



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

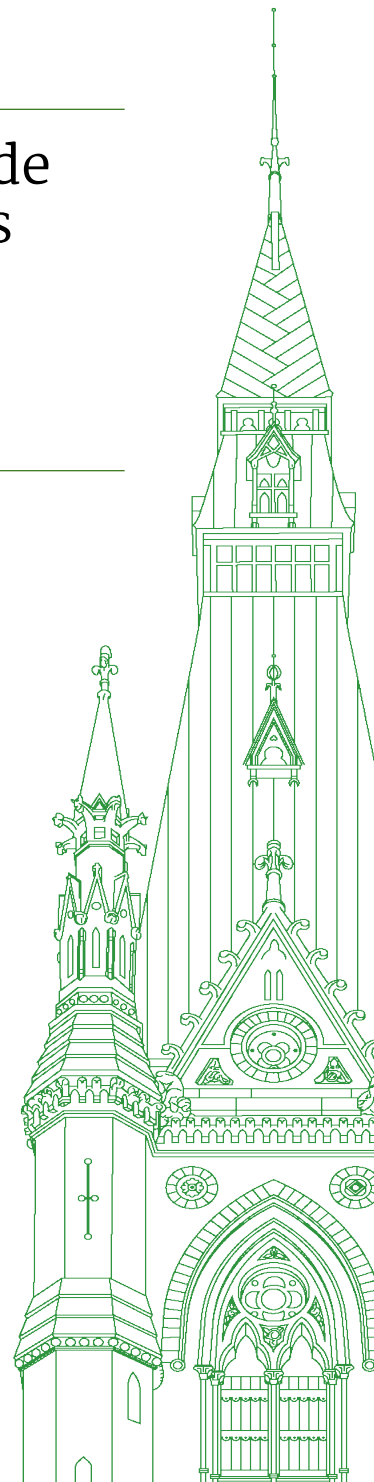
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 011

Le mardi 21 octobre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le mardi 21 octobre 2025

• (1535)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 11^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 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 de façon hybride, conformément au Règlement.

Je vais répéter les lignes directrices habituelles à nos témoins et à nos députés. Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole en vous appelant par votre nom. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro et le désactiver quand vous ne parlez pas. Pour ceux qui utilisent Zoom, au bas de votre écran, vous pouvez sélectionner le canal d'interprétation qui vous convient: parquet, anglais ou français. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré.

Je vous rappelle que tous les commentaires doivent s'adresser à la présidence. Pour les députés qui sont dans la salle, si vous voulez prendre la parole, veuillez lever la main. Pour ceux qui participent sur Zoom, veuillez utiliser la fonction « lever la main ». Le greffier et moi-même ferons de notre mieux pour gérer les interventions, et nous vous remercions d'avance de faire preuve de patience et de compréhension.

Chers collègues, je vais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins du premier tour de questions.

À titre personnel, nous accueillons, par vidéoconférence, M. Harman Bhangu, membre de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, critique en matière d'emploi et de développement économique. Bienvenue, monsieur.

De l'Association canadienne des camionneurs, nous accueillons M. Arjun Vishwanth, conseiller en politiques. Bienvenue.

Nous allons maintenant passer aux déclarations préliminaires. Je cède la parole à M. Bhangu.

Vous avez cinq minutes, monsieur.

Harman Bhangu (membre de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, Critique en matière d'Emploi et développement économique, à titre personnel): Merci, monsieur le président et membres du Comité, de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui.

Je tiens à vous présenter un problème qui cause un tort réel à notre industrie du camionnage et à notre économie, un phénomène croissant surnommé « Chauffeur inc. ». À première vue, il ressemble à un modèle d'affaires parmi tant d'autres. En réalité, c'est une échappatoire qui permet à des entreprises de se dérober à leurs responsabilités et d'en refiler les coûts aux travailleurs et aux contribuables.

Voici comment cela fonctionne. Un chauffeur crée une société à dénomination numérique. Il a peut-être déjà été propriétaire d'un camion, mais il ne l'a plus. Un transporteur embauche ce conducteur pour son entreprise, mais pas à titre d'employé. Il paie ce chauffeur, disons, 30 \$ de l'heure pour 10 heures de travail, soit 300 \$ par jour, en versements interentreprises. C'est là toute la différence.

Comme le paiement est structuré de cette façon, l'employeur n'effectue pas de retenues à la source. Il ne cotise donc pas au Régime de pensions du Canada, à l'assurance-emploi, à l'indemnité pour accident du travail et il ne verse pas d'impôts sur le revenu. Il économise ainsi beaucoup d'argent, et le gouvernement perd les recettes fiscales qu'il devrait percevoir. Ce n'est pas une somme négligeable. Quand des centaines ou des milliers de chauffeurs sont payés de cette manière, le Trésor public perd des millions de dollars en cotisations au Régime de pensions du Canada, à l'assurance-emploi et à l'impôt sur le revenu. En outre, cela confère un avantage déloyal à ces transporteurs par rapport à ceux qui respectent les règles et embauchent correctement leurs chauffeurs.

Cela pose aussi des risques aux chauffeurs. Bon nombre d'entre eux ne comprennent pas tout à fait ce que signifie la constitution en personne morale. Ils pensent qu'ils obtiennent de meilleurs honoraires, mais en fin de compte, ils doivent payer leurs propres impôts, ils n'ont pas de congés de maladie, ne sont pas rémunérés pour leurs heures supplémentaires, ils n'ont jamais de congés payés et ils ne jouissent d'aucune protection s'ils sont blessés ou mis à pied.

Et ce n'est pas tout. J'ai entendu parler de travailleurs étrangers temporaires qui sont entrés dans l'industrie et qui ont par la suite présenté une demande de résidence permanente et qui ont subi des pressions pour adopter le modèle « Chauffeur inc. ». Parfois, un partenaire local aide le chauffeur à enregistrer sa propre entreprise ou garantit un emprunt pour qu'il puisse acheter un camion et continuer à travailler. Cependant, ces chauffeurs ne sont pas vraiment autonomes, car ils dépendent des répartitions des transporteurs et demeurent sous leur contrôle. Ce sont des sociétés-écrans que le transporteur les encourage à créer pour se dérober de ses obligations.

Ce phénomène est injuste non seulement pour les travailleurs, mais pour toutes les entreprises de camionnage qui respectent la loi ainsi que pour tous les contribuables et les petites entreprises qui agissent légalement.

Cela soulève également des préoccupations en matière de sécurité. Si le chauffeur n'est pas techniquement un employé, qui est responsable d'assurer la formation, le respect des heures de service et l'entretien du véhicule? Cette responsabilisation estompée met tout le monde en danger sur la route quand les choses tournent mal.

Le gouvernement fédéral a déclaré que cette pratique viole le Code canadien du travail, mais elle se produit encore régulièrement. On voit en ligne des offres d'emploi exigeant que les chauffeurs aient leur propre entreprise. Tout le monde comprend ce que cela signifie.

Voici donc ce que je demande au Comité d'examiner.

Tout d'abord, il faut bien préciser les règles. Si un chauffeur travaille à temps plein sous le contrôle d'une entreprise, qu'il conduit ses camions et qu'il dépend de sa répartition, c'est un employé, tout simplement.

Deuxièmement, il faut appliquer cette règle correctement. Les sanctions doivent avoir du mordant, de sorte que les entreprises ne puissent pas simplement fermer leurs portes et se réinscrire sous un autre nom.

Troisièmement, il faut protéger les chauffeurs vulnérables, notamment les nouveaux immigrants et les travailleurs temporaires. Nous devons veiller à ce qu'ils comprennent leurs droits avant de signer les documents de constitution en personne morale.

Quatrièmement, il faut uniformiser les règles. Les transporteurs honnêtes ne devraient jamais être désavantagés parce qu'ils respectent la loi. Le camionnage permet à l'économie canadienne de continuer de rouler, mais le système ne fonctionnera que si tout le monde respecte les mêmes règles. Le phénomène « Chauffeur inc. » peut sembler être une bonne idée sur papier, mais il draine notre économie, il affaiblit les mesures de protection des chauffeurs et il crée une concurrence déloyale dans un secteur dont les marges de profits sont déjà très minces.

Il est temps d'éliminer cette échappatoire, de faire respecter les règles et de protéger l'intégrité d'une des industries les plus importantes du Canada.

Merci, monsieur le président. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Bhangu, pour votre déclaration préliminaire.

Nous passons maintenant à M. Vishwanth.

Vous avez la parole, monsieur. Vous avez cinq minutes.

Arjun Vishwanth (conseiller en politiques, Association canadienne des camionneurs): Merci.

Bonjour, monsieur le président et membres du Comité.

Merci de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Mon objectif est simple. Je veux corriger un discours erroné, rétablir les faits et présenter une série de recommandations constructives.

Commençons par souligner ce qui est vrai. Le phénomène « Chauffeur inc. » n'est pas un statut juridique. Il ne figure dans aucune loi, dans aucun règlement et dans aucune décision des tribunaux. C'est un titre créé par des groupes de lobbyistes qui leur sert d'arme pour défendre les grands transporteurs monopolistiques qui

ont perdu leur avantage concurrentiel et qui, pour le récupérer, ont choisi de détruire leurs concurrents au lieu d'améliorer leur propre rendement.

Leurs concurrents sont de petites et moyennes entreprises familiales. Un grand nombre d'entre elles ont été lancées et développées au cours de ces 40 dernières années par des Canadiens d'origine sud-asiatique qui y ont investi d'énormes efforts et de lourds sacrifices. Ces propriétaires sont désormais stigmatisés et considérés comme des tricheurs, des clandestins et des fraudeurs fiscaux. Ils subissent des audits disproportionnés, on porte atteinte à leur réputation et, trop souvent, ils essuient des insultes racistes de la part de personnes qui, malheureusement, occupent souvent des postes d'autorité. On leur lance des insultes comme « tapis volants » et « têtes à serviette ». Ce n'est pas une application de la loi, c'est un préjugé qui se transforme en politique.

Deux mythes alimentent ce problème.

Le premier est la soi-disant perte d'un milliard de dollars que subit l'Agence du revenu du Canada, l'ARC. Ce chiffre n'a jamais figuré dans une vérification de l'ARC ni dans un rapport sur le budget fédéral. Il découle d'un calcul des coûts du lobbying qui est vicieux et qui considère la taxe de vente harmonisée, la TVH, comme un revenu. Ce calcul ne tient pas compte des plafonds imposés au Régime de pensions du Canada et à l'assurance-emploi. Il suppose que les employeurs paient une taxe sur la santé, dont les petits transporteurs sont exemptés, et il aplanit les primes de la Commission des accidents du travail, qui sont en fait calculées en fonction de l'expérience. En corrigeant ces erreurs, cette prétendue perte s'effondre de 95 %. Le Trésor ne perd pas un milliard de dollars. On entend simplement un mensonge d'un milliard de dollars dans le discours public.

Le deuxième mythe prétend que les petits transporteurs, qui sont les concurrents des entreprises monopolistes, forcent les chauffeurs à se constituer en personnes morales. En réalité, il est souvent plus coûteux pour ces chauffeurs de travailler pour un transporteur, car ils doivent déboursier les frais de TVH et gérer leurs revenus bruts, leurs coûts administratifs, leurs risques juridiques et leurs risques comptables. S'ils faisaient cela pour gagner de l'argent, ils auraient intérêt à travailler comme employés. Les chauffeurs se constituent en personnes morales pour conserver leur autonomie, pour contrôler leurs horaires, pour choisir leurs itinéraires, pour passer du temps avec leurs familles et pour assurer leur avenir financier. C'est un choix volontaire tout à fait légal. La constitution en personne morale n'est pas illégale.

C'est là que réside l'hypocrisie. Je tiens à souligner cela. Les gros transporteurs qui se plaignent du phénomène « Chauffeur inc. » engagent ces mêmes chauffeurs sous un autre titre. Ils les appellent des « propriétaires-exploitants ». Ces propriétaires-exploitants embauchent de nombreux chauffeurs constitués en personnes morales. Les grands transporteurs affirment que c'est la norme de l'industrie, mais, quand de petits transporteurs le font, ils disent que c'est illégal. Cette attitude de deux poids, deux mesures n'a rien à voir avec la sécurité ou la fiscalité. Ces grands transporteurs veulent contrôler le marché.

Pour ce qui est de la sécurité, nous voulons que les mauvais joueurs cessent de conduire des camions et qu'ils soient exclus de notre secteur. Il n'y a pas de corrélation entre le statut du chauffeur et la sécurité. Au Canada, la sécurité est déjà entièrement réglementée par le Code national de sécurité, qui contient 16 normes nationales. Onze d'entre elles concernent directement les conducteurs et l'entretien de leurs véhicules. Les règles de sécurité sont appliquées avec soin, et elles ne dépendent aucunement du statut des conducteurs. Nous n'avons pas besoin que les inspections à la balance se transforment en audits fiscaux ou en visites inopinées dans les locaux de l'entreprise pour établir un lien entre la paie et les données sur les heures de service. De telles mesures contreviendraient inévitablement à l'article 8 de la Charte, qui régit « la protection contre les fouilles, les perquisitions et les saisies abusives », et à l'article 15.

Il y a aussi les limites de compétence. La fiscalité et la constitution en personne morale relèvent du gouvernement fédéral. L'article 92 de la Loi constitutionnelle stipule qu'il serait inconstitutionnel de déléguer cette responsabilité aux provinces.

Je vais maintenant présenter une série de recommandations au Comité.

Le caractère volontaire est le facteur clé qui manque dans les règles IPG-069, IPG-105 et Sagaz. Selon ces trois règles, quatre caractéristiques déterminent la relation employé-employeur, soit le contrôle sur l'horaire, la propriété du matériel, la possibilité ou le risque de profits et de pertes, et l'intégration au modèle d'affaires de l'employeur.

• (1540)

Les chauffeurs n'ont jamais été consultés dans cette salle. Les petites et moyennes entreprises ne sont pas consultées dans cette salle. Nous ne demanderons jamais à un chauffeur pourquoi il se constitue en personne morale. J'aimerais recommander au Comité de faire en sorte que la seule raison pour laquelle une personne se fait dire qu'elle n'est pas un entrepreneur indépendant ou qu'elle est dépendante, c'est qu'elle ne possède pas son propre équipement.

Examinons un peu ce contexte. Un camion coûte 250 000 \$. C'est le quart d'un million de dollars. Il est absurde de devoir posséder du matériel d'une valeur d'un quart de million de dollars pour être admissible à la constitution en personne morale. Cela aurait le même effet que de dire à un avocat qu'il doit être propriétaire de tout le cabinet d'avocats ou à un journaliste qu'il doit être propriétaire de tout le journal pour se constituer en personne morale.

Nos membres tiennent à souligner un problème. Ils subissent des audits disproportionnés, ils souffrent de désavantages disproportionnés et ils subissent les effets néfastes de la réglementation de manière disproportionnée. L'article 5 de la Loi sur les transports au Canada stipule qu'une politique en matière de transport doit favoriser la concurrence et l'efficacité dans l'intérêt des contribuables. Toute mesure d'application de cette loi qui a une incidence disproportionnée sur les petits transporteurs ou sur les transporteurs qui appartenant à une minorité viole ce principe. L'article 53 exige que toutes les décisions stratégiques soient conformes à l'article 5. Nous ne pouvons pas établir une loi qui nuise de façon disproportionnée à un groupe particulier.

J'aurais d'autres choses à dire à ce sujet pendant les séries de questions. J'invite les députés à me poser des questions techniques. Je pourrai utiliser mon temps pour répondre à ces questions.

Merci.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Vishwanth.

Je tiens à ce que nos témoins sachent que j'ai deux cartes, une jaune et une rouge. Si je lève le carton jaune, cela veut dire qu'il vous reste 15 secondes. Si je lève le carton rouge, je vous invite à conclure vos remarques. Dans mon rôle de président, je dois veiller à ce que tous les membres du Comité aient le même temps de parole pour poser des questions.

Je vais maintenant céder la parole à M. Albas pour commencer.

Monsieur Albas, vous avez la parole pour six minutes.

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

Merci à tous nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Tout d'abord, monsieur Bhangu, je vous remercie beaucoup pour votre service au public. Je vous suis reconnaissant de consacrer de votre temps pour témoigner devant notre comité.

Je vais commencer par vous poser une question sur votre cheminement professionnel. Si j'ai bien compris, vous avez travaillé pendant longtemps, et votre famille depuis encore plus longtemps, dans le secteur du camionnage lourd. Pourriez-vous nous parler un peu de cette expérience?

Harman Bhangu: Merci.

Oui, j'ai travaillé dans le camionnage avant de me lancer en politique. Nous transportions du gravier. Nous faisons donc beaucoup de travaux routiers. J'ai constaté moi-même ce problème. Il soulève des questions et des préoccupations liées à la sécurité et, évidemment, sur les impôts qui ne sont pas versés au service des contribuables.

Comme l'a dit un autre député, il est faux de prétendre que cela ne se fait pas à grande échelle et que les entreprises ne veulent pas vraiment régler ce problème. J'ai travaillé dans une petite entreprise. Ma famille travaille dans l'industrie du camionnage depuis longtemps. Ce problème revient constamment. Beaucoup de gens veulent qu'on le corrige. Il entraîne une baisse des taux. Il tire les prix vers le bas, et le marché demeure stagnant.

Oui, les camionneurs sont très désavantagés. Leur travail est vraiment difficile, et les marges de profit sont minces. Ce problème alourdit leur fardeau. À mon avis, il faudrait l'aborder sous cet angle. Je reçois tous les jours des représentants d'entreprises — surtout quand j'étais porte-parole en matière de transports — qui me font part de leurs préoccupations. On voit des travailleurs étrangers temporaires se constituer en personnes morales. En arrivant, ils transportent des charges qu'ils n'ont même pas vérifiées. Ils sont littéralement victimes d'extorsion au travail. C'est vraiment triste de voir cela. Je suis très inquiet, car je reçois de nombreux appels de camionneurs qui en sont eux-mêmes victimes.

Je vous remercie sincèrement de m'avoir invité à vous parler de ce grave problème.

Dan Albas: Oui, ce problème est grave. Il touche les Britannico-Colombiens et les Canadiens. Il a bouleversé la vie de nombreuses familles. Outre les conséquences que vous avez décrites aujourd'hui, il y a le fait que les gens ne paient pas leurs impôts.

J'aimerais toutefois revenir sur ce que vous avez dit au sujet du programme des travailleurs étrangers temporaires. Nous en avons entendu parler dans le Centre du Canada. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur ce programme et sur le modèle utilisé? J'ai l'impression que ces comportements abusifs sont très similaires.

Harman Bhangu: À l'heure actuelle, quand un travailleur étranger temporaire entre sur le marché, l'entreprise obtient un document d'étude d'impact sur le marché du travail et engage ce travailleur comme chauffeur. Plus tard, le directeur de l'entreprise trouve une façon de lui accorder la résidence permanente et lui dit: « Maintenant que vous avez votre résidence permanente, pourquoi ne vous constituerez-vous pas en personne morale? Nous traiterons alors avec votre entreprise? Je vous paierai simplement un taux fixe. Vous gérerez ainsi votre propre entreprise ». C'est ainsi que de nombreux nouveaux travailleurs arrivants se font exploiter. On profite d'eux. Il n'existe aucun programme d'éducation sur le fonctionnement du processus opérationnel, sur le démarrage d'une entreprise et sur la façon de percevoir des taxes.

En outre, s'ils désirent du financement pour obtenir une hypothèque ou pour acheter un véhicule, ils ne peuvent pas montrer leur revenu. Ils ne sont pas donc pas admissibles au financement. Cela leur ouvre soudainement les yeux.

Dan Albas: D'autres témoins nous ont dit que certains chauffeurs se constituent en personnes morales pour être plus autonomes, pour passer plus de temps avec leur famille ou pour choisir leurs itinéraires, mais qu'il ne s'agit pas d'entrepreneurs indépendants qui gèrent en toute bonne foi leur entreprise constituée en personne morale. Vous parlez de gens qui sont poussés dans cette situation abusive sans pouvoir profiter de ces avantages, n'est-ce pas?

• (1550)

Harman Bhangu: Oui, c'est exact, et de dire qu'ils contrôlent leurs heures de travail et tout... De nombreuses entreprises fonctionnent de la façon suivante: les chauffeurs leur indiquent leurs disponibilités, et elles fixent leurs horaires en conséquence. L'attitude d'il y a 20 ou 30 ans a changé. Nos entreprises de transport se sont adaptées. Nous voulons des chauffeurs. Nous reconnaissons l'aspect familial et le besoin de prendre congé. Nous collaborons toujours avec nos employés, c'est très important pour nous.

Si les chauffeurs se constituent en personnes morales, qu'arrive-t-il s'ils se blessent? Où iront-ils? Quels sont les processus? On n'en informe pas les travailleurs étrangers temporaires et ceux qui obtiennent la résidence permanente et qui continuent à travailler de cette façon. Ils sont voués à l'échec.

Dan Albas: Vous avez dit que, quand une entreprise pousse un chauffeur à adopter ce modèle, elle lui offre un camion. Bien souvent, ce camion n'est pas sécuritaire et, comme vous l'avez souligné, personne n'informe ces chauffeurs sur leur situation et des responsabilités qu'entraîne la propriété d'un camion. J'ai entendu parler de camionneurs au Québec qui n'ont même pas d'assurance.

Quels types de problèmes cette situation risque-t-elle d'entraîner pour ces chauffeurs?

Harman Bhangu: Comme vous l'avez dit, s'ils sont impliqués dans un accident, que doivent-ils faire? Quelle est leur responsabilité à cet égard?

Je trouve aussi très inquiétant qu'il n'existe aucune procédure pour protéger ces chauffeurs, comme un programme d'éducation ou autre. J'ai vu de nombreux chauffeurs ainsi exploités, mais s'ils résistent... Malheureusement, ils n'osent pas dénoncer cela, parce

qu'ils ont peur. Certaines entreprises leur soulignent littéralement les risques de déportation, alors dites-moi... Si vous essayez de faire assez d'argent pour nourrir votre famille et vos enfants, vous vous trouvez dans une situation terrible. Il faut régler ce problème.

Dan Albas: Pour terminer, vous avez eu l'avantage de travailler, vous et votre famille, dans une industrie qui, selon vous, a des marges de profit très serrées. Trouvez-vous que cette concurrence est légitime, ou est-ce que ce modèle d'affaires peu sûr mine l'ensemble de l'industrie?

Harman Bhangu: Ce modèle nuit à l'industrie. C'est la raison pour laquelle les taux de camionnage stagnent, et les camionneurs se plaignent toujours du fait que l'industrie est en ruine totale et qu'elle n'est plus rentable. Si votre industrie n'est pas rentable, vous allez évidemment embaucher des travailleurs étrangers temporaires. Vous les faites venir et vous les exploitez dans un travail que même les Canadiens ne voudraient pas faire. Franchement, c'est inacceptable.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bhangu. Merci, monsieur Albas.

Nous passons maintenant à M. Gaheer.

Monsieur Gaheer, vous avez la parole pour six minutes.

Iqwinder Gaheer (Mississauga—Malton, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie moi aussi les témoins d'être venus comparaître devant le Comité.

Ce problème me tient à cœur pour plusieurs raisons. Premièrement, ma circonscription, Mississauga—Malton, est une plaque tournante du transport. Elle comprend l'aéroport Pearson, et elle compte une importante population sud-asiatique.

Il y a quelques années, le journal *The Globe* a affirmé qu'au Canada, un camionneur sur cinq est sud-asiatique. Ce chiffre est probablement encore plus élevé en Ontario. De nombreux transporteurs et un bon nombre de chauffeurs habitent dans ma circonscription. Voilà pourquoi ce problème est très important pour moi.

Je voudrais que nous parlions de la constitution en personne morale en général et du fait qu'il s'agit d'un modèle légal largement utilisé dans plusieurs professions. Le camionnage n'est qu'une profession parmi tant d'autres. J'ai l'impression que ce modèle est souvent diabolisé. Cependant, le modèle même ne cause pas de problème; c'est son application qui entraîne des abus et qui crée de mauvais joueurs. Toutefois, je ne crois pas que le modèle lui-même soit vicié.

Nous allons parler de « Chauffeur inc. », monsieur Vishwanth.

Ce terme signifie différentes choses pour différentes personnes, alors je vais m'abstenir de l'utiliser. Au cours de ces deux ou trois dernières années, on a défini ainsi le fait que certains chauffeurs sont intentionnellement mal classés. On ne leur dit pas quels sont les avantages et les inconvénients de l'un ou l'autre des modèles — être employé ou se constituer en personne morale. Sans qu'on leur dise de quoi il s'agit, ils se constituent en personnes morales, et leur entreprise se fait exploiter.

Monsieur Vishwanth, à votre avis, compte tenu du nombre d'entreprises et de chauffeurs avec lesquels vous traitez, est-ce que le problème des erreurs de classification est répandu?

Arjun Vishwanth: Les membres de notre association ont été témoins d'un nombre disproportionné d'audits fondés sur une classification erronée.

Pour revenir à la question de savoir si les chauffeurs savent quel modèle est le meilleur, il faut comprendre que personne ne les force à se constituer en personne morale. Cela n'avantage personne. L'Agence du revenu du Canada a déjà des outils dans son arsenal — les entreprises de prestation de services personnels, l'intégration des déclarations T2 et T1 et les feuillets T4A — pour éliminer tous les gens qui fraudent le fisc. On ne fait vraiment pas de profits en forçant des employés à se constituer en personnes morales.

C'est une question de contrôle. Les chauffeurs ne veulent pas qu'on leur dise quand partir, où aller, à quelle heure se présenter au travail, quand prendre une pause-repas ou quand aller travailler. Ce qui est plus important encore, ces gens sont loin de leur famille pendant des semaines, alors ils veulent organiser leur temps de façon à passer du temps avec leur famille. Les employés ne peuvent pas organiser leurs temps de travail. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles les chauffeurs se constituent en personnes morales — pour pouvoir organiser le temps qu'ils consacrent à leur famille. Rien ne prouve que des chauffeurs aient été obligés de le faire, absolument rien.

J'aimerais également attirer votre attention sur les documents que j'ai déposés. Ils comprennent une explication technique à mon modèle d'établissement des coûts de la prétendue perte de 1 milliard de dollars. Ce modèle repose sur des données réelles pertinentes qui ne font aucune distinction entre les gens qui fournissent des services à titre d'employés ou d'entrepreneurs.

• (1555)

Iqwinder Gaheer: Merci.

Sur ce dernier point, des représentants d'entreprises et des transporteurs m'ont dit que ce modèle d'intégration des chauffeurs finit par leur coûter encore plus cher. Plusieurs transporteurs de ma circonscription ont des chauffeurs qui travaillent dans les deux modèles. Ils ont des employés et des chauffeurs constitués en personnes morales, et tous reçoivent les avantages sociaux de l'entreprise. En fin de compte, ce modèle coûte un peu plus cher aux transporteurs.

Arjun Vishwanth: Comme le modèle présenté au Comité l'indique, il en coûte environ 101 000 \$ à une entreprise pour retenir les services d'un chauffeur à titre d'employé. D'un autre côté, il en coûte environ 96 000 \$ pour retenir les services du même chauffeur dans le cadre d'un modèle de constitution en personne morale. Il faut cependant y ajouter les majorations de la TVH, les frais administratifs généraux et les frais juridiques à verser pour corriger les audits fondés sur des erreurs de classification. En fait, cette somme dépasse l'autre montant. Elle s'élève à environ 110 000 \$. Les transporteurs ont donc intérêt à garder leurs chauffeurs comme employés.

Iqwinder Gaheer: De nombreux transporteurs de ma circonscription m'ont dit que les chauffeurs eux-mêmes demandent de se constituer en personnes morales, parce que leurs amis et bien d'autres collègues le font aussi.

Arjun Vishwanth: Oui. Je constate cela depuis 15 ans. Vous pouvez vous adresser à n'importe quelle entreprise pour lui demander si elle embaucherait un chauffeur comme employé, et elle vous répondra par l'affirmative. Demandez à un chauffeur s'il veut travailler comme employé, et il dira non. C'est un fait avéré.

Iqwinder Gaheer: Puisque nous parlons de fiscalité, ce modèle est aussi diabolisé parce qu'on prétend que les gens qui se constituent en personnes morales évitent de payer des impôts. Si c'est ce qui se passe — et je ne sais pas à quelle échelle cela se produit —, je pense que la solution que vous avez déjà mentionnée consisterait simplement à rendre le feuillet T4A obligatoire.

Arjun Vishwanth: Oui, c'est possible. Cependant, il manque un élément d'information au Comité. Les gens qui remplissent une déclaration de revenus à titre de société le font sur le feuillet T2, mais ils doivent également produire une déclaration T1 sur les dividendes et les impôts que leur société produit par la suite. C'est ce qu'on appelle le modèle d'intégration. Il n'y a donc pas de perte fiscale. Une personne qui remplit une déclaration de revenus pour une société doit aussi payer ses impôts personnels. C'est le modèle d'intégration.

Iqwinder Gaheer: Quand on parle de sécurité, c'est quelque chose qui...

Le président: Il vous reste 15 secondes.

Iqwinder Gaheer: Dans ce cas, j'y reviendrai plus tard, ce n'est pas grave.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gaheer.

Merci, monsieur Vishwanth.

[Français]

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

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je vais d'abord vous adresser mes questions, monsieur Vishwanth.

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, nous allons reprendre vos six minutes parce que je pense qu'il y a un problème d'interprétation.

[Traduction]

On me dit qu'on entend l'anglais sur la chaîne française.

Entendez-vous l'interprétation?

[Français]

Si je parle en français, entendez-vous l'interprétation en anglais?

• (1600)

Je vais parler en français pour voir si..

C'est parfait. On me fait signe que l'interprétation fonctionne. Nous allons reprendre là où nous en étions.

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Je vais commencer par M. Vishwanth.

J'ai vu, sur le site Web de l'organisation que vous représentez aujourd'hui, un communiqué ou la reprise d'un article qui a paru dans le journal *Truck News*. Dans cet article, on donnait un compte rendu d'une rencontre entre des membres de l'organisation que vous représentez, ainsi que des membres du gouvernement, dont un ancien ministre du Travail et plusieurs députés libéraux. Je vais vous lire en anglais un passage de l'article en question, parce que je n'ai pas la traduction en français.

[Traduction]

Pendant cette réunion, M. O'Regan a affirmé très, très clairement qu'il promettait à l'industrie et à notre association que le gouvernement n'utiliserait plus le terme « Chauffeur inc. ».

[Français]

Pouvez-vous me donner un peu plus de détails sur ce qui a été discuté lors de cette rencontre? Quel genre d'assurance a été obtenue de la part du gouvernement, selon lequel il n'y aurait pas de lutte contre le phénomène « Driver Inc. »?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Je n'étais pas présent à cette réunion, mais l'étiquette de « Chauffeur inc. » est très péjorative. Il est associé à des mots comme « immigrants illégaux » et « fraudeurs fiscaux ».

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: D'accord. Je vous remercie.

Ma question portait vraiment sur cette réunion. Je suis désolé d'apprendre que vous n'y étiez pas. Cependant, une autre citation, un peu plus loin dans le même article, pourrait vous intéresser. On dit que la promesse du gouvernement aurait été la suivante.

[Traduction]

Notre application de la Loi sera axée sur l'éducation et non sur les mesures coercitives que certaines personnes pensaient que le gouvernement allait appliquer. Elle sera beaucoup plus axée sur l'éducation... Nous n'envisageons pas de lancer une campagne ciblée.

[Français]

Si je comprends bien, la position de votre organisation est qu'il ne doit pas avoir de mesures de coercition de la part des autorités gouvernementales en ce qui concerne le respect des classifications des chauffeurs. Est-ce exact?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Quelle est votre question, monsieur?

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je pense que c'est clair.

Est-ce la position de votre organisation de demander à ce qu'il n'y ait pas de mesures de coercition de la part des autorités gouvernementales en ce qui a trait à la classification des chauffeurs?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: L'Agence du revenu du Canada, l'ARC, applique déjà des règles sur la classification erronée, les règles IPG-069 et IPG-105 ainsi que des règles Sagaz. J'affirme qu'il faut appliquer la Loi, mais qu'il faut l'adapter et la moderniser. C'est notre position.

Cette loi est désuète. Elle prévoit un modèle qui pénalise...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Vous avez bien répondu à la question. Vous souhaitez donc que la loi soit appliquée, ce qui est une bonne nouvelle.

Dans votre présentation, vous avez aussi mentionné, un peu plus tôt, l'importance des feuillets T4A.

Présentement, il y a un moratoire sur les feuillets T4A à l'échelon fédéral. Depuis 2011, le gouvernement fédéral n'émet plus de feuillets T4A pour les travailleurs autonomes. Je comprends que cela permettait notamment, entre autres, la traçabilité des revenus pour les travailleurs indépendants.

Je crois comprendre que votre organisation serait favorable au fait que le gouvernement recommence à émettre des feuillets T4A, pour que tout le monde paie convenablement ses impôts.

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Je n'ai pas de position à ce sujet, mais je ne m'y oppose pas. Notre association ne s'y oppose pas, mais nous n'avons pas de position à ce sujet, parce que la délivrance des feuillets T4A s'ajoute aux coûts administratifs des petites et des moyennes entreprises. Les grandes entreprises peuvent se la permettre. Elle s'ajoute aussi à nos coûts administratifs. C'est la raison pour laquelle je m'y opposerais, mais je ne suis pas contre. Je ne prends pas position à ce sujet.

Il faudra étudier cette question. Le moratoire a été imposé pour une raison. Nous devons entendre les commentaires de l'ARC à ce sujet.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, votre organisation ne propose pas le retour des feuillets T4A. C'est parfait.

Je me suis posé une autre question en parcourant votre site Web. Je constate que vous n'êtes pas un camionneur, mais que vous êtes un avocat en pratique privée, si je ne me trompe pas. L'association que vous représentez, en fait vos clients, prétend parler au nom des petits chauffeurs incorporés, mais ils ne s'identifient pas.

En parcourant le site Web de votre client, je n'ai trouvé aucune liste de membres, je n'ai rien vu sur la composition du conseil d'administration non plus ni aucune liste des contributeurs. Cela m'apparaît plutôt troublant.

Afin de rassurer tous les membres du Comité, dont moi-même, quant à vos prétentions, et pour asseoir la crédibilité de votre organisation, pourriez-vous fournir au greffier de notre comité, qui est ici avec nous, une liste de vos membres et de vos contributeurs?

• (1605)

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Oui, mais je me demande si vous avez posé cette question à d'autres organismes qui ont comparu devant ce comité? Je ne m'y oppose pas, mais il faut que cette demande soit équitable. Voilà ce qui me tracasse.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Dans ce cas, monsieur le président, je pourrais en faire une proposition. J'avais préparé une motion, mais je pense que la proposition de M. Vishwanth est aussi intéressante. Je vais en faire une motion pour le Comité.

Je propose:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande à l'Association canadienne des camionneurs (Canada Truck Operators Association) de faire preuve de transparence et de bonne foi en transmettant au Comité, dans un délai de 15 jours suivant l'adoption de la présente motion, une liste complète et à jour de ses représentants officiels ainsi que de ses membres donateurs.

Je suis disposé à accepter un amendement qui intégrerait aussi les autres associations qui ont témoigné devant le Comité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Chers collègues, je vais suspendre la séance pendant quelques minutes pour que tout le monde ait une copie de la motion présentée par notre collègue. Le greffier la distribuera dès qu'il l'aura reçue.

La séance est donc suspendue.

• (1605) _____ (Pause) _____

• (1610)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, j'ai dressé une liste d'intervenants pour discuter de la motion présentée par M. Barsalou-Duval.

Le premier intervenant sur la liste est M. Albas, suivi de M. Gaheer.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Merci.

Je serai très bref. Je suis désolé que nous empêchions les témoins de poser d'autres questions à ce sujet, mais il est important de répondre aux préoccupations d'un de nos députés.

J'aimerais simplement demander à M. Barsalou-Duval s'il accepterait un amendement favorable. Je voudrais que, si nous demandons cela à un témoin, nous le demandions à tous les témoins qui ont comparu et qui comparaitront.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

Cela vous convient-il, monsieur Barsalou-Duval?

Xavier Barsalou-Duval: Oui, ça me convient, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Très bien.

C'est au tour de M. Gaheer.

Iqwinder Gaheer: Merci, monsieur le président.

J'ai fait de mon mieux pour demander que les transporteurs de ma circonscription et des circonscriptions avoisinantes viennent témoigner devant le Comité. Tous m'ont dit qu'ils aimeraient nous décrire ce qu'ils vivent, mais qu'ils se sentent pris pour cibles. Ils m'ont dit que s'ils comparaissent devant le Comité, ils seraient plus intensément visés par les organismes ainsi que par les associations et les transporteurs traditionnels. Ils ont l'impression que, quand ils expriment leurs préoccupations sur ce problème, quelqu'un appelle leurs clients pour les inciter à engager d'autres transporteurs. C'est ce que j'ai vécu. Je le répète, je reçois énormément de plaintes, car ma circonscription est la plaque tournante du transport au Canada. Elle comprend l'aéroport Pearson.

Quant à cette association, je me demandais moi aussi pourquoi on nous avait envoyé un avocat au lieu d'un transporteur. Je suppose que c'est parce que les transporteurs se sentent pris pour cibles.

Si une association devait présenter une liste complète de ses membres, il serait encore plus facile de prendre ces entreprises pour cibles, si elles sont vraiment ciblées. Je comprends qu'une association comme celle-ci hésite, parce que les transporteurs que je connais et avec lesquels j'ai parlé ne voudraient pas qu'elle présente cette liste.

• (1615)

Le président: Chers collègues, si nous sommes d'accord... Il s'agit d'une motion présentée par M. Barsalou-Duval. Avec tout le respect que je dois à ce collègue, si nous ne nous entendons pas pour le moment, accepteriez-vous que nous repoussions le débat à plus tard, tout au moins après avoir entendu les témoignages de ces deux témoins? Est-ce que vous seriez tous d'accord que nous y revenions plus tard?

[Français]

Est-ce que ça vous convient, monsieur Barsalou-Duval?

Xavier Barsalou-Duval: J'essaie de comprendre la proposition.

S'agit-il de repousser le débat sur la motion?

Le président: Vous avez déposé la motion. Nous pouvons en débattre à la fin de cette réunion ou encore au début de la réunion de jeudi matin.

[Traduction]

Dan Albas: Pourrions-nous voter rapidement? Si les députés veulent en débattre, nous pourrions toujours le faire plus tard.

Le président: Voulez-vous revenir sur cette question?

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je ne vois pas de problème à repousser le débat, car il y a des témoins présents. Toutefois, je pense qu'il aurait été préférable de voter tout de suite parce que ça aurait été plus simple, mais je ne veux pas empêcher les témoins de témoigner.

D'un autre côté, même si des gens ont peur d'être visés par les agences gouvernementales, le gouvernement a déjà accès à toute l'information. Le gouvernement peut facilement savoir quelles sont les entreprises du secteur du camionnage. L'Agence du revenu du Canada a déjà toute cette information et sait si ces entreprises ont des employés ou non. Les agences gouvernementales n'ont pas besoin de cette motion pour avoir ces informations.

J'ai demandé à obtenir cette information parce qu'en général, les autres organisations qui viennent témoigner nous disent en toute transparence qui sont leurs membres et si elles ont un conseil d'administration. Quand on va sur le site de n'importe quelle organisation, les membres qu'elle représente sont mentionnés. Or, dans ce cas, aucun nom de membre n'est affiché. Quand on prétend représenter des gens, ce serait bien qu'on puisse savoir si c'est vraiment le cas, s'il y a vraiment des gens derrière ça et qui ils sont. Je pense que c'est difficile de prétendre représenter des gens sans vraiment dire qui ils sont.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est une entité sérieuse. Le Parlement est une institution sérieuse. Nous devons considérer que les témoignages sont crédibles, mais nous devons aussi savoir au nom de qui l'information est présentée.

Je ne vois pas de problème au fait de repousser le débat, mais je peux vous assurer que nous y reviendrons. Il n'est pas question de reporter le débat et de ne jamais voter sur cette motion. J'annonce que ça va revenir au cours d'une prochaine rencontre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Madame Nguyen, vous avez la parole.

[Traduction]

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Merci beaucoup.

J'ai une ébauche de libellé qui pourrait nous amener à un amendement favorable et qui, je pense, pourrait nous être utile, si nous voulons régler cela rapidement.

Je tiens également à souligner qu'hier, j'ai reçu un cours exceptionnel sur la manière de traiter les témoins avec le respect et le decorum qui conviennent en traitant les traumatismes avec plus de sensibilité. Si les témoins disent qu'ils ne peuvent pas comparaître pour diverses raisons et qu'ils estiment que cela produirait de l'exploitation ou des vulnérabilités, nous devrions trouver d'autres moyens de les entendre.

Le libellé suivant pourrait apporter un léger amendement: que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande à tous les témoins qui comparaissent devant lui dans le cadre de cette étude de faire preuve de transparence et de bonne foi en fournissant au Comité, dans les 15 jours suivant l'adoption de cette motion, une liste complète et à jour de leurs représentants officiels et des membres cotisants.

Je voulais juste inclure cela.

Le président: Nous cédon maintenant la parole à M. Kelloway.

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): J'allais dire à peu près la même chose, alors je vais m'abstenir d'en parler.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

Monsieur Albas.

Dan Albas: J'espérais que nous pourrions passer à autre chose afin d'entendre les témoins, car je souhaite encore leur poser des questions. Cependant, je dirais simplement que cette motion est irrecevable, parce qu'elle change considérablement l'orientation de la motion d'origine. S'il s'agissait d'une motion d'amendement, peut-être...

Je m'en remets au parrain de la motion. Nous pourrions en débattre à la fin de ce tour.

Le président: D'accord.

Chers collègues, il semble que nous voulions reporter ce débat à la fin pour consacrer le plus de temps possible à nos témoins.

Le temps de parole de M. Barsalou-Duval était écoulé, alors nous passons à M. Groleau.

[Français]

Monsieur Groleau, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Bonjour, chers invités.

Monsieur Vishwanth, vous êtes le représentant de l'Association canadienne des camionneurs et, aujourd'hui, vous venez défendre le stratagème « Chauffeur inc. », qui est extrêmement critiqué par la majorité des experts.

Que pensez-vous du reportage de l'émission *Marketplace*, sur les ondes de CBC, qui, malheureusement, établit un lien entre les écoles du programme Mandatory Entry-Level Training, ou MELT, au modèle « Chauffeur inc. »?

Quelle est votre position là-dessus?

• (1620)

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Je suis désolé. Quelle est la question?

[Français]

Jason Groleau: Avez-vous vu le reportage de *Marketplace*, sur les ondes de CBC?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Non, je ne l'ai pas vu.

Jason Groleau: Vous ne l'avez pas vu. Bon.

[Français]

Pour nous, la sécurité routière est une priorité. Des experts nous ont dit, ici, qu'on pouvait recevoir un permis de conduire après deux jours de formation.

Êtes-vous au fait de cela, monsieur Vishwanth?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Non, je ne le savais pas. Je n'ai rien vu qui indiquerait cela.

[Français]

Jason Groleau: D'accord.

Parlons maintenant de fiscalité et de conformité.

Certains avancent que le modèle « Chauffeur inc. » permet à certaines entreprises et à des travailleurs d'éviter de payer leur juste part d'impôt en se constituant en personne morale.

Que répondez-vous à la critique selon laquelle ce modèle encourage l'évasion fiscale plutôt qu'un véritable esprit entrepreneurial?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Non. C'est un point de discussion pour les lobbyistes. Ce n'est pas logique. Je n'ai rien vu qui indiquait cela.

En fait, j'aimerais vous renvoyer à mon mémoire, la réponse technique au modèle d'établissement des coûts. Je peux vous expliquer tout cela. Il y a une ventilation. Voulez-vous que je le fasse?

Jason Groleau: Non, ça va. Merci.

[Français]

Certains experts nous ont dit que les entreprises se servaient du modèle « Chauffeur inc. » pour exploiter les chauffeurs.

En avez-vous déjà entendu parler?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Excusez-moi, veuillez préciser un peu. Quel type d'exploitation?

[Français]

Jason Groleau: Par exemple, ils n'auraient aucune protection ni aucun filet social, ils travailleraient un plus grand nombre d'heures et n'auraient pas accès à l'assurance-emploi.

Êtes-vous au courant de cela?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Non, je ne le savais pas.

[Français]

Jason Groleau: Vous n'en avez vraiment jamais entendu parler?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Je l'ai vu dans des notes d'allocation, mais je n'ai rien vu qui l'indiquait.

[Français]

Jason Groleau: D'accord.

On dit que le modèle « Chauffeur inc. » engendre une concurrence déloyale et de l'évitement fiscal.

Êtes-vous au courant de cela?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Excusez-moi, je suis avocat. Il faudrait que vous me posiez une question précise. Votre question est très générale. Vous me demandez si je...

[Français]

Jason Groleau: Est-ce que le modèle « Chauffeur inc. » engendre une concurrence déloyale et de l'évasion fiscale, oui ou non?

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Non. Veuillez définir « concurrence déloyale ». De quoi parlez-vous exactement?

[Français]

Jason Groleau: Je vous ai posé une question et vous n'y avez pas répondu, monsieur Vishwanth.

[Traduction]

Arjun Vishwanth: Je vous renvoie une fois de plus à ma réponse technique. Elle est fondée sur des données probantes. En fait, j'ai ventilé le modèle d'établissement des coûts utilisé dans les exposés. Quand vous le décomposez et que vous y appliquez des données réelles, le modèle de calcul des coûts indique clairement qu'il n'y a pas d'arbitrage pour quelqu'un qui décide de créer une société ou autre.

J'ai également expliqué au Comité que les gens qui déclarent des revenus de société doivent aussi déclarer des impôts sur les dividendes qu'ils retirent de cette société. Sur une base personnelle, le seul arbitrage qu'ils obtiendraient serait un certain délai. Cependant, ils devraient éventuellement payer, donc l'ARC ne subirait pas de perte. Je ne sais pas de quel avantage financier vous parlez. Il n'y a pas d'avantage fiscal à se constituer en personne morale ou autre.

Des millions de Canadiens se constituent en personne morale. De nombreux professionnels le font. Les régimes fiscaux sont efficaces. Une chose est très intéressante: l'ARC ne s'est pas prononcée à ce sujet. S'il y avait une « perte d'un milliard de dollars », l'orga-

nisme faisant autorité en la matière serait l'ARC. L'ARC n'a pas émis de commentaires à ce sujet.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Vishwanth.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Groleau.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer la parole à M. Gaheer une seconde fois, pour cinq minutes.

Iqwinder Gaheer: Merci, monsieur le président.

Monsieur Vishwanth, j'aimerais revenir sur les questions que je posais plus tôt. Vous en avez parlé dans votre déclaration préliminaire. L'une des critiques à l'égard du modèle de « Chauffeur inc. » est qu'il nuit à la sécurité. J'ai toujours trouvé cet argument étrange, parce que les mauvais chauffeurs, qu'ils soient constitués en personne morale ou qu'ils soient employés, demeurent de mauvais chauffeurs. Les transporteurs qui appliquent des pratiques déloyales continueront à le faire, que leurs chauffeurs soient employés ou constitués en personne morale.

Qu'auriez-vous à nous dire sur l'aspect sécurité?

• (1625)

Arjun Vishwanth: La sécurité est neutre. La sécurité n'est pas liée à la constitution en personne morale. La sécurité dépend de la formation, de l'expérience du chauffeur, de ses heures de formation et de sa formation pratique. Elle n'a pas de lien direct avec le statut.

Depuis le début, toute cette idée d'allier la fiscalité et la sécurité au modèle de « Chauffeur inc. » cause un problème fondamental. Nous devons résoudre cela. Je préférerais appeler ces gens non pas « Chauffeur inc. », mais « chauffeurs habilités ». Les chauffeurs autonomes sont beaucoup plus viables, rentables et sécuritaires. Les chauffeurs qui ne sont pas sécuritaires devraient être exclus du secteur. Ce n'est pas une question de statut, c'est une question de sécurité.

Iqwinder Gaheer: J'aimerais aborder un autre problème. S'ils sont employés, traitez-les comme des employés. S'il s'agit de chauffeurs constitués en personne morale, traitez-les en conséquence. Ne mélangez pas ces deux modèles, parce qu'en faisant cela, vous allez très évidemment créer un problème pour les transporteurs qui traitent leurs chauffeurs constitués en personne morale comme des employés et vice versa. Cela ne devrait pas se produire. Je le répète, le modèle en soi n'est pas défaillant. Les problèmes découlent d'une mauvaise application de la loi et du manque d'éducation.

On cite souvent l'équipement comme étant la cause du problème. Vous avez mentionné quatre facteurs qui distinguent les chauffeurs constitués en personnes morales et les chauffeurs employés. J'ai une liste d'autres facteurs. Il y aurait aussi la propriété des outils et de l'équipement, la capacité d'embaucher leurs propres assistants, le degré de risque financier que les chauffeurs assument, leur degré de responsabilité face à l'investissement de la gestion et le profit qu'ils retirent de l'exécution des tâches. Il y a aussi leur capacité de refuser ou non le travail, de choisir leurs itinéraires, de choisir leurs heures de travail ainsi que le droit d'établir leurs propres horaires et de refuser de participer au régime de retraite ou aux avantages sociaux qu'offre l'entreprise.

Ces facteurs, et d'autres encore, détermineront si le chauffeur est constitué en personne morale ou s'il est employé. Cependant, les transporteurs me disent que, souvent, un seul facteur pose une cible sur leurs entreprises, le fait que les camions n'appartiennent pas aux chauffeurs, même s'ils sont constitués en personnes morales. J'ai lu les règles. Il n'existe aucune règle stricte stipulant que les personnes qui ne sont pas propriétaires du camion ne peuvent pas se constituer en personnes morales. D'après ce que je constate, cela équilibre bien les choses.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

Arjun Vishwanth: Les règles IPG-069 et IPG-105 portent sur la classification erronée. Elles sont éclipsées par les règles Sagaz de la Cour suprême, qui soulignent qu'il n'y a pas de critère déterminant unique et qu'il faut considérer cela de façon holistique.

Dans le secteur du camionnage et des transports, il faut vraiment moderniser ces règles. Le camionneur qui n'a pas les moyens de faire une mise de fonds de 100 000 \$ pour un camion ne peut pas constituer son entreprise en personne morale. C'est injuste. Si je devais faire une recommandation à ce comité, je demanderais qu'on supprime le critère exigeant que les chauffeurs démontrent qu'ils sont propriétaires du matériel et qu'on le remplace par un facteur volontaire. Le chauffeur a-t-il choisi de se constituer en personne morale sans avoir subi de pressions? Cela moderniserait ce critère. Cela éliminerait également tous les problèmes liés aux impôts et à la sécurité, parce que le fait d'avoir un intérêt dans le jeu garantit la sécurité. Les gens qui ont un intérêt dans le jeu paient leurs impôts et maintiennent leur matériel en bon état.

C'est ce que je recommanderais, ou du moins c'est ce que j'ai à dire pour le moment.

Iqwinder Gaheer: J'allais vous demander quelle serait, selon vous, la solution globale? D'après les transporteurs à qui j'ai parlé, les audits portent souvent uniquement sur la propriété du camion ou de l'équipement. Ils ne sont pas fondés sur une approche holistique. Vous avez aussi dit que les chauffeurs n'ont pas nécessairement besoin d'être propriétaires du camion pour se constituer en société.

Arjun Vishwanth: La question est de savoir si l'on veut maintenir la concurrence ou non. Pour la maintenir, il faut permettre aux gens de participer à un modèle économique dont ils tirent des avantages. Pour cela, il faut moderniser le critère, donner à ces chauffeurs les moyens de contrôler leur avenir et leur destin. Il faut retirer ce critère et le remplacer par un facteur volontaire.

Iqwinder Gaheer: Merci.

• (1630)

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je vais poser une question à M. Bhangu, parce qu'il n'a pas eu l'occasion de répondre à beaucoup de questions jusqu'à maintenant.

Selon certains commentaires faits jusqu'à maintenant, le modèle « Chauffeurs inc. » ne présente pas de risque d'évasion fiscale, et la notion de propriété des outils de travail comme le camion devrait être écartée de la discussion.

Que pensez-vous de ça?

[Traduction]

Harman Bhangu: Excusez-moi. Donc, ce que vous avez demandé, c'est s'il y a des façons de contourner le régime fiscal en appliquant le modèle de « Chauffeur inc. ».

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je vais vous le demander de façon plus claire: pourquoi est-il souvent mentionné que le modèle « Chauffeurs inc. » peut mener à des pertes fiscales pour le gouvernement?

[Traduction]

Harman Bhangu: Comme je l'ai dit, d'une certaine façon, les nouveaux arrivants dans le secteur canadien du camionnage qui se font exploiter s'organisent pour se constituer en personne morale. Ils ne savent pas qu'ils doivent se rémunérer à titre d'employés de leur propre société, alors ils se précipitent à la banque pour retirer de l'argent du compte de leur société. Puis, tout d'un coup, les problèmes surgissent. Tout comme ceux qui cherchent du financement pour acheter un véhicule ou une maison, c'est à ce moment-là que les problèmes surgissent. Ils se rendent compte alors qu'on a abusé d'eux.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, les nouveaux arrivants ne comprennent pas nécessairement qu'ils doivent payer des impôts et se rendent compte un peu plus tard qu'ils n'ont plus les moyens de les payer une fois que l'argent est sorti de leur compte.

Est-ce bien ça?

[Traduction]

Harman Bhangu: Oui, c'est un énorme problème que j'ai observé à maintes reprises. Dans le cadre de mes fonctions de député provincial, bien des gens sont venus me décrire ce qu'il leur était arrivé quand ils ont suivi cette voie. Je peux vous citer des expériences réelles que des gens sont venus me décrire quand...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je vous interromps, parce qu'il ne me reste pas beaucoup de temps.

Dans cette perspective, il a été proposé que les immigrants temporaires ne puissent pas constituer de société et soient limités au statut de salarié.

Pensez-vous que ce serait une bonne solution?

[Traduction]

Harman Bhangu: Oui, c'est une excellente idée. Je ne pense pas qu'ils devraient se constituer en personne morale.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Albas.

Monsieur Albas, vous avez la parole pour cinq minutes.

Dan Albas: Merci.

Je vais poser quelques questions au député Bhangu.

Des témoins nous ont dit aujourd'hui que bien des choses que l'on entend au sujet du phénomène de « Chauffeur inc. » sont fausses et que le terme « Chauffeur inc. » est en quelque sorte un argument de l'industrie. Je parle au nom des gens que je représente. Et vous?

Harman Bhangu: Oui. Dire que ce sont les tensions raciales... Je suis moi-même une personne de couleur qui travaille dans l'industrie du camionnage. Des gens de couleur m'ont dit qu'il fallait régler ce problème. Il les inquiète beaucoup.

Vous avez peut-être reçu un document d'étude d'impact sur le marché du travail et vous avez des moyens de la contourner... alors vous ne voulez peut-être pas que les choses changent. Cependant, je peux vous dire qu'un grand nombre de travailleurs canadiens qui sont venus ici pour se bâtir une vie dans cette industrie tiennent à respecter les règles et qu'ils s'attendent à ce que les autres le fassent aussi.

Dan Albas: D'autres témoins nous ont dit que, quand leur employeur reçoit un document d'évaluation, il leur dit qu'il leur trouvera un camion s'ils se constituent en personne morale, mais qu'en échange, ils devront continuer à travailler pour lui. Ils seront beaucoup moins payés. Je crois que, dans l'industrie, on les paie même 30 ou 32 ¢ par kilomètre — ou peut-être même par mille. Le fait est que, dans la plus grande partie de l'industrie, on paie habituellement 72 ¢. Ces travailleurs ne peuvent pas soutenir la concurrence. De plus, je crois qu'ils ne peuvent pas faire tout ce qu'ils devraient faire, comme bien entretenir leur camion.

Selon vous, quels autres raccourcis les gens qui se trouvent dans cette situation prennent-ils? Qu'avez-vous entendu dire?

Harman Bhangu: En Colombie-Britannique, nous avons malheureusement fait face à de nombreuses collisions sur les ponts d'étagement et à de nombreux accidents terribles. Nous avons constaté qu'un grand nombre de transporteurs emploient des travailleurs étrangers temporaires ou de nouveaux chauffeurs auxquels ils disent: « Hé, si tu ne transportes pas ce chargement, tu ne pourras pas rester au pays ». Ce n'est pas faux, c'est la réalité. J'ai travaillé dans l'industrie. Il est tout à fait ridicule que des gens disent que cela ne se produit pas, et à ces moments-là, le grand public se rend compte du problème.

• (1635)

Dan Albas: Je vous remercie pour votre témoignage.

Je vais céder le reste de mon temps à mon collègue, M. Lawrence.

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): Merci.

Monsieur Vishwanth, je voudrais juste confirmer un élément de votre témoignage. Vous avez dit que les lois devraient être mises à jour pour permettre aux camionneurs qui ne possèdent pas de camion de se constituer en personnes morales. Est-ce exact?

Arjun Vishwanth: Je dirais que ce changement moderniserait la loi...

Philip Lawrence: À l'heure actuelle, ceux qui n'ont pas de camion ne sont pas autorisés à se constituer en personne morale. Est-ce exact?

Arjun Vishwanth: Non, ce n'est pas exact. Ce n'est pas ce que prévoient les règles. Selon les règles, il faut adopter une approche holistique.

Philip Lawrence: Selon la Cour suprême, les règles prévoient plusieurs critères. L'un des principaux critères est la propriété des

outils. Selon la Cour suprême, il est très difficile d'obtenir l'autorisation légale de se constituer en personne morale... non, disons que les gens ont le droit de se constituer en personne morale, mais pas de se qualifier d'entrepreneurs indépendants. En fait, ces chauffeurs sont considérés comme des employés. Il est très, très difficile de le faire sans être propriétaire de ses outils.

Vous avez dit tout à l'heure qu'on devrait modifier les lois pour permettre aux camionneurs qui ne sont pas propriétaires d'un camion de se constituer en personnes morales. C'est ce que vous nous avez dit tout à l'heure.

Arjun Vishwanth: Je perçois deux éléments dans cette question. Premièrement, ce n'est pas ce que prévoit la jurisprudence de la Cour suprême, et je n'ai pas dit qu'il faudrait la modifier. J'ai dit qu'il faudrait y ajouter un aspect volontaire, parce qu'il semble que ce soit la cause du problème. Les gens disent que les entreprises forcent les chauffeurs à se constituer en personnes morales.

Philip Lawrence: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur, vous avez dit tout à l'heure — nous pourrions vérifier le compte rendu — que si le chauffeur n'est pas propriétaire d'un camion, il ne peut pas se constituer en personne morale. Maintenant, vous changez votre témoignage. Est-ce que je me trompe?

Arjun Vishwanth: Non. Je n'ai pas dit cela.

Philip Lawrence: Oui, vous l'avez dit. Vous avez dit que les lois devraient être modernisées pour permettre aux...

Iqwinder Gaheer: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Allez-y, monsieur Gaheer. Nous allons arrêter le chronomètre.

Iqwinder Gaheer: Ce sont mes questions qui ont orienté son témoignage. Je pense que le témoin sait ce qu'il a dit.

Philip Lawrence: Ce n'est pas un rappel au Règlement valide.

Je perds du temps de parole. Je veux qu'on me le restitue.

Le président: Votre temps a été interrompu. Nous vous donnons le temps qu'il vous faudra.

S'il y a des questions sur ce qu'un témoin a dit, nous pourrions consulter les notes qui ont été prises ainsi que le harsard, si nécessaire.

Philip Lawrence: En effet.

Vous avez dit clairement, monsieur, qu'il faut modifier les lois pour permettre aux chauffeurs qui ne sont pas propriétaires de camions de se constituer en personnes morales. Changez-vous maintenant votre témoignage, monsieur?

Arjun Vishwanth: J'ai dit qu'il faudrait les mettre à jour, monsieur, et non pas les modifier. On ne peut pas modifier les lois. Cela a probablement le même effet...

Philip Lawrence: Ma question porte sur votre témoignage et non sur la loi. Changez-vous votre témoignage, maintenant?

Arjun Vishwanth: Quelle est votre question, exactement?

Philip Lawrence: Vous avez dit tout à l'heure que les lois doivent être modifiées pour permettre à ceux qui ne sont pas propriétaires de camions de se constituer en personnes morales. Vous avez clairement laissé entendre que, pour se constituer en personne morale, il faut être propriétaire d'un camion. Êtes-vous en train de modifier ce témoignage, monsieur?

Arjun Vishwanth: Non. Je crois que vous avez mal compris.

C'est l'approche actuelle d'Emploi et Développement social Canada. Si les chauffeurs ne possèdent pas de camion ou ne sont pas propriétaires-exploitants, ce ministère considère cela comme une relation employés-employeur. C'est sa position actuelle, et je trouve que ce n'est pas juste. Quelqu'un devrait présenter cette position à la Cour suprême pour voir si elle est valide.

Philip Lawrence: Mais vous et votre association pensez que, pour se conformer aux lois, pour qu'un camionneur puisse se constituer en personne morale, il doit être propriétaire d'un camion.

Le président: Merci, monsieur Lawrence.

Arjun Vishwanth: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le président: Bref, nous cédon la parole à Mme Nguyen.

Madame Nguyen, vous avez la parole pour cinq minutes.

Chi Nguyen: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus comparaître aujourd'hui. Vos témoignages sont très enrichissants et nous aident à comprendre tous ces enjeux.

Monsieur Vishwanth, vous avez parlé de mauvais transporteurs et du fait que l'application de la loi devrait être axée sur eux. Pouvez-vous nous parler un peu du rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral et de ce que la province peut faire pour obliger les entreprises à rendre des comptes?

Arjun Vishwanth: Quant aux mauvais sujets, je peux parler surtout de ce qui se passe en Ontario. Pour ce qui est du taux d'infraction global, le ministère des Transports de l'Ontario s'est doté d'un régime administratif appelé IUUV. C'est un système qui fonctionne très bien, et depuis de nombreuses années. Dans la région du Grand Toronto, selon un échantillon de quelques petites et moyennes entreprises, le taux d'infraction global est inférieur à 5 %. Cela se situe dans le premier centile des entreprises exploitant en Ontario.

Le problème est que... En matière de sécurité, nous partageons tous le même souci. Les chauffeurs incompetents doivent être écartés. Il n'y a rien à redire. Ce qu'il faut éviter, c'est de confondre ce problème avec Chauffeur inc., l'évasion fiscale, la fraude et tout le reste, on met en cause tout un groupe de façon disproportionnée. C'est cela, mon problème.

Chi Nguyen: À cet égard, s'il y a une classification erronée — et il semble qu'il y en ait dans le système —, quelles mesures recommanderiez-vous pour que nous puissions empêcher ces entreprises de se soustraire à leurs responsabilités?

Arjun Vishwanth: La façon dont EDSC aborde actuellement la classification erronée n'est pas très libérale. Le ministère se contente de vérifier si on est propriétaire ou non du matériel et des outils. Il s'ensuit que les chauffeurs qui n'ont pas les moyens financiers d'être propriétaires d'un camion sont évincés du marché. À mon avis, il faut moderniser ce critère et le mettre à jour. La Cour suprême nous a donné des directives à ce sujet pour tenir compte de tous les facteurs dans le cadre d'une perspective globale.

Je recommanderais plus particulièrement de remplacer le critère de propriété des camions par le volontariat. Tout le monde semble penser que le problème est que les petites et moyennes entreprises contraignent les chauffeurs. Mais ce n'est pas cela. Laissez la décision au chauffeur. Laissez-le décider s'il veut être employé ou s'il veut être indépendant. Ne pas le permettre équivaut à adopter une vision paternaliste et à exercer un contrôle économique.

• (1640)

Chi Nguyen: On nous a parlé de nouveaux chauffeurs qui se sentaient visés ou suspects durant des inspections. Comment l'Association canadienne des camionneurs estime-t-elle que le gouvernement pourrait rendre l'application de la loi plus équitable et culturellement adaptée pour éviter de viser certains groupes?

Arjun Vishwanth: Il devrait appliquer uniquement le critère de la sécurité au contrôle des balances et des pesées et ne pas en faire une question de statut ou de documents d'entreprise. Ce n'est pas de son ressort. C'est du ressort du gouvernement fédéral. Le contrôle des balances et des pesées devrait porter sur l'état mécanique du camion et sur la sécurité du conducteur, et rien d'autre. Au-delà, c'est aller trop loin et cela a un effet disproportionné sur des gens qui ne sont pas censés être visés.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier M. Vishwanth et M. Bhangu d'être venus témoigner devant nous aujourd'hui.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes avant de passer à notre deuxième groupe de témoins.

La séance est suspendue à l'initiative de la présidence.

• (1640)

(Pause)

• (1650)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, je crois qu'il y a une résolution concernant la motion présentée par M. Barsalou-Duval. Je donne la parole à M. Kelloway qui va lire le texte. Je vais donc demander le consentement unanime.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole.

Mike Kelloway: Je n'allais pas vraiment lire le texte, mais simplement signaler l'intention générale de l'amendement proposé par le député Albas au sujet de la liste de renseignements que nous souhaitons obtenir. Nous demandons la même chose à tous ceux qui ont participé à l'étude et qui y participeront — c'est la même chose pour tout le monde, autrement dit. Je crois que c'est l'intention générale. Je n'ai pas de libellé précis. Je suis sûr que nous pouvons rédiger quelque chose très rapidement. C'est un amendement d'une ou deux phrases.

C'est l'idée générale. Je pense que nous sommes tous d'accord. Nous appuyons cette proposition.

Le président: Sommes-nous tous d'accord, chers collègues?

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, êtes-vous d'accord?

Xavier Barsalou-Duval: Je suis d'accord. Dans le fond, il s'agit de remplacer l'organisation « Association canadienne des camionneurs » par toutes les organisations qui ont témoigné devant ce comité dans le cadre de cette étude.

Le président: Je pense que cela convient à tout le monde.

[Traduction]

Est-ce que cela convient à tout le monde?

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Merci beaucoup, chers collègues.

J'ai maintenant le plaisir d'accueillir notre prochain groupe de témoins.

Chers collègues, dans ce deuxième groupe, nous accueillons Shelley Spence, vérificateur général du Bureau du vérificateur général de l'Ontario, Ritesh Kotak, avocat et analyste en technologie, à titre personnel, et Blaine Mitton, président de Mitton & Associates Inc.

Bienvenue à tous. C'est un plaisir de vous recevoir tous les trois.

Commençons par vos exposés préliminaires.

La parole est à la vérificatrice générale. Vous avez cinq minutes, madame.

Shelley Spence (vérificateur général, Bureau du vérificateur général de l'Ontario): Merci.

Bonjour, monsieur le président, et bonjour aux membres du Comité. Je vous remercie de me donner l'occasion de discuter ici du travail de notre bureau sur la sécurité des véhicules commerciaux et l'application de la loi en Ontario.

Mon bureau effectue actuellement une vérification des permis de conduire des camionneurs commerciaux. Malheureusement, je ne peux pas en parler tant qu'elle n'aura pas été communiquée aux parlementaires de l'Ontario. Mais je peux vous parler aujourd'hui d'une même vérification effectuée en 2019. La plupart des faits et des chiffres dont je vais parler sont donc applicables à cette période.

Nous avons procédé à cette vérification parce que le nombre de camions en circulation en Ontario a augmenté d'environ 10 % entre 2009 et 2018. Des véhicules commerciaux ont été mis en cause dans plus de 182 000 collisions dans la province, blessant plus de 44 000 personnes et provoquant la mort de 1 180 personnes entre 2008 et 2017.

Plus récemment, des statistiques publiques indiquent que, de 2018 à 2021, il y a eu 78 000 collisions, et, de 2018 à 2023, plus de 16 000 blessés et plus de 700 morts. Selon le ministère des Transports de l'Ontario, le coût direct des collisions mettant en cause des poids lourds, en termes de dommages matériels, de soins de santé et de services d'urgence, s'est élevé à environ 2 milliards de dollars de 2011 à 2015.

La vérification avait pour objet principal de déterminer si le ministère des Transports de l'Ontario était doté de procédures et de systèmes efficaces et efficaces pour exécuter les programmes de sécurité visant à promouvoir et à faire respecter les conditions d'utilisation de véhicules commerciaux conformément aux exigences législatives et réglementaires. Je vais commencer par ce que nous avons constaté au sujet des inspections. Le nombre d'inspections routières effectuées par le ministère a diminué de 22 % entre 2014 et 2018. Ces inspections permettent notamment de déceler les infractions des chauffeurs et les défauts mécaniques des véhicules. Si le MTO avait continué d'effectuer le même nombre d'inspections qu'en 2014, il aurait pu retirer 10 000 véhicules et conducteurs non sécuritaires supplémentaires des routes de l'Ontario.

Durant les deux années qui ont précédé notre vérification, le MTO n'avait inspecté aucun véhicule dans 56 % des 60 000 entreprises de transport commercial de l'Ontario, même parmi celles dont les taux de collision étaient les plus élevés. La plupart des ins-

pections ont été effectuées sur des routes provinciales. Il était donc peu probable que des transporteurs locaux, qui circulent sur des routes municipales, soient inspectés. Nous avons constaté qu'environ 68 % des collisions mettant en cause des camions se sont produites sur des routes municipales.

Les constatations suivantes ont trait à la formation et aux tests. Certains chauffeurs de gros camions n'ont pas besoin d'un permis de catégorie A, par exemple les chauffeurs de camion à benne basculante, qui, pourtant, ont été mis en cause à raison de 393 collisions avec faute par 10 000 accidents, comparativement à 213 pour les chauffeurs de catégorie A. Le MTO permet à certains transporteurs de former et de tester leurs propres employés, qui avaient obtenu un taux de réussite de 95 % comparativement à 69 % dans les centres Test-au-Volant de l'Ontario. Nous avons découvert que les chauffeurs de véhicules commerciaux ne sont pas soumis à des tests obligatoires de dépistage de drogues et d'alcool, ni avant ni pendant leur période d'emploi. De 2014 à 2018, il y a eu 244 collisions mettant en cause des chauffeurs en état d'ébriété, dont 21 % ont provoqué des blessures ou un décès.

La principale conclusion de notre vérification a été que le MTO ne disposait pas de procédures et de systèmes parfaitement efficaces et efficaces pour exécuter de façon uniforme les programmes de sécurité visant à promouvoir et à faire respecter les conditions d'utilisation de véhicules commerciaux.

Notre bureau a formulé 19 recommandations comprenant 51 mesures. Entre autres, le ministère devrait déterminer le nombre optimal d'inspections annuelles, élaborer un plan de dotation des agents d'application de la loi à l'échelle de la province et étendre la formation obligatoire du niveau débutant à d'autres catégories de permis que la catégorie A. À l'époque, le ministère des Transports de l'Ontario a accepté nos 19 recommandations.

Notre bureau fait un suivi des recommandations deux ans et cinq ans plus tard. En 2024, cinq ans après la vérification de 2019, le MTO avait entièrement mis en œuvre 51 % des mesures recommandées, et il était en train de mettre en œuvre 35 % de mesures supplémentaires, mais il n'avait pas l'intention de donner suite à 14 % des mesures.

• (1655)

Je crois que ces questions et recommandations intéressent tous les Canadiens.

Nos rapports sont en ligne, tout comme nos rapports de suivi. N'hésitez pas à consulter notre site Web. Vous pouvez aussi lire tout le rapport de vérification de 2019.

Merci, monsieur le président, et merci à vous, membres du Comité, d'avoir entamé cette étude et de vous intéresser à notre travail.

Le président: Merci beaucoup, madame la vérificatrice générale.

C'est au tour de M. Kotak.

Monsieur Kotak, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes pour faire votre exposé préliminaire, monsieur.

Ritesh Kotak (avocat, analyste en technologie, à titre personnel): Merci.

Bonjour, monsieur le président, bonjour aux membres du Comité, et bonjour à tous ceux qui sont ici aujourd'hui en personne ou qui nous regardent à l'écran.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser au Comité au sujet d'un enjeu dont les répercussions sont importantes à bien des égards.

Je m'appelle Ritesh Kotak. Je suis analyste en technologie et avocat autorisé à exercer en Ontario, et je pratique dans les domaines du travail et de l'emploi, du droit des sociétés et du droit technologique. Avant de devenir avocat, j'ai travaillé dans le domaine de la cybercriminalité et du crime numérique. J'ai conseillé des entreprises et donné des conférences à l'étranger sur les enjeux intersectionnels entre le droit, la technologie et la société. J'espère donc porter les deux chapeaux et vous faire part de mes réflexions sur le modèle Chauffeur inc. du point de vue juridique et du point de vue technologique.

Chauffeur inc. renvoie à des modèles selon lesquels les entreprises de camionnage classent à tort les chauffeurs comme des entrepreneurs indépendants plutôt que comme des employés. Il est fréquent que des chauffeurs croient être des employés, alors qu'ils ont été classés autrement. Ce contournement instaure une situation permettant à l'entreprise ou à l'employeur d'éviter les frais généraux élevés liés aux employés et de réduire les coûts.

Je vais vous parler rapidement des deux catégories du classement. Un employé travaille sous la direction et le contrôle de l'employeur. Ses heures, ses méthodes de travail et ses priorités sont en grande partie dictées par l'employeur, et il fait partie de son organisation. Par contre, un entrepreneur indépendant exploite sa propre entreprise. Il décide comment il fait son travail, achète ses propres outils, assume les risques financiers et peut tirer profit de l'efficacité qu'il obtient. L'organisation à laquelle l'entrepreneur fournit des services n'est pas tenue de déduire d'impôts à la source ni de cotisations au RPC et à l'assurance-emploi, de lui payer des vacances ou un salaire minimum, ni de verser des prestations. Bref, les employés sont au service de l'entreprise, tandis que les entrepreneurs indépendants gèrent leur propre entreprise.

Les tribunaux ont examiné les facteurs suivants pour déterminer si une personne est un entrepreneur indépendant ou un employé: le degré de contrôle que l'employeur exerce sur l'activité du travailleur; la capacité du travailleur d'être embauché par d'autres entreprises pour fournir des services; la capacité du travailleur d'embaucher des aides; si l'employeur fixe les heures de travail, le lieu et la quantité de travail à effectuer; si des procédures doivent être respectées, par exemple le port d'un uniforme et une présence obligatoire; et si la rémunération passe par une feuille de paie ou par une facture.

Une classification erronée prive des travailleurs de protections de base. Pour les entreprises conformes, cela crée des règles du jeu inégales, car celles qui utilisent le modèle Chauffeur inc. peuvent réduire leurs tarifs de plus de 30 %.

Du point de vue technologique, c'est une arme à double tranchant. Cela peut contribuer à assurer la conformité, mais cela permet aussi de contourner les règles. Les plateformes numériques et la gestion algorithmique peuvent être mises à profit pour repérer les personnes susceptibles d'être mal classées. Par ailleurs, on peut examiner de nombreux points de données pour vérifier et confirmer la situation d'emploi.

Enfin, je voudrais expliquer brièvement combien il est facile de se constituer en société. Premièrement, je crois que la réduction de la paperasse est une bonne chose. Mais les problèmes systémiques et structurels peuvent être un facteur aggravant.

Il est extrêmement simple de constituer une société au Canada. En dehors de la recherche d'un nom au moyen de NUANS, qui ne vérifie que des noms similaires, il y a un examen minimal du fonctionnement ou de la structure de l'entité. Cette simplicité permet aux transporteurs de faire pression sur les chauffeurs pour qu'ils se constituent en société, prolongeant davantage le modèle de Chauffeur inc. Je signale également que des particuliers ne peuvent pas se constituer en société s'ils gagnent moins de 30 000 \$.

L'éducation juridique peut probablement faire beaucoup pour aider les chauffeurs à connaître leurs droits en vertu de la loi. Elle peut les aider à se renseigner sur les avantages et les risques associés à la constitution en société et à éviter cette solution quand elle est inutile.

Pour anticiper sur ce dont j'espère pouvoir parler plus en détail pendant la période de questions, si on veut instaurer un équilibre entre équité d'une part et intégrité du processus d'autre part, il faudrait renforcer l'application de la loi, les vérifications des transporteurs et les solutions technologiques pour repérer les contrevenants potentiels, et entamer une réforme administrative qui, tout en continuant de faciliter la constitution en société, comporterait des mesures de protection contre les abus.

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kotak.

C'est au tour de M. Mitton.

Monsieur Mitton, vous avez cinq minutes.

Blaine Mitton (président, Mitton & Associates Inc.): Merci, monsieur le président et merci aux membres du Comité.

Je travaille dans le domaine des fusions et des acquisitions sur le marché de la logistique du transport au Canada, et c'est ce qui me donne une vue d'ensemble sur la façon dont le modèle de rémunération de Chauffeur inc. compromet le secteur, son intégrité et la possibilité d'une concurrence loyale. Le secteur du camionnage au Canada est l'un des plus importants moteurs économiques du pays, puisqu'il représente environ 6 à 8 % du PIB, mais ses fondements sont aujourd'hui fragilisés — non pas parce qu'on manque de lois, mais parce qu'elles ne sont pas appliquées.

Chauffeur inc. renvoie à un modèle de rémunération dans lequel les chauffeurs sont classés à tort comme des entrepreneurs indépendants pour éviter les cotisations au RPC, à l'assurance-emploi, et à la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail, ou CSPAAT, ainsi que les avantages sociaux. Des dizaines de milliers de chauffeurs sont désormais assujettis à ce système, qui se répand rapidement. On n'a pas besoin de nouvelle loi. On a besoin d'appliquer les lois que nous avons déjà, des lois que les Canadiens honnêtes respectent et dont les transporteurs malhonnêtes font fi.

Voici l'ampleur du problème. Au Canada, environ 376 000 camions de catégorie A sont en circulation. Si ne serait-ce que la moitié est liée aux flottes de Chauffeur inc., il s'ensuit qu'environ 150 000 camions sont exploités par des chauffeurs mal classés. Chacun représente environ 15 000 \$ par an en impôts et contributions sociales perdus, soit un manque à gagner de 2,25 milliards de dollars par an, non pas à cause de lacunes de la réglementation, mais à cause de l'inaction. La simple application de la loi dégagerait des sommes suffisantes pour financer la construction d'une grande autoroute ou accorder un allègement fiscal à des milliers de petites entreprises.

Il y a ensuite la question de la capacité de l'ARC au regard de la réalité. L'Agence emploie 60 000 personnes et dispose d'un budget annuel d'environ 5,6 milliards de dollars. En comparaison, l'IRS, aux États-Unis, n'emploie que 100 000 personnes, alors qu'elle a un ratio de 10 pour 1 en termes démographiques. Compte tenu des ressources de l'ARC, elle a déjà les outils nécessaires. Si seulement 100 vérificateurs étaient affectés à temps plein à des flottes qui ne paient pas leurs impôts, ils pourraient récupérer 1 milliard de dollars par an de pertes fiscales, soit un rendement du capital investi de 65:1. Ce n'est pas un problème de ressources, mais un problème de gestion et un choix de priorité. Commençons dès le 1^{er} novembre et faisons les choses correctement.

Concernant la distorsion de la concurrence, Chauffeur inc. ne se contente pas de tromper le gouvernement; ils portent également préjudice aux transporteurs légitimes. Un chauffeur légal coûte à son entreprise environ 105 000 \$ par an si l'on compte le salaire, les charges sociales et les avantages sociaux. Par contre, un entrepreneur de Chauffeur inc. lui coûte environ 60 000 \$, sans déductions ni avantages et sans aucune conformité. C'est un avantage de 45 000 \$ par chauffeur, et ce uniquement grâce à l'évasion fiscale. Pour une exploitation de 800 camions, cela représente un avantage annuel de 36 millions de dollars attribuable à une infraction à la loi. Les transporteurs honnêtes ne peuvent pas soutenir la concurrence dans ces conditions.

Rappelez-vous que nous avons entendu ce genre de transporteur dans l'une des séances précédentes et que nous avons vu ce qu'il laisse sur la table. Cela ne peut pas durer longtemps. Je dois avouer que c'est un homme de caractère. Pour ajouter au préjudice, les recettes de son entreprise ont diminué de 25 % pendant que les affaires de Chauffeur inc. augmentaient sous ses yeux. C'est tout à fait injuste.

L'application de la loi est la solution. Il doit y avoir une échelle de sanctions. Les mesures d'application doivent être claires, cohérentes et progressives: il faut donner à Chauffeur inc. un délai de conformité de 90 jours. Tous les transporteurs identifiés seront avisés qu'ils doivent inscrire leurs chauffeurs indépendants sur leur feuille de paie à moins de prouver leur statut légitime de propriétaire-exploitant et d'obtenir une confirmation par l'ARC et par Transports Canada.

Pour la première infraction après le délai de 90 jours, l'amende devrait être de 50 000 \$ par véhicule, plus les arriérés d'impôt et les intérêts. Pour la deuxième infraction, l'amende devrait être de 100 000 \$ par véhicule, plus les arriérés d'impôt et les intérêts, ainsi qu'une cotisation rétroactive de trois ans et une divulgation publique. Pour la troisième infraction, la sanction devrait être la suspension et la révocation de l'autorisation d'IUVU et du CNS jusqu'à ce que la conformité soit vérifiée. Les sanctions doivent être telles que la fraude ne soit pas rentable. Si un transporteur peut payer des amendes de 500 000 \$ pour économiser 1,5 million de dollars pour non-conformité, l'application de la loi est un échec.

Enfin, il faudrait publier des rapports trimestriels sur l'application de la loi indiquant les vérifications, les sanctions et les recouvrements. C'est ainsi qu'on bâtit la confiance.

Quant aux répercussions plus générales, je vais utiliser l'exemple de Peel. Dans la région de Peel, où Driver Inc. a pris racine, la fragilisation de la loi et de l'ordre est tangible. On compte 1 100 introductions par effraction, 400 vols avec violence, 2 100 vols de véhicules et 48 millions de dollars en saisies de drogue. C'est ce qui s'est passé jusqu'à présent cette année. L'an dernier, 220 camions et

52 remorques ont été volés, pour une valeur de 35 à 40 millions de dollars. Cette année, les chiffres sont à peu près les mêmes.

Ce ne sont pas des crimes isolés. Ils traduisent une perte de respect pour la loi et l'ordre dans toute la collectivité et partout au Canada. Un segment de notre société a maintenant besoin d'une application rigoureuse de la loi, parce que la confiance et la conformité volontaire ne sont plus des évidences. Quand des infractions à la loi sont tolérées dans un domaine, comme l'évasion fiscale par l'entremise du modèle Chauffeur inc., la tendance se répand dans d'autres domaines, comme le vol qualifié, le vol de véhicule et les atteintes à la sécurité, à l'assurance et à l'intégrité du fret. C'est un effondrement de notre culture de respect des règles, et le silence de l'ARC y contribue.

Un véritable plan d'application de la loi permettrait ce qui suit: appairer les données sur la paie avec l'enregistrement des véhicules et les déclarations T4 en fonction des camions immatriculés; vérifier les 300 principaux transporteurs de Chauffeur inc. — je suis sûr que nous pourrions vous en fournir une liste —, en commençant par les plus gros contrevenants; appliquer le délai de conformité de 90 jours et l'échelle de sanctions; assurer la coordination avec Transports Canada et les autorités provinciales; publier les résultats trimestriels pour que l'application de la loi reste transparente. Ce cadre permettrait de récupérer des milliards de dollars et de rétablir l'équité presque du jour au lendemain.

En conclusion, le Canada ne manque pas de règles; il manque de mesures d'application. L'ARC a les outils, les données et le mandat; elle n'a tout simplement pas agi. En consacrant une petite équipe spécialisée à cette tâche et en imposant des sanctions significatives, le Canada pourrait récupérer entre 1 et 2 milliards de dollars par an tout en rétablissant la confiance dans notre institution. Nous devons aux transporteurs légitimes et à tous les contribuables de veiller à ce que l'honnêteté soit récompensée et non punie...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mitton. Malheureusement, je vais devoir vous interrompre pour que tout le monde puisse vous poser des questions. Vous pouvez soumettre vos observations par courrier électronique. Nous les inclurons dans les témoignages, et les analystes seront très contents de les examiner quand nous rédigerons notre rapport.

Merci beaucoup de votre exposé préliminaire.

Nous allons commencer notre série de questions avec M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez six minutes.

Philip Lawrence: Merci beaucoup.

Mes questions s'adressent à vous, monsieur Kotak. J'aimerais qu'on m'explique la distinction entre un entrepreneur indépendant et un employé, car je ne suis pas sûr qu'on ait clairement expliqué la différence.

Quand un particulier ou une société... Je vais commencer par une personne. Une personne peut décider d'être entrepreneur indépendant ou employé. Cela dit, il existe des mesures de sauvegarde qui permettent à l'ARC ou à d'autres de considérer qu'un contrat est un contrat avec un entrepreneur indépendant ou avec un employé. C'est tout à fait légitime et légal, de sorte que la constitution d'une personne en société en bonne et due forme pour devenir une entreprise est légale et permise. Ce qui est préoccupant, du moins pour moi, c'est qu'on exploite des gens.

Monsieur Kotak, pourriez-vous m'expliquer pourquoi un employeur pourrait vouloir se servir de sa position de pouvoir pour inciter quelqu'un de moins averti à se constituer en société plutôt que d'être un employé?

Ritesh Kotak: Merci de votre question, monsieur Lawrence.

Il y a plusieurs raisons. Il est évident que la première raison est que cela coûte moins cher. Cela coûte évidemment moins cher en impôts, en cotisations au RPC et à l'assurance-emploi, en paie de vacances, en application du salaire minimum et en prestations. Selon les estimations, la différence serait d'environ 30 %. Donc, dans le modèle où le chauffeur est indépendant, l'entreprise pourrait faire des économies de 30 %.

Mais il y a autre chose. Il m'a fallu personnellement l'affronter — heureusement ou malheureusement, selon la façon dont on voit les choses —, et je parle ici de la cessation d'emploi, quand on quitte son poste. Il y a beaucoup de règles concernant la cessation d'emploi, qu'il s'agisse de la Loi sur les normes d'emploi ou d'autres règles. Je me prononce évidemment comme avocat autorisé à exercer en Ontario. Je sais bien que cela varie d'une province à l'autre, mais les éléments de base sont les mêmes. Quand on contourne le système et que l'on congédie un entrepreneur indépendant au lieu de respecter la règle du seuil des 25 employés ou plus, de la masse salariale de 2,5 millions de dollars, qui pourrait entraîner des indemnités de départ supplémentaires et des périodes de préavis conformes à la common law, etc., tout cela est nul et non avenu quand on a affaire à un entrepreneur indépendant plutôt qu'à un employé. C'est ainsi que le système est utilisé pour contourner les mécanismes de protection éventuels.

Philip Lawrence: Merci.

On pourrait sûrement envisager, me semble-t-il, qu'un employé se laisse convaincre de devenir un entrepreneur indépendant, parce qu'il pourrait réaliser des économies marginales en contribuant au RPC et même en retardant le paiement de l'impôt, mais les avantages de leur statut d'employé viendraient en fait en bonne partie après. Quand on n'est pas un expert en matière d'emploi et qu'on n'est pas très informé, on pourrait ne pas savoir que, en devenant entrepreneur indépendant, on ne participe plus au régime d'assurance-emploi. Donc, si on est congédié, on n'aura peut-être pas de protection, comme des dommages-intérêts en vertu de la common law. Un entrepreneur ne cotise pas au RPC, et on peut imaginer une situation où il deviendrait invalide et ne recevrait pas de prestations d'invalidité du RPC. Il pourrait même travailler pendant 30 ans et penser qu'il recevra des prestations du RPC, alors que ce n'est pas le cas.

Cette situation serait-elle possible, monsieur?

Ritesh Kotak: La réponse courte est oui. Je crois que le contournement de ces mécanismes de protection... Il y a aussi la pression: « écoutez, nous avons une possibilité d'emploi pour vous, mais il faudra remplir tels documents et vous constituer en société. » Il y a aussi le fait que, jusqu'à 30 000 \$, il n'est pas nécessaire de se constituer en société.

Quelqu'un qui ne comprend pas le droit du travail et les règles de l'emploi et qui ne signe pas de contrat ou ne passe pas par toutes les étapes... Il y a beaucoup de renseignements dans un contrat. Il y a des dispositions relatives à la probation. Il y a des dispositions concernant les vacances. La plupart des organisations ont des manuels pour expliquer leurs droits aux employés. Tout cela est contourné quand on est entrepreneur indépendant.

Philip Lawrence: Merci.

Concernant la classification, l'ARC, entre autres organismes gouvernementaux, classera... Il y a des décisions de la Cour suprême et des lois à ce sujet, mais, en réalité, c'est une question de bon sens: si cela ressemble à une entreprise et agit comme une entreprise, c'est probablement une entreprise. Je pense au rôle traditionnel d'un camionneur qui travaille pour une entreprise, c'est-à-dire quelqu'un dont l'horaire est établi par elle, quelqu'un qui conduit peut-être le camion de quelqu'un d'autre. Si toutes ces circonstances sont réunies, d'après mon interprétation de la loi et des décisions de la Cour suprême, cette personne serait probablement considérée comme un employé.

Est-ce que vous comprenez la même chose?

Ritesh Kotak: Je crois qu'il faut faire preuve de bon sens et se montrer raisonnable dans certains de ces cas. Selon l'adage courant, si cela ressemble à un canard et que cela cancanne, c'est que c'est un canard. Si la personne agit comme un employé — si les six éléments que j'ai énumérés dans mon exposé préliminaire sont présents —, il ne convient pas de contourner ces critères et de classer la personne comme entrepreneur indépendant, même s'il y a des situations légitimes pour cela.

J'espère que cela répond à votre question.

Philip Lawrence: Merci beaucoup. Vous avez fait de l'excellent travail. Je vous en suis reconnaissant.

Le président: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous avez six minutes.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

C'est un plaisir de vous rencontrer tous les trois. Nous avons entendu d'excellents témoignages tout au long de cette étude, et c'est vraiment important.

Je vais essayer de vous donner la parole à tous les trois. Et je vais commencer par Mme Spence.

Concernant la vérification que vous avez effectuée, pourriez-vous nous fournir le texte du rapport? Je sais qu'il est en ligne, mais il s'agit de renseignements très précieux. Si vous pouviez nous le fournir dans le cadre de votre témoignage, ce serait vraiment important.

J'ai quelques questions au sujet de la période. Cette vérification a-t-elle été effectuée en 2023?

Shelley Spence: Elle a été effectuée en 2019.

Mike Kelloway: Est-ce qu'une vérification antérieure permettrait de juxtaposer, de contraster ou de comparer les données ou s'agissait-il de toutes premières données pour l'époque?

Shelley Spence: Je n'ai pas la réponse en tête.

Je suis vérificatrice générale depuis deux ans, et ce serait antérieur à 2019, mais nous avons fait une vérification des permis de conduire pour les conducteurs réguliers en 2024, et je crois que nous en avons fait une également avant 2019.

Mike Kelloway: Si vous pouvez nous envoyer ce rapport pour l'étude, je vous en serais très reconnaissant. Je pense que ce serait intéressant.

J'ai une brève question, puis je passerai à M. Kotak.

Concernant les 19 recommandations... Dans le cadre de cette étude, nous avons pu conclure clairement qu'il est possible de renforcer certaines mesures à l'échelle provinciale, comme la formation et les cadres de réglementation, et puis il y a le segment important qui relève de l'ARC. Je me pose la question. Dans les 19 recommandations, a-t-on réparti les mesures entre les compétences provinciales et fédérales?

Shelley Spence: Toutes nos recommandations étaient adressées au ministère des Transports de l'Ontario. Elles portent essentiellement sur ce qui relève de son pouvoir de réglementation. Aucune n'était d'ordre fédéral.

Mike Kelloway: Cela relève de la compétence provinciale. Merci beaucoup. Merci de vos réponses.

Monsieur Kotak, je vais vous surprendre tout de suite: je ne suis pas techno. Il m'a fallu un certain temps pour comprendre ce qu'était la chaîne de blocs, et, il y a cinq ans, l'IA. Nous en apprenons beaucoup en ce moment à ce sujet.

Vous avez parlé d'équité et d'intégrité en insistant sur ces deux principes. Je m'interroge sur les outils ou les plateformes numériques qui pourraient servir à mieux surveiller les pratiques d'emploi dans le secteur du camionnage sans porter atteinte à la vie privée. Quels conseils pourriez-vous nous donner sur l'usage de la technologie pour créer cet équilibre?

Ritesh Kotak: Je vous rappelle que la technologie n'est qu'un outil. Elle ne remplace rien, elle est là pour aider.

Grâce à l'intelligence artificielle, à l'apprentissage automatique et à l'émergence de la technologie, on peut utiliser certaines mesures et certains outils. D'emblée, je parlerais de la reconnaissance des formes. Si, par exemple, des particuliers créent des sociétés ou déposent des documents, on est très près de pouvoir recourir à la reconnaissance des formes pour identifier ceux qui abusent du système.

Comme mon collègue vous l'a dit, quand on a des ressources très limitées, il faut savoir où concentrer les efforts. C'est une sorte de sonnette d'alarme qui vous avertit qu'il est temps de fixer l'ordre de priorité de ces enjeux par rapport à d'autres. Ce serait la composante de reconnaissance des formes.

Quelque chose d'aussi simple qu'un robot conversationnel basé sur l'IA... Cette technologie est partout, et elle permet à des particuliers aussi bien qu'à des entreprises de demander à un robot ce qu'il faut faire dans une situation...

Mike Kelloway: Monsieur Kotak, je ne veux pas vous interrompre, mais pourriez-vous expliquer aux gens de 55 ans, comme moi, ce qu'est un robot conversationnel basé sur l'IA? De quoi s'agit-il? Je crois qu'on a besoin de détails pour les recommandations. Qu'est-ce que c'est au juste?

Si vous pouviez préciser, ce serait vraiment bien.

Ritesh Kotak: Désolé, oui, bien sûr.

Nous avons tous des recherches à faire. Nous allons en ligne, et nous cherchons quelque chose. Ces renseignements sont nos intrants. Ils seront traités et produiront des extrants, c'est-à-dire des résultats. Ce n'est pas très naturel. Ce n'est pas une conversation naturelle.

Avec la technologie actuelle, on peut avoir une conversation très naturelle avec, en substance, un algorithme qui peut fournir de l'information — il est formé à partir de données exactes provenant de

sources, en l'occurrence du gouvernement du Canada ou des provinces selon le champ de compétence — sur les droits de l'intéressé et donner accès à des ressources supplémentaires pour vous orienter dans la bonne direction. Sur le fond, l'idée est de créer un moyen d'obtenir des réponses à des questions en toute sécurité.

Mis à part la protection de la vie privée, on peut aussi y trouver des analyses. Quels types de questions les gens posent-ils? À quelle fréquence les posent-ils? Peut-on avoir des données selon les régions?

Je sais que mon temps de parole est écoulé, mais ce serait un des moyens de tirer parti de la technologie.

Mike Kelloway: Merci beaucoup.

Monsieur Mitton, dans votre exposé préliminaire, vous avez énuméré beaucoup de statistiques. Cela m'a peut-être échappé, monsieur, mais auriez-vous des renseignements que vous pourriez nous communiquer à partir des statistiques dont vous nous avez parlé aujourd'hui? Vous avez donné beaucoup de statistiques sur la criminalité et sur la corrélation entre différents aspects — la relation de cause à effet. Pourriez-vous nous fournir des éléments concrets à l'appui de votre exposé préliminaire?

Je vous en serais très reconnaissant.

Blaine Mitton: Eh bien, les éléments concrets... Mon collègue vous a parlé de ChatGPT. On peut participer à une séance de clavardage et trouver tous les crimes, la liste des crimes et toutes ces choses, et, en fait, c'est ce que j'ai fait pour préparer mon exposé. Je crois que vous avez des exemplaires de mon exposé original, dans lequel j'ai énuméré tous les enjeux.

On parle de sécurité. On parle de criminalité. Tout cela est associé à un segment de notre société. C'est triste à dire, mais nous devons régler ces problèmes à l'échelle de la société...

Mike Kelloway: Je ne veux pas vous interrompre, monsieur, mais si vous pouviez soumettre... Il y avait beaucoup de statistiques et beaucoup de corrélations que, à vrai dire, le Comité aurait besoin d'examiner. Sur le fond, je vous demande de nous montrer comment vous avez obtenu tous ces renseignements sur la corrélation entre certains groupes et certains crimes. Je crois qu'il est important que votre témoignage soit très clair, et je veux m'assurer que nous allons au fond des choses.

Si vous pouviez nous soumettre le tout, ce serait vraiment bien. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Mitton, nous veillerons à vous expliquer comment soumettre ces renseignements au Comité.

[Français]

C'est maintenant à votre tour, monsieur Barsalou-Duval. Vous disposez de six minutes.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Messieurs Kotak et Mitton, on entend souvent les camionneurs sur le terrain dire que, lorsqu'on attrape des entreprises qui utilisent le stratagème « Chauffeurs inc. », on attrape seulement les petits acteurs, c'est-à-dire ceux qui exploitent des entreprises de prestation de services personnels. C'est triste parce que...

Monsieur le président, il semble y avoir un problème d'interprétation.

Le président: Je vais arrêter le chronomètre, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Avez-vous un problème avec le service d'interprétation, monsieur Mitton?

Blaine Mitton: Oui.

Le président: Cela pourrait prendre quelques minutes. Nous allons donc suspendre la séance jusqu'à ce que le problème soit réglé. Je sais que vous avez un appareil spécial et qu'il faut s'assurer qu'il fonctionne bien.

La séance est suspendue à la demande de la présidence.

● (1655)

(Pause)

● (1655)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, la parole est à vous. Il vous reste 5 minutes et 40 secondes.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à MM. Kotak et Mitton. Cela concerne la façon utilisée pour attraper les gens qui utilisent le stratagème « Chauffeurs inc. » et qui ne sont pas les petits acteurs. Dans le cas de ces derniers, c'est assez facile: il s'agit d'entreprises incorporées dans le secteur du camionnage qui n'ont ni employés ni camions. La situation est claire et assez évidente.

Pour ce qui est des gros bonnets, ceux qui donnent du travail et sont les véritables employeurs, comment les trouve-t-on et les attrape-t-on?

● (1730)

[Traduction]

Blaine Mitton: Si vous me permettez de répondre, monsieur, on peut les identifier assez facilement. À vrai dire, j'ai identifié plus de 80 entreprises de transport qui, selon moi, étaient de Chauffeur inc. J'ai envoyé cette liste aux responsables d'une grande entreprise de transport en Ontario. Ils y ont ajouté des noms et n'en ont supprimé aucun. J'ai également transmis cette même liste aux responsables d'une grande entreprise du Québec. Ils ont, eux aussi, ajouté des noms et n'en ont supprimé aucun. Il ne nous est pas difficile, dans notre secteur, d'identifier ceux qui sont de Chauffeur inc.

En fait, si vous vous occupez des 100 principales entreprises de camionnage qui sont de Chauffeur inc., vous réglerez la plupart des problèmes liés à l'ARC et vous récupérerez l'argent. C'est ce qu'il faut faire.

Ce monsieur a une autre façon de faire. Il peut encore mieux s'expliquer.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Kotak, voulez-vous ajouter quelque chose?

[Traduction]

Ritesh Kotak: Je vous remercie.

Pour faire suite — je vais enlever mon chapeau d'avocat et mettre celui de technologue —, je crois qu'il y a moyen de mettre la technologie au service de la reconnaissance des formes. Je ne sais

pas dans quelle mesure les systèmes sont reliés en amont relativement au moment où une société est créée, au type de classification inscrit et au moment où les charges sociales sont soumises par des organisations. Au milieu de toutes ces données, ce que vous cherchez est une aiguille dans une botte de foin. Cela peut être fastidieux, mais je crois qu'il y a moyen d'utiliser la reconnaissance des formes en combinant ces différents ensembles de données.

Je le redis, mis à part la protection de la vie privée... Ce sera certainement un obstacle. Il pourrait être nécessaire d'adopter une loi pour régler certains de ces cas. Il y a aussi l'enjeu du champ de compétence. Les gouvernements fédéral et les gouvernements provinciaux doivent travailler main dans la main, comme mon collègue l'a dit dans son exposé préliminaire. Il y a cet élément à prendre en considération.

En matière de reconnaissance des formes, la technologie existe à condition que ces systèmes soient interconnectés. Elle permet, en amont, d'identifier les entreprises qui abusent du système et de les assujettir à une vérification par l'organisme d'application de la loi compétent.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Je trouve cette question importante, parce que, quand on repère les petits acteurs, comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est facile. On les identifie et on tape dessus. Toutefois, ils vont être remplacés par d'autres, et ainsi de suite. Il y aura une faillite ou une mise hors service d'une façon quelconque auprès des autorités réglementaires. Pour ce qui est des compagnies plus importantes qui donnent de l'ouvrage, s'il y avait une volonté du gouvernement de les attaquer, c'est l'entièreté de la pyramide qui tomberait, parce que ce sont elles qui sont au sommet.

J'ai une question à vous poser, monsieur Kotak. Je sais que vous avez travaillé avec la police en matière de cybercriminalité. Avez-vous eu connaissance, dans une certaine mesure, de l'implication du crime organisé dans le monde du camionnage qui serait lié au phénomène « Chauffeur inc. »?

[Traduction]

Ritesh Kotak: Je pense qu'un représentant des forces de l'ordre serait mieux placé que moi pour répondre à cette question, mais il me semble inévitable qu'un élément soit lié à l'exploitation d'employés. Il y a aussi le contournement des impôts et des règles. Le lien avec le crime organisé en est un élément important — et je rappelle que la police en a parlé à maintes reprises. Je ne suis pas un expert en la matière. Je n'ai pas travaillé dans ce domaine, et il serait malvenu de ma part de faire des commentaires à ce sujet, mais tout le monde sait, je crois, qu'il y a un lien.

● (1735)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Madame Spence, dans vos remarques, vous avez mentionné que lorsque les entreprises entraînaient et testaient elles-mêmes leurs propres employés, ces derniers atteignaient un taux de réussite de 98 % à l'examen pour obtenir leur permis de conduire. Or ceux qui s'adressent au ministère des Transports de l'Ontario pour faire l'examen par leurs propres moyens ont un taux de succès de 68 ou de 69 %.

Comment expliquez-vous ça? Est-ce parce que l'examen est évalué de façon complaisante dans les entreprises ou, au contraire, c'est parce qu'elles donnent une meilleure formation? Y a-t-il de meilleures façons de faire passer l'examen que par les autorités régulières?

[Traduction]

Shelley Spence: À partir du taux de réussite de 95 %, nous avons examiné ce que les centres de tests de conduite ont constaté, à savoir un taux de 68 ou 69 %, pour comparer. Nous n'avons pas examiné de près le genre de formation qu'ils reçoivent. Il est très facile d'obtenir un permis d'un organisme autorisé à vous le fournir. En fait, nous travaillons actuellement à une vérification des permis de conduire et de la formation des chauffeurs. Nous sommes justement en train d'examiner cette question en profondeur, mais les résultats de cette vérification ne sont pas encore disponibles.

Le président: Merci beaucoup, madame Spence.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est au tour de M. Albas.

Monsieur Albas, vous avez cinq minutes.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de leur présence ici aujourd'hui.

Madame la vérificatrice générale, je vous remercie de votre service à la population et de votre présence parmi nous aujourd'hui. Je vais vous adresser la plupart de mes questions, même si mon temps est évidemment limité.

Tout d'abord, dans votre travail... Nous sommes un comité fédéral des transports et nous nous intéressons à l'évolution de la situation du camionnage au Canada. J'aimerais donc savoir si certains éléments de ce que vous avez vu en Ontario pourraient être intégrés dans le contexte de notre étude. Selon vous, y aurait-il des leçons à tirer de votre étude sur MTO qui pourraient plus généralement intéresser le Comité?

Shelley Spence: Je crois que les leçons tirées de notre étude sur le ministère des Transports de l'Ontario pourraient probablement être utilisées partout au pays. Quel est le rythme des inspections? Qu'est-ce qu'on inspecte précisément? Est-ce que ce sont des inspections routières ou des inspections dans une municipalité? Compte tenu de certains taux d'accidents et de leurs causes, et certainement la façon dont nous testons et formons nos chauffeurs, ces inspections devraient probablement être systémiques à l'échelle du Canada, simplement pour vérifier ce qui se passe.

Il y a aussi l'inspection des véhicules, en s'assurant que chacune des entreprises de camionnage est vérifiée: 56 % d'entre eux ne sont pas testés, et certains affichent un taux de collision très élevé. Il est très important de procéder à des tests et à des inspections en fonction des risques, autrement dit de repérer les brebis galeuses, de les inspecter et de s'assurer qu'elles font ce qu'elles sont censées faire. Pour ce qui est de la conduite automobile, le permis de catégorie A par rapport aux autres catégories sera différent dans chaque province, mais est-ce qu'il y a des distinctions? La formation est-elle adaptée au type de véhicule? Est-ce qu'il se produit plus d'accidents avec faute dans une certaine catégorie de permis?

Les données existent. On peut les analyser. Mon collègue ici présent vous dira qu'on peut examiner et analyser les données pour connaître le nombre de collisions, le nombre de décès et les raisons de ces décès, et ensuite remonter la chaîne vers ce qu'on cherche dans le cadre de ces inspections. N'importe quelle province serait habilitée à tester et à former les chauffeurs, à tester les véhicules, et à s'assurer qu'elles ont une bonne liste d'inspection détaillée et qu'elles font suffisamment d'inspections. C'est ce que nous avons constaté au départ: si l'on avait conservé le niveau de 2014, on aurait retiré de la circulation 10 000 véhicules non sécuritaires. C'est de cette façon proactive qu'on s'assurera que ces décès, ces collisions et ces blessures ne se produisent pas.

• (1740)

Dan Albas: Vous parlez de proactivité, et c'est très intéressant parce qu'il me semble — je ne m'attends pas à ce que vous nous parliez du gouvernement fédéral puisque votre travail porte évidemment sur l'Ontario — il me semble, disais-je, qu'EDSC et l'ARC... Il y a des problèmes majeurs, notamment en ce qui concerne le moratoire, mais on dirait que ces indicateurs sont décalés, parce qu'il découleraient de plaintes ou seraient signalés après coup. Il serait probablement utile de procéder à des inspections plus proactives à l'avance, d'une autre manière.

Qu'en pensez-vous? Est-ce que vos constatations vont dans ce sens?

Shelley Spence: Oui, nos constatations... Comme les inspections routières sont aléatoires, nous avons été en mesure d'extrapoler à partir de ces renseignements pour conclure que, si on avait continué d'en faire autant qu'avant, il y aurait eu 10 000 véhicules dangereux de moins sur la route.

Pour revenir à ce que vous avez dit, il y a des façons très proactives de le faire et aussi d'examiner la façon dont les camionneurs sont formés. Quels sont les tests applicables aux différentes catégories? Quelles sont les exigences à respecter pour s'assurer qu'on donne un permis à des chauffeurs prudents?

Dan Albas: Merci beaucoup.

Monsieur Kotak, certains ont laissé entendre au Comité que les travailleurs étrangers temporaires — ces ressortissants étrangers titulaires d'un permis — ne devraient pas être autorisés à obtenir le statut de personne morale. Qu'en pensez-vous?

Ritesh Kotak: Je n'ai pas vraiment d'opinion à ce sujet. Pour l'instant, je m'intéresse au fait qu'il est très facile de créer une société, mais je n'ai rien à dire par ailleurs.

Dan Albas: Dans ce cas, veuillez soumettre vos réflexions au Comité. Je sais que c'est une question rapide.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

C'est au tour de M. Gaheer.

Vous avez cinq minutes, monsieur Gaheer.

Iqwinder Gaheer: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence parmi nous.

Madame Spence, mes questions s'adressent surtout à vous.

C'est le ministère des Transports de l'Ontario qui est responsable de la délivrance des permis, n'est-ce pas?

Shelley Spence: Oui.

Iqwinder Gaheer: Vous avez dit récemment, en réponse à une autre série de questions, que vous étiez en train de faire une étude sur l'octroi de permis.

Shelley Spence: Oui. C'est en cours. L'étude portera également sur le ministère des collèges de l'Ontario. Il s'agit du MCURES. C'est un nom assez long, et je vais donc simplement dire « ministère des collèges ».

Iqwinder Gaheer: Je comprends.

Pourriez-vous nous en parler un peu? À cet égard, on me signale beaucoup de problèmes liés à la délivrance de permis, et on se demande si le module de formation est entièrement suivi, si les étudiants portent attention, s'ils sont pleinement immergés dans cette expérience et, sur le fond, si quelqu'un paie leur permis. Je ne sais pas à quel point c'est un souci exagéré, mais on en entend parler dans les médias sociaux. J'en entends parler par des gens de ma circonscription de Mississauga—Malton.

Se pourrait-il que des gens aient payé pour ne pas suivre de cours et ne pas être testés et qui, au final, paient pour avoir leur permis?

Shelley Spence: Je ne peux pas parler de l'étude en cours, car le rapport doit d'abord être déposé auprès de mon Parlement.

Mais je peux vous dire que nous avons effectué une vérification de la formation des chauffeurs désireux d'obtenir un permis de conduire de catégorie G en 2024. Nous avons chargé des clients fictifs, si on veut, de suivre les cours. Sur les 11 personnes que nous avons envoyées suivre un cours, quatre ont pu éviter toutes les épreuves de conduite sauf une heure en voiture sur route.

Certaines entreprises permettent à des gens d'acheter leur permis sans faire le travail. C'est ce que nous avons constaté pour les permis de catégorie G. J'ai cherché à savoir si c'est ce qui se passe dans le secteur du camionnage commercial, mais je ne peux pas vous en parler pour l'instant.

Iqwinder Gaheer: J'ai hâte de lire le rapport.

Les recommandations que vous avez formulées dans l'autre rapport... Y en a-t-il sur l'éducation et la sensibilisation pour aider les nouveaux camionneurs à comprendre ce qu'est un employé, ce qu'est un chauffeur indépendant et ce que sont leurs responsabilités dans l'un ou l'autre cas?

Shelley Spence: À l'époque — c'était en 2019, donc avant la pandémie —, nous n'avons pas abordé le problème des Chauffeurs inc., ou celui de la constitution en société, qui a été assez largement discuté avec le Comité. Nous nous sommes plutôt intéressés au rôle du ministère des Transports dans la réglementation des chauffeurs. C'est notamment là que nous nous sommes penchés sur la question de la délivrance des permis et des inspections.

• (1745)

Iqwinder Gaheer: Avez-vous constaté que le MTO offrait suffisamment d'éducation et de formation continue?

Shelley Spence: Pour ce qui est de la formation des chauffeurs, la vérification des permis de conduire de catégorie G nous a permis de constater qu'il y avait une surveillance insuffisante — je suppose que c'est ainsi qu'on pourrait le dire — pour s'assurer que les titulaires de certificat ne se contentent pas de « signer sur la ligne pointillée » pour obtenir leur permis.

Iqwinder Gaheer: Dans votre exposé préliminaire, vous avez parlé de recommandations qui n'ont pas eu de suite. Savez-vous lesquelles?

Shelley Spence: Dans le cadre de notre suivi quinquennal, nous le vérifions à un niveau très sommaire, et je ne peux donc pas vous donner de détails. Mais je peux vous dire que certaines recommandations ont été concrétisées. Le ministère a déterminé le nombre d'inspections routières qu'il faut effectuer et il est en train d'élaborer un plan de formation du personnel — ce genre de choses.

Pour ce qui est des 14 %, j'imaginais bien que quelqu'un me poserait la question, mais nous n'avons pas divulgué publiquement lesquelles.

Iqwinder Gaheer: Merci.

C'est tout pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gaheer.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Mitton, il y a deux semaines, j'ai participé à une conférence de presse avec de nombreux membres de l'Association du camionnage du Québec. Une des recommandations qui en est ressortie propose d'établir un registre pancanadien des infractions pour que les contrôleurs routiers aient accès aux infractions qui ont été commises d'autres provinces et puissent ainsi plus facilement intercepter des gens fautifs.

Pensez-vous que ce serait utile?

[Traduction]

Blaine Mitton: Ils ne sont pas à la hauteur du Code. Je dirais que cela revient à la question de savoir s'ils ont été formés et s'il s'agit de Chauffeurs inc. ou non. C'est isolé.

Il y a une grande différence entre ce que j'appelle les entreprises légitimes et les entreprises illégitimes dans le secteur du camionnage. Les entreprises légitimes consacrent beaucoup de temps au matériel, à la sécurité et à la responsabilité du chauffeur, et il y a beaucoup de formation. Il y a beaucoup de sentiment d'appartenance, si je puis dire. Quand vous parlez aux responsables de ces entreprises et à leurs chauffeurs, il y a un sentiment d'appartenance et de responsabilité à l'égard du travail bien fait. Ce n'est pas tout à fait la même chose de l'autre côté de la médaille avec les Chauffeurs inc.

Est-ce que cela répond à votre question?

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je ne suis pas certain que vous avez bien compris ma question, mais j'ai aimé votre réponse quand même.

Monsieur Kotak, avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

[Traduction]

Ritesh Kotak: Je veux m'assurer d'avoir bien compris la question. Parlez-vous des mécanismes de contrôle?

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je vais la répéter, parce que je pense qu'il y a peut-être eu un problème d'interprétation.

Il est proposé que les constats d'infraction qui sont liés au transport par camion et qui ont été remis par des contrôleurs routiers ou par des policiers dans n'importe quelle province soient consignés dans un registre qui serait accessible dans toutes les provinces. Présentement, les contrôleurs routiers du Québec, par exemple, n'ont accès qu'aux infractions commises au Québec. Ils ne peuvent pas voir celles qui ont été commises en Ontario ou au Nouveau-Brunswick, par exemple. Il est donc plus difficile pour eux de faire leur travail et d'intercepter des camions qui ne sont pas en règle.

Pensez-vous qu'un tel registre partagé serait utile?

[Traduction]

Ritesh Kotak: La réponse courte est oui. L'accès à des données pertinentes et l'accès à ces données quand on en a besoin, et les avantages qui découlent de l'intégration des systèmes... Dans l'ensemble, oui, des données sont déjà partagées dans de nombreux secteurs.

Encore une fois, la réponse courte est oui.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est au tour de M. Lewis.

Vous avez cinq minutes, monsieur Lewis.

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

Je remercie tous les témoins de leurs commentaires cet après-midi. Je leur suis reconnaissant de nous avoir accordé du temps.

Monsieur le président, je vais adresser toutes mes questions à M. Mitton.

Je vais commencer par lire une citation, monsieur Mitton. Elle est de vous, je crois. Et ce sera ma première question.

Nous ne demandons pas l'aumône, nous exigeons une place à la table des négociations. L'économie canadienne roule sur des pneus. Si nous perdons l'accès à notre marché le plus critique, nous en perdrons plus que du commerce, nous perdons de l'influence. Nous avons gagné notre place dans la chaîne d'approvisionnement nord-américaine. Nous devons maintenant la défendre. N'attendons pas de solution. Soyons ceux qui la trouvent.

Je crois que vous parliez du camionnage transfrontalier. J'aime beaucoup cette citation.

Ma circonscription, Essex, est située juste à côté du poste frontalier international le plus achalandé d'Amérique du Nord. Je crois que votre entreprise faisait partie de la fusion d'IFS Trucking avec RIMS Transport, qui se trouve dans ma circonscription.

• (1750)

Blaine Mitton: Ce sont de très bonnes entreprises, monsieur.

Chris Lewis: C'est bon à savoir.

Comme c'est dans ma circonscription que se trouve le poste frontalier international le plus achalandé d'Amérique du Nord, pourriez-vous nous parler de l'impact des Chauffeurs inc. sur le camionnage transfrontalier.

Blaine Mitton: De façon générale, le camionnage transfrontalier a besoin de bons chauffeurs aux États-Unis. Il suffit d'un rien pour causer un accident. J'y pensais aujourd'hui. Sur 500 milles de parcours, il y aura au moins deux ou trois occasions où il faudra que le

camion soit conduit par quelqu'un de qualifié, car il y a une charge de 80 000 livres à surveiller. Aux États-Unis, il vaut mieux avoir quelqu'un qui sait où il va et qui a été formé et entraîné par un chauffeur d'équipe pour savoir ce qu'il fait. Je ne pense pas que ce soit le cas de l'autre côté de la société, comme je l'appelle. Un chauffeur canadien roulant aux États-Unis ne tient vraiment pas à avoir un accident. Il y risque des verdicts nucléaires et toutes sortes de choses.

Comme certains témoins l'ont laissé entendre l'autre jour, des noms d'entreprises changent tout d'un coup. C'est une difficulté supplémentaire pour tout le monde.

C'est une réputation pour le Canada.

Chris Lewis: Absolument. Merci, monsieur.

Un de mes électeurs m'a écrit pour me dire qu'il travaille dans ce domaine depuis plus de 20 ans et qu'il a dû cesser ses activités en raison du manque de formation des nouveaux chauffeurs depuis 10 ans. Il m'a dit textuellement: « J'ai peur, je ne veux plus être sur la route. » Un autre électeur, gestionnaire de flotte, m'a écrit pour me dire ceci: « Je suis propriétaire d'une entreprise de deuxième génération. Je m'inquiète non seulement pour l'avenir de ma famille, mais aussi pour toutes les familles de Windsor-Essex dont nous et d'autres transporteurs respectueux des lois employons des membres dans notre collectivité. Ce sont des camionneurs professionnels qui ont peur d'être sur la route et qui craignent pour la sécurité de leurs familles. »

Pourriez-vous nous expliquer en quoi le modèle des Chauffeurs inc. désavantage les entreprises de camionnage conformes et, par conséquent, met les Canadiens en danger sur les routes, notamment ceux de mes électeurs qui sont des chauffeurs de camion professionnels qui ont peur d'être sur la route.

Plus précisément, quels sont les chiffres et en quoi les entreprises de camionnage conformes sont-elles désavantagées?

Blaine Mitton: Les entreprises de camionnage conformes sont désavantagées en raison des coûts. Elles paient des salaires et des prestations et versent des impôts au gouvernement. L'écart entre un Chauffeur Inc. et ce que j'appelle une entreprise légitime est d'environ 45 000 \$ — j'explique dans mon rapport comment j'en suis arrivé à ces chiffres — ce qui est beaucoup. C'est énorme.

Les entreprises légitimes, parce qu'elles ont le sens des responsabilités, consacrent plus de temps à la formation que les autres, qui font venir un chauffeur, le mettent dans un camion et lui donnent une formation minimale, comme nous l'ont expliqué les gens des ressources humaines l'autre jour. Si vous avez une formation minimale et devez conduire un gros camion, vous êtes dangereux; vous ne pouvez pas faire autrement. Il faut beaucoup de concentration pour conduire un gros camion.

J'ai grandi dans une ferme et je sais de quoi je parle. Ce que j'ai fait à l'époque est une autre histoire, mais j'y ai appris la différence entre les gens qui sont formés et ceux qui ne le sont pas: quand ils sont sur la route et doivent réagir, il y a une grande différence.

Chris Lewis: Merci beaucoup, monsieur Mitton.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis.

Madame la vérificatrice générale Spence, monsieur Kotak et monsieur Mitton, je tiens à vous remercier au nom de tous les membres du Comité, tout d'abord de votre patience quand nous avons un peu dépassé notre temps en raison de problèmes audiovisuels, mais aussi de vos témoignages dans le cadre de cette étude très importante. Je vous souhaite un bon retour chez vous.

Chers collègues, avant de lever la séance, comme nous en avons discuté précédemment, nous avons un budget pour cette étude. Ai-je le consentement unanime pour adopter le budget qui a été distribué aux membres?

Des députés: D'accord.

Le président: C'est adopté.

Merci beaucoup, chers collègues. Je vous souhaite une excellente soirée.

Allez, les Blue Jays!

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>