault: J'ai souvent travaillé au poste de contrôle Les Cèdres, qui se situe à la jonction de l'Ontario et du Québec sur l'autoroute 20. Je vous dirais que le problème prend de l'ampleur chaque année depuis 10 ans.

Jason Groleau: Tout à l'heure, vous avez parlé des papiers d'assurances et du fait qu'on n'était pas en mesure de vérifier si une personne était assurée. On se les échange entre camions.

Pouvez-vous me parler un peu plus de la situation entourant les papiers d'assurances?

Jean-Claude Daignault: En premier lieu, comme citoyens, nous avons des voitures. Nous nous prenons une assurance auprès d'une compagnie d'assurance, qui nous délivre un papier à mettre dans notre véhicule. Nous ne nous posons pas de questions. Alors que l'assurance automobile coûte 1 000 \$ ou 2 000 \$, dans le transport lourd, l'assurance des gros camions peut s'élever à des dizaines de milliers de dollars.

Ces gens reçoivent un papier, et c'est le même papier que les individus ont dans leurs véhicules. Par contre, on ne sait pas s'il est bon ou s'il ne l'est pas. D'abord, ils peuvent en fabriquer un. Ensuite, ils peuvent bien prendre une assurance avec une compagnie, puis annuler le contrat une semaine après et garder le papier qui était valide. L'assurance est-elle valide? On ne peut pas le savoir.

Jason Groleau: Vous me dites que vous ne pouvez pas vérifier si c'est valide ou non.

Jean-Claude Daignault: En effet, nous ne le pouvons pas. Quand on appelle les compagnies d'assurances, seulement 25 % d'entre elles environ nous donnent ce renseignement. Lorsqu'on trouve quelqu'un qui n'a pas d'assurance, il nous en faut quand même une preuve pour aller jusqu'au tribunal. Tantôt, mon collègue de l'Ontario parlait des constats d'infractions que les procureurs ne veulent pas utiliser pour procéder parce que la situation n'est pas assez claire. Ça prend des preuves hors de tout doute dans notre domaine.

Jason Groleau: Quelles solutions claires le Comité peut-il apporter pour aider à la sécurité au Canada?

Jean-Claude Daignault: Dans notre mémoire, nous nous penchons sur la base de la sécurité routière, et nous avons fait quatre recommandations concernant le règlement sur les heures de conduite et de travail.

Je pense qu'elles pourraient être mises en place très rapidement et que cela enverrait un message clair.

Jason Groleau: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Groleau.

[Traduction]

C'est au tour de Mme Nguyen.

Madame Nguyen, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Chi Nguyen: Merci, monsieur le président.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Daignault.

[Traduction]

Merci beaucoup, inspecteur Moyer et madame Abou-Dib.

Je tiens à vous remercier tout particulièrement de votre engagement à assurer la sécurité sur nos routes. C'est un élément vraiment essentiel pour que nous puissions tous nous sentir en sécurité dans nos collectivités. C'est un sujet qui me tient à cœur, inspecteur Moyer, surtout parce que je représente la circonscription de Spadina—Harbourfront, à Toronto.

Vous avez tous les trois évoqué l'idée d'une base de données nationale. Je sais que des travaux sont en cours et que les provinces disposent de leurs propres bases de données. J'ai posé une question

tout à l'heure sur le rôle accru que pourrait jouer le gouvernement et sur les éléments pertinents à inclure dans une telle base de données.

Serait-il utile, monsieur Daignault, d'avoir une base de données contenant des ensembles de données — peut-être pas de simples feuilles de calcul Excel, mais quelque chose d'un peu plus moderne? Pourriez-vous nous dire en quoi ce genre de ressource et d'outil pourrait aider le secteur?

[Français]

Jean-Claude Daignault: Qui doit répondre le premier?

[Traduction]

Chi Nguyen: Vous pouvez répondre chacun à tour de rôle.

[Français]

Jean-Claude Daignault: Je vais laisser les autres parler d'abord.

[Traduction]

Chi Nguyen: Je vais poser la question à l'inspecteur Moyer.

Matt Moyer: Merci. Je vous en suis reconnaissant.

Il n'y a pas beaucoup de discussions à ce sujet au niveau municipal. Je dois être franc sur ce point. À notre échelon, le seul problème que nous pose la collecte de ces données — et qui est encore plus prononcé dans le milieu de la police —, c'est la protection de la vie privée et l'échange de renseignements.

Je ne suis pas trop au courant d'une base de données nationale ni de son incidence sur les services de police à Toronto. Je vais laisser les autres témoins répondre, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Chi Nguyen: Madame Abou-Dib, voulez-vous intervenir à ce sujet? Je crois que vous en avez parlé également.

Mariam Abou-Dib: Ce que nous soutenons, c'est la capacité du gouvernement fédéral de communiquer, de coordonner et de travailler avec les provinces. Cette situation en est un exemple. Qu'il s'agisse de classification erronée... Je pense que l'information doit être communiquée, sans perdre de vue les questions liées à la protection de la vie privée, afin que chaque administration joue son rôle efficacement.

Que ce soit au moyen de statistiques et par le truchement d'entreprises ayant accepté... Si un problème est détecté, que ce soit à l'échelle fédérale ou provinciale, cette information devrait être accessible aux autorités compétentes lors des inspections ou dans l'exercice de leurs fonctions.

• (1015)

Chi Nguyen: J'aimerais aussi m'attarder un peu sur le rôle des provinces.

Madame Abou-Dib, je me demande si vous avez des discussions avec d'autres provinces. Plus précisément, j'aimerais savoir si vous avez eu des conversations productives à l'échelle provinciale en Ontario.

Mariam Abou-Dib: Je dirais que les discussions, surtout en Ontario, se sont avérées assez productives. Ce qui n'est pas nouveau, ce sont les guerres de compétences fréquentes où l'on se renvoie la balle. C'est pourquoi nous maintenons que les provinces et le gouvernement fédéral doivent mieux coordonner leurs rôles sur cette question précise.

Chi Nguyen: Voici ma dernière question.

Vous en avez parlé un peu, mais j'aimerais en savoir plus sur les mesures que vous recommandez, madame Abou-Dib, pour lutter contre la montée de la xénophobie et garantir une meilleure protection des travailleurs.

Mariam Abou-Dib: Je sais que le gouvernement fédéral est ouvert à l'idée de revoir le Programme des travailleurs étrangers temporaires. C'est un fait que je tiens à reconnaître.

Selon moi, ce qui est plus important encore, c'est le problème des permis fermés, qui piègent souvent les travailleurs dans des situations d'exploitation extrême. N'oublions pas que si ces gens sont ici, c'est bien parce que nous avons dû les faire venir au pays pour combler une pénurie. Ces travailleurs doivent comprendre quels sont leurs droits et leurs obligations. C'est extrêmement important, et la plupart du temps, ce n'est pas le cas.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

Merci, madame Abou-Dib.

[Français]

Nous poursuivons avec le dernier intervenant d'aujourd'hui.

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre avec Mme Abou-Dib.

J'imagine que beaucoup des membres que Teamsters représente sont sur le terrain dans l'industrie du camionnage et qu'ils voient cette situation jour après jour. On sait que les emplois syndiqués peuvent souvent mener à de meilleures conditions de travail.

Les pratiques qui causent l'explosion du nombre de chauffeurs incorporés et qui forcent les gens à avoir des conditions de travail exécrables ont-elles un impact sur les conditions de travail de vos membres?

Mariam Abou-Dib: Oui.

D'abord, ça cause une concurrence déloyale entre les compagnies. De plus en plus, elles choisissent malheureusement d'enfreindre la loi. Elles vont offrir des salaires plus bas à ces chauffeurs mal incorporés. Elles vont économiser de l'argent, comme cela a été décrit, sur le plan des avantages sociaux. Par conséquent, il y aura des pertes d'emplois. D'ailleurs, ça a déjà commencé. Nous perdons des membres, mais, au bout du compte, à cause du modèle « Chauffeurs inc. », ces travailleurs et ces travailleuses perdent leur emploi. De plus, ceux qui gardent leur emploi sont victimes de la concurrence que se livrent les compagnies pour offrir des salaires plus bas et de mauvaises conditions de travail. Oui, il y a un impact direct sur les membres de notre syndicat.

Xavier Barsalou-Duval: De notre côté, nous entendons aussi parler des baisses de salaire dans certaines entreprises. Avez-vous été témoin de cette situation?

• (1020)

Mariam Abou-Dib: Oui. Comme nous l'avons dit, en raison de la concurrence sur le plan des salaires, les compagnies pour lesquelles travaillent nos membres veulent obtenir des compromis et des concessions lors des négociations.

Xavier Barsalou-Duval: Peut-on agir pour corriger les mauvaises classifications souvent faites de façon frauduleuse et intentionnelle pour payer moins d'impôt et diminuer les conditions de travail des gens?

Mariam Abou-Dib: Certainement. Les recommandations que vous avez entendues toute la semaine sont positives. Elles obligeront les compagnies à cesser d'adopter ce genre de conduite.

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Je vous remercie.

Inspecteur Moyer, la négligence du gouvernement fédéral à l'égard de l'application des lois ne fait pas que nuire aux travailleurs. Elle met aussi les collectivités en danger. Dans des villes comme Toronto et le long des routes rurales de Haldimand—Norfolk, où je vis, nous constatons de plus en plus d'incidents inquiétants liés à la fatigue, à la reddition de comptes et à la sécurité routière.

De votre point de vue sur le terrain, quelle est l'ampleur de ce problème, et voyez-vous les conséquences de l'inaction d'Ottawa sur nos routes?

Le président: Je crois que M. Moyer est peut-être parti.

Leslyn Lewis: D'accord. Je vais alors poser ma question à...

Le président: M. Daignault semble vouloir répondre à cette question, madame Lewis.

Leslyn Lewis: Ah, c'est merveilleux.

[Français]

Jean-Claude Daignault: Nous voyons les conséquences liées aux heures de conduite. De nombreux chauffeurs du régime « Chauffeurs inc. » dépassent les limites d'heures de conduite prescrites. Un accident survenu récemment dans la région de Montréal en est un exemple: le conducteur n'avait pas bénéficié de huit heures consécutives de repos sur une période de 57 heures.

Il y a deux semaines, un autre cas a été signalé: le chauffeur avait conduit pendant 27 heures consécutives, alors que la réglementation prévoit un maximum de 13 à 14 heures. Pourquoi y a-t-il de tels écarts? Ces chauffeurs ne parviennent pas à effectuer le trajet aller-retour entre le point A et le point B. À titre d'exemple, le trajet Toronto—Montréal dure environ six heures. Pourtant, certains de ces chauffeurs tentent de faire l'aller-retour dans la même journée. Or, la circulation et les conditions routières rendent ça impossible. En conséquence, ils dépassent le nombre d'heures de conduite permis et falsifient leur carnet de route pour que tout paraisse conforme aux règles.

Cela cause des accidents et des morts.

[Traduction]

Leslyn Lewis: Je vous remercie de cette réponse.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Abou-Dib.

Des témoins nous ont dit aujourd'hui que la classification erronée des chauffeurs n'est pas seulement injuste. Elle est dangereuse. Pourtant, bien qu'on sonne l'alerte depuis des années, le gouvernement fédéral est resté les bras croisés pendant que des stratagèmes d'emploi dangereux et illégaux prenaient racine. Le secteur du camionnage représente maintenant 85 % des violations confirmées du Code du travail, mais il n'y a pas eu de véritable application des lois. Cette situation met en danger les usagers de la route au Canada.

À votre avis, que révèle cette négligence continue? Ottawa a-t-il manqué à son devoir en refusant de faire appliquer les lois existantes ou en faisant fi de la nécessité de les moderniser pour contrer les pratiques actuelles de classification erronée?

Mariam Abou-Dib: Je pense que le gouvernement a pris certaines mesures. Pour être juste, il faut reconnaître qu'il se penche sur la question et, en fait, qu'il investit de l'argent pour essayer de faire respecter les lois. Le problème, c'est que ce n'est pas suffisant. Il faut en faire davantage, notamment en apportant les changements dont nous avons parlé. Ce n'est pas seulement une question d'argent. Il s'agit aussi de faire des investissements en coordination avec les provinces et d'améliorer la concertation entre les différents ministères.

Ce qui se passe en ce moment avec ces entreprises, c'est qu'elles sont autorisées à imposer aux chauffeurs des exigences qui seraient totalement inacceptables pour les chauffeurs légitimes ou pour ceux qui sont dûment classés comme des employés. Dans le cas des chauffeurs constitués en société, les entreprises disposent de beaucoup plus de souplesse aux termes de la loi et elles exploitent les failles qu'elles trouvent, tout en commettant des abus à l'égard des travailleurs étrangers temporaires. Ces derniers ne connaissent même pas leurs droits. Ceux qui les connaissent restent tout de même piégés dans un cadre juridique particulier, et ils ne peuvent pas faire grand-chose à cet égard.

Les mesures que le gouvernement doit prendre comportent plusieurs volets. Il faut que le tout soit coordonné. Le type d'investissement requis va bien au-delà d'une étude, d'un projet pilote, d'un travail de recherche ou d'une initiative de sensibilisation. Il faut aussi mettre en place de vraies sanctions qui font mal.

• (1025)

Leslyn Lewis: Parlons du monde réel...

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis. Je suis désolé, mais il ne reste plus de temps. Je vous en suis reconnaissant.

Je vous remercie, madame Abou-Dib.

Enfin, avant de clore la séance, nous allons céder la parole à M. Kelloway.

Vous avez cinq minutes, monsieur.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

Monsieur Daignault, c'est à vous que je vais adresser mes questions.

Tout d'abord, à vous et à M. Moyer, je vous remercie de votre service dans les forces de l'ordre. C'est absolument essentiel. Mes questions porteront sur l'application de la loi.

Je me demande s'il y a une collaboration avec les services de la circulation qui relèvent de vous et avec certaines des écoles de for-

mation commerciale pour promouvoir les pratiques de sécurité et des choses de cette nature. Est-ce quelque chose qui se produit, ou est-ce quelque chose qui ne se produit pas en ce moment?

[Français]

Jean-Claude Daignault: Au Québec, il n'y a pas vraiment de collaboration entre les forces de l'ordre et les écoles de conduite. Ce sont deux entités indépendantes qui travaillent en silos. J'ai déjà vu le camion d'une école de conduite où se trouvaient cinq passagers, assis sur le lit de la cabine, en train de suivre un cours.

Nous intervenons sur la route, mais ce qui se fait dans les écoles, c'est une autre paire de manches.

[Traduction]

Mike Kelloway: Mon autre question en est une que je n'allais pas poser. Dans ma famille, mon père était responsable du sauvetage minier, alors il était essentiellement un premier intervenant qui a été témoin de nombreux accidents et d'autres événements tragiques. Je pense qu'on pourrait dire la même chose des forces de l'ordre.

Je me demande, si vous êtes d'accord, si vous pouvez nous en dire plus sur les conséquences que vous voyez sur votre propre personnel en raison des arrêts de circulation ou des accidents qui se produisent ou qui peuvent se produire lorsque les conducteurs de poids lourds sont mal formés.

Nous parlons ici, et à juste titre, de l'importance de la sécurité pour les camionneurs partout au Canada et les gens sur les autoroutes. Je me demande si vous pouvez nous parler un peu de vos expériences, monsieur, et de la manière dont cela affecte les membres de la GRC.

[Français]

Jean-Claude Daignault: Personnellement, j'ai été appelé à mener des enquêtes sur des accidents mortels, dans mon domaine de spécialisation. Souvent, quand on arrive là, on va se poser les questions suivantes: « Quel est le nombre d'heures de conduite du chauffeur? » « Est-ce qu'il transporte des matières dangereuses? » « Quel est l'état mécanique du véhicule? »

Il est certain que, parfois, l'accident est compréhensible, il découle d'un manque d'attention. Cependant, dernièrement, ce que nous constatons, c'est que le nombre maximal d'heures de conduite est de plus en plus souvent dépassé.

C'est malheureux parce que ces accidents sont évitables, à condition que la compagnie qui emploie le conducteur lui interdise de dépasser ce nombre d'heures. Or on est ailleurs. C'est malheureux parce que ça entraîne des décès et des blessures. Il n'y a pas toujours de décès, mais de nombreuses personnes sont blessées lors de ces accidents, et je trouve que ce serait facilement évitable grâce à certaines modifications. Ça enverrait un message, comprenez-vous?

Ce n'est pas parce que la loi va changer que tout va se régler d'un seul coup, mais ça va envoyer un message clair au gouvernement: il doit considérer importantes la sécurité dans le camionnage et, par le fait même, la responsabilité des compagnies.

Comme je le disais plus tôt, le Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds vise surtout les chauffeurs. On a peu d'emprise sur les compagnies. Dès qu'on aura de l'emprise sur les compagnies, il va se produire des changements de comportement, et nos routes vont devenir plus sécuritaires.

• (1030)

[Traduction]

Mike Kelloway: Madame Abou-Dib, nous avons parlé de recommandations, et vous avez souligné la nécessité d'une meilleure coordination. Cela se démarque pour moi. Je me demande si vous pouvez prendre le temps de nous fournir, si vous ne l'avez pas déjà fait, d'autres recommandations qui pourraient être liées à la coordination, comme une plus grande collaboration entre les provinces et le gouvernement fédéral. De toute évidence, ce n'est pas un défi qu'une seule entité peut relever. Il faut qu'il y ait de la collaboration. Je me demande si vous pourriez souligner, très rapidement, tout ce que vous n'avez peut-être pas mentionné aujourd'hui.

Mariam Abou-Dib: En fait, il y a une chose qui m'est venue à l'esprit et que je n'ai pas mentionnée dans mon exposé. Il s'agissait de formation. Nous avons parlé du nombre d'heures que les camionneurs devraient travailler, comme le font nos membres et les transporteurs de l'OTC, comme vous l'avez entendu.

L'autre point de discord provincial-fédéral concerne l'apprentissage et la formation. La conduite d'un camion devrait être considérée de la même manière que les métiers désignés Sceau rouge. Si c'était le cas, cela permettrait de régler beaucoup de problèmes en ce qui a trait à la reconnaissance de la valeur et de l'importance de ce travail, tant à l'échelle provinciale et fédérale. Bref, la coordination entre les différents ordres de gouvernement demeure essentielle.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins d'avoir pris le temps de venir témoigner aujourd'hui et d'avoir contribué à cette étude très importante. Nous vous souhaitons un bon retour à la maison.

Nous avons hâte de reprendre nos travaux après la pause, le mardi 21 octobre.

Sur ce, chers collègues, la séance est levée.

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>