



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

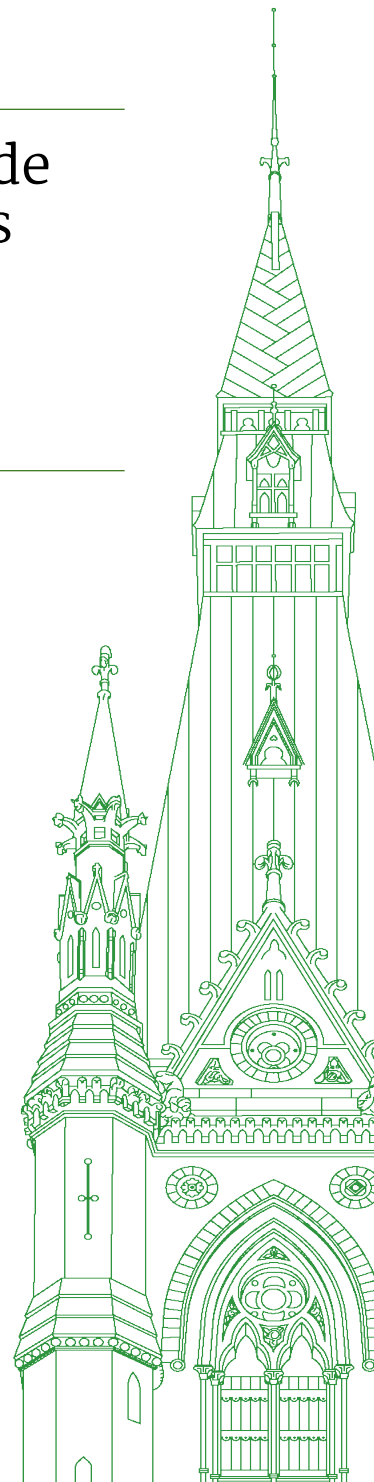
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 013

Le mardi 28 octobre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le mardi 28 octobre 2025

• (1545)

[Traduction]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 13^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 18 septembre 2025, le Comité reprend son étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous une forme hybride, conformément au Règlement.

J'aimerais formuler quelques observations à l'intention de nos témoins et des députés. Tout d'abord, veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône de microphone pour activer votre micro, et mettez-le en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Pour les personnes présentes sur Zoom, au bas de votre écran, vous pouvez sélectionner le canal d'interprétation qui vous convient. Vous pouvez choisir « parquet », « anglais » ou « français ». Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette et sélectionner le canal souhaité devant vous. Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Pour les personnes présentes dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Pour ceux qui sont sur Zoom, veuillez utiliser la fonction de main levée. Le greffier et moi-même ferons de notre mieux pour gérer l'ordre des interventions. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

[Français]

De l'Association du camionnage du Québec, nous accueillons M. Marc Cadieux, président-directeur général, et Mme Josyanne Pierrat, directrice du secteur Conformité et affaires juridiques.

Je vous souhaite la bienvenue à tous les deux.

[Traduction]

Nous accueillons M. Maximilien Roy, vice-président par intérim, Stratégie; et Mme Cecilia Omole, gestionnaire, Politique commerciale, du Bureau d'assurance du Canada. Nous avons Mme Kim Richardson, conseiller principal, de la Professional Truck Training Alliance of Canada, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Merci d'avoir pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui. Nous allons maintenant commencer les déclarations liminaires.

[Français]

Monsieur Cadieux, vous avez la parole pour cinq minutes.

Marc Cadieux (président-directeur général, Association du camionnage du Québec): Merci, monsieur le président.

Je veux remercier aussi tous les membres de ce comité de nous permettre de leur adresser la parole au sujet de l'impact du stratagème de « Chauffeurs inc. » sur l'industrie du camionnage.

En plus de nos commentaires aujourd'hui, nous aimerions vous informer d'emblée que l'Association du camionnage du Québec soutient entièrement l'allocution et les commentaires faits par sa fédération, l'Alliance canadienne du camionnage, sur le dossier qui nous interpelle: le fameux stratagème de « Chauffeurs inc. » Je salue d'ailleurs la présence du président de l'Alliance, M. Stephen Laskowski, qui est avec nous aujourd'hui. De plus, l'Association du camionnage du Québec soutient les solutions présentées dans le mémoire de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec.

Laissez-moi vous présenter notre association. Depuis 75 ans, l'Association du camionnage du Québec regroupe de nombreux intervenants travaillant dans l'industrie du camionnage. Elle représente plus de 500 membres, de transporteurs publics et privés et des fournisseurs de services, dont les opérations combinées représentent près de 80 % des opérations de transport contre rémunération au Québec. Son chiffre d'affaires annuel s'élève à 2,5 milliards de dollars.

L'ACQ intervient sur ce sujet auprès du gouvernement du Québec depuis le 26 juin 2012, très exactement. Le stratagème « Chauffeurs inc. » ne se limite pas à un simple problème économique. Il s'agit d'un phénomène dévastateur qui fragilise l'ensemble de l'industrie, met en danger la sécurité de tous les usagers de la route et provoque une véritable crise sociale.

Chaque année, ce système détourne des milliards de dollars de notre économie, des sommes qui devraient normalement alimenter notre réseau social, nos hôpitaux, nos écoles et nos infrastructures publiques, qui sont les piliers mêmes de nos valeurs nationales.

Ce stratagème, par son ampleur et sa complexité, agit comme une toile tentaculaire, et il n'existe pas de solution unique ou instantanée pour y remédier. Cependant, une chose demeure essentielle: la volonté ferme et claire du gouvernement de rétablir l'équilibre et de mettre fin à ces dérives. Sans cette volonté politique, aucun changement durable ne sera possible.

Il est urgent de donner un véritable coup de barre et de doter les autorités de pouvoirs plus coercitifs et d'outils permettant une intervention beaucoup plus rapide. À l'heure actuelle, le traitement d'un dossier par une seule agence gouvernementale peut prendre jusqu'à trois ans avant qu'une condamnation soit prononcée et que les amendes soient réellement perçues.

Ce délai inacceptable permet aux entreprises frauduleuses de poursuivre leurs activités, de continuer à profiter du système et de perfectionner leur stratagème au détriment de ceux qui respectent les règles. Au même moment, le nombre de « Chauffeurs inc. » augmente sur nos routes, tout comme les accidents qu'ils provoquent, souvent en raison d'un manque de formation des chauffeurs, du non-respect des règles de la sécurité routière et du mauvais entretien des véhicules.

Combien de morts faudra-t-il encore avant que des mesures punitives fermes et exemplaires soient prises par tous les paliers de gouvernement?

Pendant ce temps, nos entreprises légitimes, souvent intergénérationnelles, se voient contraintes de réduire leurs flottes, d'effectuer des mises à pied et de lutter simplement pour survivre, tout cela dans le seul but de protéger les emplois restants et de maintenir un minimum d'équité dans un marché profondément déséquilibré.

Des solutions et les mesures que nous jugeons prioritaires sont détaillées dans notre mémoire. Je vous en cite quelques-unes. D'abord, il y a la levée du moratoire sur l'émission obligatoire des T4A dans l'industrie du camionnage, afin de permettre une meilleure traçabilité dans les paiements et les déclarations. Ensuite, il y a l'imposition de nouvelles obligations aux expéditeurs, intermédiaires en transport et transitaires, afin de réduire les risques liés à la fraude fiscale et sociale, et à l'esclavage moderne dans le transport routier de marchandises. Cela permettrait d'accroître la transparence et la responsabilité de tous les acteurs dans la chaîne d'approvisionnement.

En conclusion, monsieur le président, rarement aurez-vous vu une industrie qui se mobilise à l'échelle nationale, qui demande à être réglementée et surveillée et qui prie le gouvernement de reprendre l'argent qui lui est dû.

Nous en appelons donc à votre leadership, à tous, pour amorcer une action concertée et déterminée, à la hauteur des enjeux économiques, sociaux et humains que cette situation soulève.

Nous remercions le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes de nous offrir cette occasion de soumettre nos commentaires sur ce stratagème. Nous demeurons évidemment disponibles afin de discuter avec vous des éléments énumérés dans notre mémoire.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Cadieux. Vous avez utilisé cinq minutes pile. Je vous en félicite.

[Traduction]

Marc Cadieux: Je me suis exercé.

[Français]

Le président: Voilà.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Roy.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

Maximilien Roy (vice-président par intérim, Stratégie, Bureau d'assurance du Canada): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, chers représentants, je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui à présenter le point de vue du secteur de l'assurance sur les enjeux qui préoccupent le secteur du camionnage commercial.

Nous représentons le Bureau d'assurance du Canada, ou BAC, l'association nationale des assureurs privés de biens et de dommages au Canada. Nous collaborons avec les gouvernements, les organismes de réglementation et les intervenants pour nous assurer que l'industrie est bien placée pour protéger les Canadiens contre les risques d'aujourd'hui et de demain.

[Français]

Sur le plan plus personnel, je suis résidant de Longueuil et père de deux jeunes enfants. Le drame survenu le 27 août dernier et qui a coûté la vie à Tanya Lalonde, 34 ans, et à son fils Elliot, 5 ans, m'interpelle particulièrement, car c'est arrivé à quelques minutes de chez moi. Cela aurait pu être ma conjointe, mes enfants.

J'offre mes condoléances à la famille de Mme Lalonde.

● (1550)

[Traduction]

Le secteur du camionnage commercial, qui transporte des marchandises le long d'un vaste réseau de la chaîne d'approvisionnement, est essentiel à l'économie du Canada. La plupart des camionneurs sont des professionnels travaillant tout à fait conscients de l'importance de la sécurité à la fois pour eux-mêmes et pour les autres.

Toutefois, le marché de l'assurance pour le camionnage commercial a connu une augmentation importante de la taille et de la gravité des réclamations d'assurance découlant d'accidents routiers. Pendant plusieurs années consécutives, les assureurs ont versé davantage en indemnités et en frais qu'ils n'ont perçu en primes.

Aujourd'hui, les primes restent sous pression, ce qui accentue les enjeux d'abordabilité pour le secteur du camionnage. Les principaux facteurs qui contribuent aux enjeux liés à l'abordabilité de l'assurance sont les nouveaux camionneurs inexpérimentés sur la route, la fraude sur le marché, l'augmentation du montant des réclamations d'assurance attribuable en partie aux verdicts nucléaires aux États-Unis, et un taux de roulement élevé de chauffeurs expérimentés.

En 2024, le BAC a publié un rapport dont les données montraient que les chauffeurs qui ne sont pas adéquatement formés sont plus susceptibles d'être impliqués dans des collisions. Nous avons formulé une série de recommandations nationales en matière de politiques publiques afin de réagir aux enjeux et avons travaillé sans relâche avec des partenaires du secteur pour militer en faveur de modifications des activités de sensibilisation des camionneurs dirigées par le gouvernement. Nous continuons de préconiser des modifications dans chaque administration.

Le camionnage doit être considéré comme une profession. Une formation de qualité élevée est un moyen de défense clé contre l'augmentation des coûts des réclamations et un moyen d'améliorer la sécurité routière tout en soutenant la viabilité économique du secteur.

Le secteur du camionnage fait face à une pénurie critique de main-d'œuvre. La demande de nouveaux conducteurs ne fera qu'augmenter lorsque les chauffeurs d'expérience prendront leur retraite au cours des prochaines années. En 2023, 48 % des camionneurs commerciaux au Canada étaient âgés de plus de 50 ans.

À mesure que de nouveaux conducteurs entrent dans la profession, il est essentiel de leur fournir une formation adéquate. Le niveau de formation et d'expérience de conduite a une incidence sur le prix de l'assurance. Malheureusement, les programmes actuels de formation au niveau de recrutement sont insuffisants. La plupart des administrations n'offrent que les normes minimales, ce qui ne prépare pas adéquatement les chauffeurs aux complexités de la conduite sur les routes du Canada.

Nous avons devant nous une occasion: veiller à ce que la prochaine génération de camionneurs soient parmi les plus qualifiés au monde. Pour promouvoir des routes plus sécuritaires, une assurance abordable et une industrie du camionnage durable, le BAC presse le gouvernement d'agir dans quelques domaines clés.

Le premier est l'amélioration de la formation. Les gouvernements provinciaux et territoriaux devraient améliorer les programmes de formation au niveau de recrutement destinés aux camionneurs afin d'offrir un programme normalisé pour les écoles et les instructeurs professionnels, en fournissant des subventions pour que les conducteurs puissent recevoir cette formation à un prix abordable. De plus, les gouvernements doivent mettre à jour les normes de sécurité nationales pour les véhicules commerciaux et exiger des exigences harmonisées et globales en matière de formation au niveau de recrutement dans l'ensemble des administrations, en plus d'exiger une formation continue après l'achèvement de la formation au niveau de recrutement. La formation supplémentaire aidera à mieux préparer les conducteurs au terrain unique du Canada.

Le deuxième est de s'attaquer à la fraude en créant une base de données nationale centralisée qui permettra de vérifier les informations d'assurance et de repérer les acteurs frauduleux. Cela aidera à améliorer l'exactitude des souscriptions.

Le troisième est d'exiger que les exploitants de camions fournissent une documentation complète sur l'historique d'emploi afin d'appuyer les conducteurs en quête de nouvelles possibilités. L'importance d'une industrie du camionnage commercial sécuritaire et prospère aujourd'hui est essentielle à l'économie canadienne, car 20 % du PIB total du Canada se déplace le long des frontières provinciales et territoriales chaque année. Les gouvernements doivent accorder la priorité à la sécurité routière et à une concurrence équitable.

Le BAC exhorte le gouvernement fédéral à collaborer avec les provinces et les territoires afin d'élaborer des solutions intergouvernementales de lutte contre la fraude, d'améliorer la formation et de protéger tous les utilisateurs routiers.

Merci, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Roy.

Nous passons maintenant en ligne à M. Kim Richardson.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

Kim Richardson (principal conseiller, Professional Truck Training Alliance of Canada): Tout d'abord, je remercie le comité permanent de permettre à la Professional Truck Training Alliance of Canada de présenter sa déclaration aujourd'hui.

Pour commencer, j'aimerais expliquer ce qu'est la Professional Truck Training Alliance of Canada. La PTTAC est la voix unifiée de la formation en camionnage commercial au Canada, qui a pour mandat de normaliser et de soutenir les programmes offerts dans chaque province et territoire. Le mouvement de la PTTAC a commencé au début de 2022, lorsqu'un groupe de professionnels et d'intervenants aux vues semblables se sont réunis pour communiquer une vision: rendre la formation des camionneurs accessible et uniforme, et en faire une profession valorisée au Canada.

La PTTAC est le seul groupe national au Canada qui représente les entreprises offrant une formation de camionneur commercial, qui, grâce à son expertise et à son influence, stimulera les progrès et la formation en matière de sécurité routière. Les principaux objectifs de la Professional Truck Training Alliance of Canada sont de faire de la formation de camionneur commercial un métier désigné Sceau rouge reconnu; de créer des programmes de formation des camionneurs nationaux et approuvés; d'éliminer les obstacles et de rendre accessible [*difficultés techniques*] Transportation Specialists Inc., une entreprise que j'ai fondée, exerce ses activités depuis 1989. À ce jour, nous avons formé plus de 17 000 conducteurs commerciaux dans nos trois centres.

Je suis ici pour vous dire, au nom de la PTTAC et de notre industrie, que le manque de relève en matière de ressources humaines est préoccupant. Le problème se propage dans tous les secteurs de notre industrie, et ne touche pas seulement les conducteurs. Nos mécanismes de surveillance et de conformité, ainsi que nos règlements, sont inadéquats. Le gouvernement fédéral doit faire preuve de plus de leadership pour corriger ce problème.

Transports Canada a rejeté des responsabilités sur les provinces, et nous vous encourageons à changer la donne. En tant que fier membre de l'Ontario Trucking Association depuis 35 ans et ancien président de sa division d'emplois connexes, je fais du lobbying depuis 2018 contre l'initiative du modèle des conducteurs mal classifiés, mieux connu sous le nom de Chauffeur inc.

L'industrie du transport routier représente la première source d'évasion fiscale, et cela ne fait que grandir. Le modèle des erreurs de classification encourage les conducteurs à utiliser les camions comme caisses enregistreuses, la sécurité routière n'étant pas une priorité.

La Professional Truck Training Alliance of Canada apporte également des solutions à la table. Dans le cadre de notre partenariat avec nos écoles ainsi que nos membres dans le domaine de l'assurance et du transport, nous avons créé une formation sur le modèle des conducteurs mal classifiés que chaque école de la province peut transmettre à ses conducteurs au niveau de recrutement. Des dizaines de milliers de conducteurs au niveau de recrutement au Canada recevront cette information, qui vise à mieux les renseigner.

L'étape suivante consiste à élaborer des outils éducatifs en ligne sur le modèle des conducteurs mal classifiés et à les mettre à la disposition des conducteurs au niveau de recrutement et des conducteurs existants. La vision de cet outil d'éducation en ligne est qu'il peut être utilisé par l'ensemble de l'industrie: les écoles, les transporteurs, les assureurs, les associations et le gouvernement.

Que pouvons-nous faire de plus pour contrer les effets d'une formation inadéquate des conducteurs? Nous pouvons intervenir au moyen de règlements et de mesures d'application de la loi. L'industrie doit mettre en place un mécanisme d'autorégulation harmonisé, en collaboration avec le gouvernement, pour soutenir l'application des lois et la réglementation.

Ne vous y trompez pas, il n'y a pas de pénurie de conducteurs commerciaux. Il y a une pénurie de chauffeurs qualifiés, et ce nombre augmente chaque jour au Canada,

La PTTAC met actuellement en place un cours national sur l'accréditation des instructeurs. Nous nous sommes associés à des spécialistes des technologies. Notre partenaire technologique, Blue-drop, aide à mettre au point cette formation et à la mettre à l'essai pour que les modèles à l'échelle du pays soient harmonisés. Cela devrait être prêt d'ici le premier trimestre de 2026.

Il faut agir à la racine même de l'industrie. Et cela commence par l'éducation. La recette est une bonne école, un bon transporteur et un bon assureur. Les résultats sont des routes plus sécuritaires et des carrières viables à long terme. Le gouvernement fédéral doit investir de manière stratégique dans l'éducation à l'échelle du pays. Permettre aux étudiants d'accéder au Programme canadien d'aide financière aux étudiants est nécessaire et essentiel à la réussite de notre industrie.

Je conclurai sur ce point: de nombreux membres de notre industrie appuient, en principe, l'instauration d'un Sceau rouge pour les conducteurs professionnels. La PTTAC et ses écoles membres sont de fervents partisans du Sceau rouge. Les transporteurs routiers pour compte d'autrui et les transporteurs privés, les assureurs, les associations et les conducteurs existants sont favorables à un Sceau rouge, tout comme le sont les provinces.

• (1555)

Il est temps de légitimer la profession. Il est temps de nettoyer nos dégâts. Il est temps que le gouvernement fédéral fasse sa part. Mettons fin au modèle des erreurs de classification des conducteurs. Il s'agit de la première étape pour y arriver.

Merci de votre temps.

Le président: Merci beaucoup d'avoir présenté vos déclarations liminaires.

Passons directement aux questions.

[Français]

Je donne maintenant la parole à M. Groleau pour six minutes.

Jason Groleau (Beauce, PCC): Monsieur le président, chers invités, bonjour. Je vous remercie d'être ici.

Je vais d'abord m'adresser à M. Cadieux.

Vous êtes le président-directeur général de l'Association du camionnage du Québec. Évidemment, la sécurité de nos routes m'interpelle évidemment beaucoup. D'ailleurs, je suis vraiment content que vous soyez venu répondre à nos questions.

J'ai discuté du stratagème « Chauffeur inc. » avec plusieurs propriétaires d'entreprises de transport, dont certaines sont actives depuis 90 ans. Ils m'ont dit que cette crise était la plus importante qu'ils aient jamais traversée.

Pourriez-vous m'en parler?

Marc Cadieux: Monsieur le président, j'ai fait des représentations auprès des différents ordres de gouvernement.

Je me suis d'abord adressé au gouvernement provincial. Le premier des ministres des Finances à qui j'ai parlé de la situation s'appelait Raymond Bachand. Ça vous situe un peu dans le temps. Ensuite, je me suis adressé au palier fédéral à plusieurs reprises pour faire de la sensibilisation à l'aspect de la concurrence et à celui de la concurrence hautement déloyale. Notre industrie est habituée à la concurrence et elle y est très adaptée. Toutefois, elle n'est pas adaptée à la concurrence que nous vivons en ce moment.

La concurrence actuelle ne se compare pas du tout à un système de concurrence commerciale.

Des entreprises concurrentes soumissionnent les mêmes contrats que nous, mais elles n'ont pas les mêmes critères de rémunération ni les mêmes critères de formation pour leurs chauffeurs. Nous travaillons dans des circonstances où la différence de rémunération frôle les 25 % ou 30 %. Les grands stratèges qui forment ces compagnies ne paient pas de vacances aux employés, ne cotisent pas à l'assurance maladie — je vous parle du Québec, mais mon exemple s'applique à toutes les provinces —, ne cotisent pas au Régime de rentes du Québec, ne paient rien à la Commission des normes, de l'équité de la santé et de la sécurité au travail, ne paient pas d'assurance collective et ne contribuent pas à un régime contributif de retraite. Cela dit, je ne prétends pas que toute l'industrie le fait, mais il s'agit quand même d'un espace où la différence de rémunération est de 25 % à 30 %.

• (1600)

Jason Groleau: Revenons maintenant à la sécurité sur les routes. Vous et vos transporteurs avez sûrement écouté l'émission *Marketplace* diffusée par la CBC. Elle a notamment révélé que des gens ont obtenu des permis de conduire en moins de 48 heures.

Qu'en pensez-vous?

Marc Cadieux: Oui, j'ai vu cette émission. D'ailleurs, j'ai vu aussi le long reportage de *J.E* qui a été rapporté à 13 reprises dans *Le Journal de Montréal*. Encore la semaine dernière, j'ai vu que des stratagèmes avaient falsifié le nombre d'années d'expérience indiquées sur des permis de conduire venant de l'étranger. Cela permet aux gens d'obtenir un permis de classe 1, dont je vais parler plus tard. Cet aspect soulève beaucoup de questions. S'ajoute à cela le manque de contrôle de tous les gouvernements, tant provinciaux que fédéral.

Effectivement, vous retrouvez cette nomenclature d'accidents. D'ailleurs, notre collègue vient d'en citer un très dramatique. Il y a évidemment des lacunes en matière de sécurité et un manque de formation. Même s'ils ont reçu des formations, il s'agit souvent de formations de complaisance.

Jason Groleau: Votre mémoire parle des expéditeurs et des donneurs d'ouvrage, c'est-à-dire ceux qui donnent les contrats. Les chauffeurs embauchés par ces compagnies sont dangereux sur la route.

Selon vous, n'ont-elles pas un devoir moral envers la société?

Marc Cadieux: Non seulement elles ont un devoir moral, mais elles ont aussi un devoir social. C'est très important, et je suis heureux que vous souleviez cet aspect.

Si on retrouve autant de chauffeurs du genre sur la route et autant de flottes qui en sont composées, cela signifie que quelqu'un leur donne de l'ouvrage, et ce, à grand volume. On parle souvent d'expéditeurs qui ont d'immenses volumes. Je pense que les accidents vécus au cours des six derniers mois au Québec en ont la preuve.

Jason Groleau: Parfois, on soulève une roche, on regarde ce qu'il y a en dessous et on a envie de la remettre à sa place.

Je ne nommerai pas tous les donneurs d'ouvrage, mais je vais en prendre un à titre d'exemple. J'aimerais que vous me confirmiez cette information. Postes Canada est une société d'État financée par les contribuables. A-t-elle abandonné les transporteurs traditionnels au profit de « Chauffeur inc. »?

Marc Cadieux: Monsieur le président, vous comprendrez que je réponde avec une certaine réserve.

Cependant, je peux dire que ce nom a été porté à mon attention. Un transporteur membre de longue date chez moi a perdu un important contrat sur la Rive-Sud à l'égard d'une soumission qu'il avait faite. Il ne pouvait absolument pas comprendre la raison pour laquelle il n'avait pas pu exercer sa compétitivité loyale, parce que les écarts étaient beaucoup trop grands. On doit le dire, la seule façon de pouvoir concurrencer les autres, c'est en usant de déloyauté.

Jason Groleau: Monsieur Cadieux, c'est inacceptable qu'une société d'État encourage ce stratagème en étant au courant du problème. C'est très décevant et c'est inquiétant.

• (1605)

Marc Cadieux: Ce dossier a été porté à mon attention, mais je n'ai pas les outils nécessaires pour en faire la preuve.

Jason Groleau: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Groleau.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Roy, dans votre présentation, vous avez clairement dit que les chauffeurs moins bien formés étaient plus susceptibles d'être impliqués dans des accidents. Ça m'a un peu chicoté.

Vous appuyez-vous sur des données pour dire que les chauffeurs moins formés sont plus susceptibles d'avoir des accidents? Est-ce comptabilisé dans vos rapports?

Bref, pour que ce soit plus évident, avez-vous des chiffres pour nous?

Maximilien Roy: Je laisse ma collègue Mme Omole vous en parler.

[Traduction]

Cecilia Omole (gestionnaire, Politique commerciale, Bureau d'assurance du Canada): Merci de poser la question.

Oui, nous avons vu beaucoup de statistiques à l'appui de cette affirmation. Par exemple, entre 2015 et 2023 précisément, nous avons constaté une augmentation de 83 % du nombre de réclamations en Ontario. En Alberta, c'est 88 %, et pour la région du Canada atlantique, collectivement, c'est 86 %. Si l'on parle précisément des coûts des réclamations, les coûts de ces accidents, nous avons aussi constaté des augmentations. De 2015 à 2023, c'est le même scénario: l'Ontario a connu une augmentation de 89 %. Pour l'Alberta,

c'est 166 %, et pour la région du Canada atlantique collectivement, c'est 82 %.

Malheureusement, nous n'avons pas les données pour les autres administrations, mais selon ce que nous pouvons voir, il existe des enjeux systémiques au Canada.

[Français]

Stéphane Lauzon: Vous nous avez donné des chiffres, mais comment avez-vous établi que les chauffeurs moins formés étaient responsables des accidents?

Avez-vous le droit d'aller dans leur profil et de vérifier la manière dont ils ont reçu leur formation, la durée de cette formation, la langue dans laquelle elle avait été donnée et la province où elle s'était donnée? On sait que, lors d'un accident, les chauffeurs peuvent être interceptés à l'extérieur de leur province d'attache.

Avant de les inclure dans vos rapports statistiques, comment avez-vous eu accès aux données des chauffeurs, dans un contexte où il y a des échanges interprovinciaux?

Pouvez-vous expliquer ça au Comité?

[Traduction]

Cecilia Omole: Oui. Nous avons produit un rapport en 2024, dont M. Roy a parlé. C'est un tiers qui a mené cette analyse pour nous. Nous sommes aussi heureux de vous en faire part. Il est accessible sur notre site Web.

Essentiellement, ce qu'on a déterminé, c'est que, en effet, ceux qui possédaient moins d'années de formation et d'expérience de conduite étaient plus susceptibles de se retrouver impliqués dans des accidents. Ces analyses ont toutes été menées. Ces données se trouvent dans notre rapport et montrent cette tendance. Il est certain que nous constatons que les personnes moins expérimentées sont beaucoup plus susceptibles d'avoir un accident. Nous avons été en mesure d'associer cela directement à la qualité de la formation qu'ils avaient reçue.

Nous n'avons pas examiné précisément les barrières linguistiques possibles, par exemple. Cependant, c'est quelque chose que nous ne serions pas surpris de voir si c'était le cas, car cela peut nuire à la capacité d'une personne de comprendre la signalisation routière ainsi que le comportement routier.

[Français]

Stéphane Lauzon: Pour ce qui est des assurances, cela relève-t-il plutôt du niveau provincial que du niveau fédéral?

En cette matière, quel est votre rôle et quel est celui du gouvernement fédéral? Comment pouvons-nous vous aider?

[Traduction]

Cecilia Omole: De notre point de vue et de celui de nos membres, nous représentons la majorité des assureurs de biens et de dommages au Canada. Nous sommes heureux de voir que le Parlement se penche sur cette question. C'est un sujet dont on discute depuis quelques années, en consultation avec d'autres parties prenantes dans le secteur du camionnage, qu'il s'agisse des transporteurs ou des écoles. Nous sommes tous sur la même longueur d'onde en ce qui concerne ces problèmes qui ont été signalés.

Il est certain que, de notre point de vue, nous pensons que la formation est le meilleur moyen de défense en ce moment. Lorsque vous avez des conducteurs plus sécuritaires sur la route, il est plus probable qu'il y ait moins d'accidents et moins de réclamations et, en général, la population se sentira aussi en sécurité. De notre point de vue et de celui de nos membres qui représentent le secteur de l'assurance, nous aimerions que le gouvernement harmonise les régimes de formation entre les provinces et les territoires.

Nous avons vu que, en ce moment, un certain nombre d'entre eux ont mis en œuvre des programmes obligatoires de formation au niveau de recrutement, ou un certain modèle lié à ces types de programmes obligatoires. À ce moment-ci, c'est très fragmenté. Les niveaux d'heures d'instruction sont différents, par exemple, tout comme les heures, car elles sont liées aux types de modules que les personnes étudient. Nous aimerions voir une plus grande uniformité à l'échelle du pays.

• (1610)

Stéphane Lauzon: Merci.

[Français]

Si j'ai encore du temps, j'aimerais poser une dernière question.

Le président: Il vous reste une minute.

Stéphane Lauzon: Comme vous le voyez, je suis très préoccupé par les conditions relatives aux assurances. Pour être couvert par l'assurance, un chauffeur doit avoir un permis légal qui reconnaît ses compétences. Il est très important, selon moi, qu'un chauffeur suive les règles qui s'appliquent dans sa province. Il faut que ce soit fait de façon légale et dans un délai déterminé.

Quel est votre rôle lorsqu'il s'agit de vérifier si un chauffeur détient un permis et si celui-ci est valide?

[Traduction]

Cecilia Omole: En ce qui concerne la validation de l'information, les assureurs se fondent sur ce que leur fournissent les clients et les personnes assurées en particulier. S'ils reçoivent des renseignements falsifiés, il leur est très difficile d'évaluer correctement le risque à souscrire. Assurément, ils ont détecté des fraudes. Nous avons parlé à certains de nos membres, et ils en ont déjà remarqué. Nous aimerions que des renseignements de meilleure qualité soient fournis.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Le prochain intervenant est M. Barsalou-Duval.

Vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être parmi nous, aujourd'hui. Cette étude me tient beaucoup à cœur.

Je pense qu'il y a vraiment un cancer dans l'industrie du transport, et je pense que cela a déjà été exprimé par plusieurs personnes qui ont témoigné ici, au Comité.

Je vais commencer par m'adresser à M. Cadieux, de l'Association du camionnage du Québec.

Vous avez mentionné tout à l'heure que vous aviez eu l'occasion d'avoir plusieurs rencontres avec des représentants du gouvernement d'Ottawa.

Pourriez-vous nous donner un ordre approximatif de grandeur? Avez-vous eu 5, 10 ou 150 rencontres? Depuis combien d'années ont lieu ces rencontres? Vous avez peut-être une liste aussi.

Marc Cadieux: Monsieur le député, je n'ai pas apporté la liste aujourd'hui, mais je peux dire qu'elle est longue et qu'elle remonte à 2012. Les rencontres ont eu lieu principalement à l'échelle provinciale. Du côté du fédéral, nous avons amorcé nos démarches il y a déjà plus de six ou sept ans. Nous en avons fait, nous-mêmes, des démarches en tant qu'association du Québec, mais aussi avec notre fédération, c'est-à-dire l'Alliance canadienne du camionnage, dont le président est ici présent, aujourd'hui.

Je peux donc affirmer qu'il y a eu de multiples rencontres, sous toutes les couleurs de gouvernement.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Concentrons-nous sur le gouvernement fédéral, puisque c'est l'ordre de gouvernement où nous agissons.

Vous dites que vous parlez de cette situation au gouvernement fédéral depuis au moins sept ans. À ma connaissance, ces rencontres n'ont abouti à pratiquement aucun résultat ou aucun changement dans les politiques du gouvernement fédéral.

Pourriez-vous nous dire ce qu'on vous répondait, ou quel genre de rétroaction on vous donnait? Comment justifiait-on cette inaction?

Marc Cadieux: En fait, je vais évidemment devoir dire que Mme Freeland a énoncé un budget de 26,3 millions de dollars auprès d'Emploi et Développement social Canada, particulièrement pour avoir des équipes spécialisées devant mener des enquêtes sur les erreurs de classification.

Vous m'ouvrez une porte. Je vous fais savoir tout de suite que je souhaite que le gouvernement reconduise aussi les sommes d'argent qui étaient prévues, pour que cette équipe puisse continuer à faire son travail, qui, à mon avis, est excellent. La personne responsable de cette équipe est Mélanie Beaulieu.

Elle est venue nous rencontrer, et nous la rencontrons régulièrement avec son équipe de travail. Elle est même venue nous voir à notre congrès. Depuis deux ou trois ans, elle s'adresse à nos membres pour expliquer le travail d'Emploi et Développement social Canada. Cela s'est fait lentement au départ, parce qu'il fallait évidemment détecter toutes les stratégies et toutes les façons de faire. De plus, dans certains territoires, des restrictions ne permettent pas d'aller plus loin dans un procédé d'audit et d'enquête.

Je ne peux pas dire que rien n'a été fait, mais je peux dire qu'il reste beaucoup à faire.

Xavier Barsalou-Duval: Si je ne me trompe pas, cette mesure avait été annoncée dans l'énoncé économique de l'automne 2022.

Marc Cadieux: C'est bien cela.

Xavier Barsalou-Duval: Nous sommes maintenant en 2025 et, depuis ce temps, le gouvernement n'a plus donné aucun signal sur ce sujet.

Vous me le direz si je me trompe, mais la situation ne s'est pas améliorée sur le terrain depuis ce moment.

• (1615)

Marc Cadieux: Les dossiers sont traités de façon confidentielle. Toutefois, à la lumière des échanges que nous avons, je peux vous dire qu'il y a quand même des indices de performance sur la table en ce qui concerne le nombre de dossiers ouverts.

Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas épuisé tous les recours et qu'il n'y aura pas de condamnation, il est certain que les résultats de ces enquêtes ne seront pas publiés. Toutefois, j'aimerais sincèrement qu'on puisse en faire encore plus, parce qu'il nous a semblé que les données financières n'étaient pas très attrayantes lorsqu'on a commencé à parler de ces dossiers.

En ce moment, on parle évidemment de pertes de vie. Ce n'est plus le même registre. Je pense que ce qui vient d'être énoncé par mes collègues...

Xavier Barsalou-Duval: J'ai une autre question à vous poser.

Un peu plus tôt, dans une autre réunion de ce comité, nous avons reçu des gens qui ont témoigné en faveur du modèle de « Chauffeur inc. ». Ils nous ont dit que ce modèle était parfaitement légitime, que les entreprises l'utilisent et que celles qui fonctionnaient de manière traditionnelle étaient incapables de s'adapter à la nouvelle réalité d'aujourd'hui.

Vos membres sont-ils des gens qui restent assis sur leur siège et qui ne s'adaptent pas au changement?

Marc Cadieux: À l'Association du camionnage du Québec, ou ACQ, nous n'utilisons pas la formule Rand. Certains membres très actifs m'interpellent lorsque les choses n'avancent pas assez rapidement.

Toutes les entreprises membres de l'ACQ exercent leurs activités de façon loyale et paient leurs cotisations sur la rémunération de leurs employés. Je peux vous dire qu'ils sont très au fait du problème.

En ce moment, l'industrie du camionnage vit évidemment des moments très difficiles sur le plan économique, mais en ajoute un qui est très grave.

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

J'ai une question qui s'adresse aux représentants du Bureau d'assurance du Canada, ou BAC.

Vous avez fait état de certaines données relatives à l'augmentation du nombre de réclamations, mais aussi du nombre d'accidents. Je sais que, dans le rapport publié sur votre site, un court paragraphe abordait ces données, et c'était assez inquiétant.

Tout à l'heure, vous avez dit que l'augmentation du nombre d'accidents ou de réclamations est supérieure à celle du nombre de camions sur la route. Vous avez donné des chiffres.

Serait-il possible de fournir ces données au Comité pour que nous puissions en tenir compte dans nos propositions à venir?

Nous aimerions obtenir, par exemple, des données par province ou sur le ratio du nombre de camions assurés et du nombre d'accidents.

[Traduction]

Cecilia Omole: Le rapport dont nous avons fait mention plus tôt est disponible sur notre site Web, et je serai heureuse de vous le fournir après la réunion. Il est beaucoup question de l'information même à laquelle vous avez fait référence.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous n'avons pas de ventilation par province. Ce rapport est basé sur les conclusions de l'Agence statistique d'assurance générale, qui n'a traité qu'à certaines administrations. Nous serons heureux de vous fournir cette information. Beaucoup de données ont été recueillies dans le cadre de cette analyse.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons volontiers prendre cette information pour aider nos analystes à préparer un rapport. Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Albas.

Vous avez cinq minutes, monsieur.

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

Merci à tous nos témoins de leur présence ici et en ligne et de nous faire profiter de votre expertise.

Je vais commencer en posant une question rapide à M. Cadieux.

En ce qui concerne les véhicules abandonnés qui sont remorqués, je crois comprendre que d'importantes sommes d'argent sont dues aux entreprises de remorquage du Québec. Est-ce exact?

Marc Cadieux: Oui. L'association qui représente l'industrie du remorquage a des factures impayées équivalant à près de 3 millions de dollars pour la prestation de services... comme vous le savez, ces entreprises doivent souvent intervenir sur le réseau routier qui relève de la compétence exclusive de la police nationale de notre province. Elles doivent intervenir et, souvent, elles ne sont pas payées.

J'aimerais également souligner que, en même temps, nous composons avec de nombreuses entreprises qui ne sont pas assurées au moment d'un accident. Elles souscrivent une police d'assurance, puis elles l'annulent. Elles poursuivent leurs activités jusqu'à la fin de l'année avec un feuillet d'assurance qui semble valide pour un an, mais nous n'avons aucun moyen d'en faire la vérification auprès de nos contrôleurs et de notre police nationale. C'est ce dont j'étais tout juste en train de parler avec ma collègue.

Il faudrait que nous mettions en place certains réseaux pour obtenir de l'information lorsque des camions sont remorqués. De plus, certains de ces camions sont abandonnés dans les cours des entreprises de démolition de véhicules. Ils ne sont pas réclamés, et on ne peut s'en débarrasser avant un an. Il faut également payer tous les frais pour extraire tous les contaminants de ces camions afin de pouvoir les envoyer dans un parc à ferrailles; on perd donc de l'argent à payer une facture de remorquage d'un camion et on paye également pour s'en débarrasser.

• (1620)

Dan Albas: Merci, monsieur. Je comprends votre réponse.

Je vais m'adresser à vous, monsieur Roy. Dans votre deuxième recommandation, vous avez parlé d'un genre de vérification en temps réel de certaines choses comme l'assurance. Pouvez-vous expliquer comment cela pourrait régler le problème que M. Cadieux a soulevé?

Maximilien Roy: Je peux répondre en premier.

Dan Albas: Soyez très bref, s'il vous plaît.

Maximilien Roy: Bien sûr.

La fraude est un réel problème lorsqu'il est question de l'assurance. Lorsque de nombreuses personnes fraudent le système, les primes d'assurance augmentent pour tout le monde. Si nous pouvions trouver une manière de transmettre de l'information au moyen d'une base de données centralisée, nous pourrions alors pointer du doigt les fraudeurs cernés. Nous pourrions réduire les primes de toutes les personnes qui sont assurées. À notre sens, une base de données nationale centralisée offrirait un assez bon moyen de transmettre cette information.

Dan Albas: C'est très bon à savoir.

En ce qui concerne les règles uniformes de souscription de dernier recours, pourriez-vous dire au Comité en quoi consiste la souscription de dernier recours, en quoi elle diffère du type habituel d'assurance et pourquoi cela pourrait occasionner des problèmes sur les routes?

Cecilia Omole: Si je comprends bien votre question, elle concerne la Facility Association, qui est un genre d'assureur de dernier recours pour les conducteurs qui présentent des risques très élevés. Je ne peux faire de commentaires en particulier sur les critères de souscription que les responsables appliquent ni sur le processus qu'ils adoptent, mais de manière générale, ce sont les conducteurs présentant le risque le plus élevé qui relèvent de la Facility Association. Nous ne voulons pas encourager cela. Ils veulent toujours être la solution de dernier recours. Ils aimeraient que ces personnes puissent accéder au marché de l'assurance ordinaire. Il s'agit généralement d'un dernier recours.

Dan Albas: Il semble y avoir un problème, par contre, lorsqu'il n'y a aucune assurance ou qu'il existe différents types d'assurance. Chaque province a ses propres règles. En tant que représentante du Bureau d'assurance du Canada, quels sont les problèmes, selon vous, auxquels doit s'attaquer votre industrie lorsqu'il est question de la fraude liée aux documents, de la vérification des emplacements et de ce genre de choses, ainsi que du fait de savoir s'il convient ou non de souscrire une assurance de dernier recours?

Cecilia Omole: Certes, en ce qui concerne les critères de souscription, chacun de nos membres aura sa propre perspective et adoptera sa propre approche. Nous ne pourrions faire des commentaires généraux au sujet des processus que suivent les entreprises du secteur de l'assurance en matière de souscription. Toutefois, en ce qui concerne la fraude, ces entreprises voudront certainement obtenir des informations de la meilleure qualité. Bien entendu, une bonne partie de ces informations proviennent du client lui-même ou de l'assuré. Si ces personnes agissent de manière frauduleuse, il incombe à l'assureur de ne pas souscrire ce risque.

Dan Albas: Je crois que votre organisation a fait un excellent travail, mais je crois qu'il s'agit d'un aspect... Si vous pouviez transmettre de l'information ou d'autres opinions par écrit au Comité, je vous en serais reconnaissant.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Albas.

Madame Nguyen, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

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

Je remercie les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui pour nous apporter d'autres perspectives sur cette conversation très importante.

J'ai une question générale à poser. Si un camionneur obtient un permis en bonne et due forme et mène ses activités dans le respect de la loi, quel effet cela a-t-il sur son assurabilité et sur son profil de risque? Avez-vous des préoccupations particulières quant à la question de savoir s'il est classé ou non comme entrepreneur indépendant et quant à l'utilisation du modèle « Chauffeur inc. » en général?

Cette question s'adresse aux gens du Bureau d'assurance.

Cecilia Omole: Pour ce qui est des facteurs qui ont un effet sur l'assurance, un certain nombre de variables entrent en jeu. Il est question plus particulièrement des antécédents de conduite. S'agit-il d'un conducteur prudent? A-t-il eu beaucoup d'accidents? Quel type de formation a-t-il reçue? Quel type de véhicule conduit-il? De quel type de biens et de services s'occupe-t-il? Transporte-t-il des marchandises dangereuses? Transporte-t-il des produits de consommation, comme des fruits? Il y a différents niveaux de risque. Ces facteurs aideront l'assureur à établir le risque de profil d'un camionneur. Ce ne sont là que quelques-unes des variables.

Bien entendu, en ce qui concerne nos membres, chaque compagnie adoptera sa propre approche à l'égard de la souscription. Nous ne pourrions faire des commentaires généraux sur la manière dont les assureurs s'y prennent. Chaque compagnie s'y prend différemment. De manière générale, un grand nombre de variables influent sur l'évaluation du risque.

Chi Nguyen: J'aimerais poser une autre question. Je crois comprendre que, au cours de la dernière décennie environ, le coût de l'équipement a passablement augmenté. J'aimerais savoir si cela a touché les coûts des primes également.

• (1625)

Cecilia Omole: Bien entendu, si nous regardons la conjoncture économique d'aujourd'hui, toutes les variables des pressions commerciales américaines, des droits de douane, de l'inflation, de la mobilité de la main-d'œuvre et du chômage ont un effet sur la fixation des prix. Pour ce qui est des pressions exercées à l'égard des primes, toutes ces variables ont une incidence. Le degré de leur influence sur les primes varie, mais ces facteurs ont certes une influence.

Chi Nguyen: Pourriez-vous parler un peu plus des autres mesures que nous pourrions prendre à l'égard de la fraude pour nous assurer de nous débarrasser des mauvais joueurs?

Cecilia Omole: En fait, lorsqu'il est question de fraude, l'une de nos recommandations de politiques publiques est de créer une base de données nationale centralisée, dont la portée engloberait toutes les administrations. Elle ne pourrait pas être utilisée dans une seule région étant donné que, comme nous le savons tous, les camionneurs circulent dans tout le Canada et se rendent souvent aux États-Unis, par exemple. Nous devons être en mesure de recueillir toutes ces informations dans un seul répertoire auquel auraient accès toutes les administrations, de sorte que les assureurs obtiennent la meilleure information possible à des fins de souscription.

Chi Nguyen: Il semble qu'une plus grande collaboration et une meilleure coordination des ensembles de données, etc., seraient très utiles à ce stade-ci.

Ma dernière question... Je ne crois pas que j'ai une autre question à poser. Je crois que j'ai terminé.

Le président: Merci.

Avant de poursuivre, ai-je le consentement du Comité pour poser une question de suivi au sujet de ce dont Mme Nguyen parlait?

Des députés: D'accord.

Le président: En fait, cela fait également suite à ce que M. Barsalou-Duval disait plus tôt.

Merci, chers collègues.

J'ai hâte de recevoir les données qui ont été recoupées à l'égard de l'augmentation de la circulation et de l'augmentation des réclamations d'assurance. Ces données seront importantes pour nous, parce qu'elles nous permettront de déterminer s'il y a un problème à régler. Nous savons que la circulation de camions a augmenté au cours de la dernière décennie ou des deux dernières décennies, et nous tentons vraiment de comparer l'augmentation des coûts au nombre de camions sur la route.

En plus de cela, je vais faire suite à ce que vous disiez. Les coûts de remplacement de camions ont augmenté. Avant, un camion Volvo coûtait 120 000 \$. Son coût a atteint le quart de million de dollars au cours de la dernière décennie, disons. Il faut également tenir compte du vol, de la fraude et de ce genre de choses.

Seriez-vous en mesure de fournir au Comité — étant donné que votre industrie est axée sur les chiffres, nous savons que vous détenez cette information — une ventilation du nombre des coûts accrues dont vous avez fait mention dans votre déclaration préliminaire au regard de l'augmentation de 180 % des coûts de réclamation, je crois, qui sont attribuables à l'augmentation des accidents par personne?

De plus, il y a une augmentation des coûts de remplacement des produits et des cas de fraude. Pourriez-vous nous fournir une ventilation à ce sujet pour que nous puissions examiner les coûts qui sont attribuables au modèle « Chauffeur inc. » dont nous parlons ici, aujourd'hui? Pourriez-vous fournir une ventilation au Comité?

Cecilia Omole: Nous rencontrons des difficultés en ce qui concerne le regroupement de données et la ventilation de données. En général, les données que nous avons lorsqu'il est question des coûts des réclamations et du nombre de réclamations sont regroupées en fonction de quelques régions. J'ai fait mention de l'ensemble des données recueillies en Ontario, en Alberta et dans la région de l'Atlantique.

Pour ce qui est des coûts de remplacement, nous tirons profit de l'information provenant de Statistique Canada pour préparer un rapport mensuel sur l'inflation, et nous avons donc une idée des pressions exercées quant aux coûts de remplacement de véhicules commerciaux. Cependant, je ne crois pas que nous en ayons une ventilation par personne.

Le président: Merci beaucoup.

Merci d'avoir fait preuve d'indulgence, chers collègues. Je vous en remercie beaucoup.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de deux minutes et demie.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je vais poser ma question aux représentants du Bureau d'assurance du Canada.

Plus tôt, nous avons mentionné la possibilité d'avoir un registre canadien des assurances, parce que les contrôleurs routiers nous disent qu'ils ne sont pas capables de savoir si les preuves d'assurance qu'on leur donne sont valides ou non. Je présume qu'un tel registre permettrait d'avoir accès à toutes les provinces.

Cependant, il reste toute la question des gens qui ne sont pas assurés du tout. Dans quelle mesure en entendez-vous parler? Est-ce une pratique courante ou non? Existe-t-il une façon de dénombrer les cas?

[Traduction]

Cecilia Omole: Oui, c'est en fait quelque chose qui a été tout récemment porté à notre attention. En fait, je vais discuter avec mes homologues du Québec au courant de la semaine. Malheureusement, je n'ai pas de données précises ni de détails à ce sujet, mais c'est quelque chose que nous examinons certainement à l'heure actuelle.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Je vais maintenant me tourner vers M. Richardson de la Professional Truck Training Alliance of Canada.

La norme 16, qui se trouve dans le Code national de sécurité, ou CNS, du fédéral, prescrit une formation d'environ une centaine d'heures. Des témoins que nous avons reçus au Comité nous ont dit qu'à leur avis, les 100 heures de formation du CNS ne seraient même pas suffisantes.

Êtes-vous d'accord sur cette affirmation?

• (1630)

[Traduction]

Kim Richardson: Je dirais que, dans certains cas, le nombre d'heures de formation n'est pas du tout suffisant. Je crois qu'il faut tenir compte de ce qui se passe une fois qu'une personne reçoit son permis et entre dans l'industrie, de la manière dont les transporteurs privés et les transporteurs routiers pour compte d'autrui perçoivent le programme final de formation ou la formation continue et des employeurs vers qui une personne se tourne pour trouver du travail.

Le nombre d'heures passées dans un camion, dans une zone de triage ou en classe varie selon les provinces, et nous constatons que certaines provinces commencent à imposer une formation de base obligatoire...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je dois vous interrompre parce qu'il ne me reste plus beaucoup de temps.

Monsieur Cadieux, il n'y a pas si longtemps, nous avons eu la chance de participer à une conférence de presse ensemble pour demander des changements dans l'industrie. Nous avons insisté sur 10 recommandations.

Si vous ne deviez prioriser qu'une seule de ces recommandations, laquelle serait-ce?

Marc Cadieux: C'est certain que, celle qui m'importe le plus présentement est celle qui concerne l'émission d'un formulaire T4A. C'est une priorité que nous revendiquons depuis déjà un bon moment.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à Mme Lewis.

Madame Lewis, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes s'il vous plaît.

Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci.

Monsieur Richardson, merci d'être venu témoigner ici, aujourd'hui.

Votre entreprise et votre école de formation à Caledonia aident des conducteurs et des transporteurs routiers du Sud-Ouest de l'Ontario depuis des décennies. Je tiens à souligner votre contribution à l'industrie. Le travail que vous réalisez auprès de la Professional Truck Training Alliance of Canada, en informant et en avisant les nouveaux conducteurs des risques d'une mauvaise classification, est très important et devrait être également réalisé par le gouvernement fédéral des libéraux.

Le camionnage est également un élément essentiel de l'économie locale de Haldimand—Norfolk. C'est un élément essentiel pour nos agriculteurs, notre secteur manufacturier et pour nos petites entreprises.

La première question que je vous pose est la suivante: constatez-vous que le modèle « Chauffeur inc. » a une incidence sur la disponibilité de conducteurs adéquatement formés et prudents sur nos routes?

Kim Richardson: Les personnes qui obtiennent leur permis commercial demandent en fait aux transporteurs routiers de les payer selon le modèle « Chauffeur inc. », le modèle de classification erronée. Les transporteurs routiers honnêtes leur disent non. Ils se soustraient à leurs obligations, donc cela a une incidence, bien entendu, madame Lewis.

Leslyn Lewis: Vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire que le métier de camionneur est l'une des rares professions pour lesquelles les étudiants ne peuvent obtenir des prêts fédéraux dans le cadre du Programme canadien d'aide financière aux étudiants, contrairement aux étudiants en soins infirmiers et aux apprentis des autres métiers spécialisés.

Pourquoi croyez-vous que le gouvernement a exclu les apprentis camionneurs de l'aide fédérale à la formation? Croyez-vous qu'un meilleur accès à cette aide pourrait aider à régler les problèmes de classification erronée et de mauvaise formation de conducteurs dont beaucoup de gens ont parlé devant le Comité?

Kim Richardson: Selon nos recherches, on nous dit qu'il s'agit d'une politique qui est mise en place et que les programmes de formation de camionneur commercial n'ont jamais disposé du temps nécessaire pour obtenir [*difficultés techniques*] les apprentis des autres métiers y ont accès.

Je pose la question suivante au Comité: vers quelle autre profession une personne peut-elle s'orienter pour suivre une formation de quatre à six semaines, obtenir un poste auprès d'un transporteur routier de marchandises, apprendre en conduisant et gagner entre 70 000 et 100 000 \$ dès la première année? Les camionneurs peuvent très facilement rembourser un prêt. [*Difficultés techniques*] transporteurs routiers, ce qui mène à de bons assureurs et ce qui mène à des carrières durables à long terme.

Leslyn Lewis: Êtes-vous d'avis que, bien que ce soit de courte durée, l'avantage net que cela procure à la société justifierait que les conducteurs puissent avoir accès à ce financement?

Kim Richardson: Oui... Absolument. Le fait d'éduquer ces chauffeurs débutants au sujet du modèle de classification « Chauffeur inc. » fera en sorte d'en dissuader certains d'intégrer le secteur.

• (1635)

Leslyn Lewis: Nous avons également entendu dire qu'il se peut que des sociétés de la Couronne, comme Postes Canada, engagent temporairement des chauffeurs de Chauffeur inc. Serait-il possible qu'Ottawa ait décidé de fermer les yeux sur l'application de la loi, sûrement vu les incitatifs financiers pour encourager l'attribution de contrats à faible coût?

Quelle incidence le recours à des chauffeurs mal classifiés a-t-il sur notre économie locale, dans des collectivités comme Haldimand—Norfolk et, franchement, à l'échelle du pays?

Kim Richardson: C'est une excellente question, et c'est un très bon argument.

Ces camions sont traités comme des caisses enregistreuses pour ceux qui intègrent le modèle des chauffeurs mal classifiés. Est-ce que les contrats sont attribués à des personnes et à des organisations qui offrent le service à meilleur prix? Absolument, et c'est notre sécurité routière qui en paie le prix. Le grand public en paie le prix tous les jours.

Leslyn Lewis: Nous avons également entendu de la part des entreprises de camionnage ayant comparu devant le Comité qu'elles n'étaient simplement pas en mesure de rivaliser avec les entreprises de type « Chauffeur inc. » sans porter atteinte aux lois du travail. Que savez-vous à propos de cela, selon ce que vous savez de votre industrie?

Kim Richardson: Bon nombre de nos clients mentionnent sans arrêt les 30 % avec lesquels ils doivent composer. Il y a 30 à 40 % [*difficultés techniques*] impôts, en plus d'autres programmes qui existent, et qui touchent tous les transporteurs qui font bien les choses.

Leslyn Lewis: Si vous pouviez proposer une mesure au gouvernement pour qu'il puisse rendre les choses plus justes et prévenir tout abus dans l'industrie, que proposeriez-vous?

Kim Richardson: Je lui proposerais de remettre en vigueur le feuillet T4A.

Leslyn Lewis: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis.

Enfin, nous allons terminer ce tour avec M. Kelloway.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Merci aux témoins de leur présence ici et en ligne aujourd'hui.

Il s'agit d'une étude très intéressante jusqu'à présent. Nous avons, jusqu'à maintenant, été en mesure d'explorer l'anatomie, je dirais, des problèmes, au pluriel. Nous avons mentionné aujourd'hui que la formation était la meilleure ligne de défense pour faire face à ce problème particulier.

Lorsque je pense aux différentes catégories de défis qui se posent, il y en a quelques-unes. Nous avons parlé de la formation. Il s'agit d'une compétence provinciale, mais vous avez parlé du fait d'harmoniser la formation à l'échelle du pays. Je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais vous avez évoqué une harmonisation supervisée.

Est-ce qu'il s'agit de la meilleure façon de le décrire, madame Omole? Je veux m'assurer d'avoir bien saisi l'idée, et qu'il s'agit vraiment pour le gouvernement fédéral d'assurer la supervision de la formation provinciale.

Cecilia Omole: Ce que le Bureau d'assurance du Canada souhaite voir — et je pense que c'est également ce que souhaitent les intervenants de l'industrie du camionnage — c'est une harmonisation en ce qu'elle s'applique aux normes de formation. Nous savons qu'il y a la norme 16 du Code canadien de sécurité, laquelle indique les sujets que doit couvrir la formation de base. Cependant, comme beaucoup d'entre vous peuvent le constater, à l'échelle des provinces, certaines l'ont mise en œuvre, d'autres pas. Certaines ont ajouté quelques heures de formation, et d'autres pas. Il y a une approche fragmentaire très différente à l'échelle du Canada.

Pour ce qui est d'un examen complet et d'une approche globale à la formation, nous souhaiterions voir une plus grande harmonisation à l'échelle des administrations, car les camions se déplacent partout au Canada. Nous voudrions plus d'uniformité dans la formation offerte ainsi que dans l'enseignement dispensé par les enseignants.

Mike Kelloway: Merci de cette information.

Ma deuxième question s'adresse à M. Cadieux. Vous avez évoqué la nécessité de veiller à ce que nous poursuivions nos investissements par l'entremise d'EDSC. Vous avez fait référence aux 26 millions de dollars. Je pense que c'est important. Pouvons-nous tirer parti de l'excellent travail effectué en ce moment, selon vous? Que pouvons-nous faire d'autre par l'entremise d'EDSC? Si quelque chose fonctionne, c'est excellent. C'est merveilleux.

En ce qui concerne les solutions, quelle autre mesure le mécanisme du gouvernement fédéral...? Nous avons les provinces ici. Il semble que certaines des recommandations évoquent une plus grande connectivité entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.

Pour ce qui est d'EDSC et de certaines des choses que vous avez mentionnées, qui fonctionnent bien, comment pouvons-nous en tirer parti?

Marc Cadieux: Monsieur Kelloway, je vais laisser ma collègue et consœur répondre à votre question.

[Français]

Josyane Pierrat (directrice, Conformité et affaires juridiques, Association du camionnage du Québec): Je vous remercie de votre question.

Nous pensons que le partage d'informations devrait être beaucoup plus rapide entre les agences gouvernementales aux échelons fédéral et provincial, puisque des entreprises peuvent relever du fédéral au Québec. Il pourrait s'agir, par exemple, d'un partage d'informations entre la CNESST, soit la Commission des normes de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail, et Revenu Québec.

Au lieu que ces agences refassent leurs enquêtes et leurs audits, elles pourraient se partager l'information pour que tout le monde arrive à la même conclusion. De plus, il faudrait des pouvoirs plus coercitifs, parce que cela peut prendre jusqu'à trois ans avant d'obtenir une décision, et ce, à cause des délais, des cabinets d'avocats concernés dans les dossiers, entre autres. C'est donc excessivement long.

• (1640)

[Traduction]

Mike Kelloway: J'ai une minute et 30 secondes. La dernière question...

Un député: [Inaudible]

M. Mike Kelloway: Non, nous n'allons pas donner la question aux conservateurs. Je peux les entendre parler. Non, ils n'auront rien aujourd'hui. On n'est pas un parc d'attractions, ou peu importe ce que vous voulez l'appeler.

Des députés: Ha, ha!

Mike Kelloway: Les chauffeurs qui se constituent en société posent-ils des problèmes différents liés aux demandes d'indemnité, par rapport aux chauffeurs traditionnels? Je pense que vous avez brièvement abordé le sujet sous diverses formes, mais une réponse définitive serait très utile.

Cecilia Omole: Oui. J'ai brièvement parlé avec nos membres, et nous n'avons pas de position officielle sur le sujet. C'est toujours un sujet sur lequel nous nous penchons. Selon moi, il y aurait quelques différences, mais nous ne sommes pas en mesure de préciser desquelles il s'agit, à l'heure actuelle.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Au nom du Comité, je tiens à remercier tous nos témoins de leur temps et de leur témoignage ici, au sujet de cette très importante étude pour les Canadiens.

Je vais suspendre la séance pendant quelques minutes afin de permettre au greffier de faire entrer la deuxième série de témoins.

La séance est suspendue jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

• (1640)

(Pause)

• (1650)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, j'aimerais à présent accueillir nos témoins du deuxième groupe aujourd'hui. À titre personnel, M. Edward Webb, vérificateur principal de la sécurité, se joint à nous par vidéoconférence. Nous accueillons M. Gurpreet Chatwal, comptable professionnel agréé et fiscaliste. Enfin, nous entendrons M. Amarjot Singh Sahney, ancien propriétaire-exploitant et chauffeur.

Je vous souhaite la bienvenue.

Nous allons demander à nos témoins de présenter leur déclaration liminaire, et pour ce faire, je vais commencer par M. Webb, qui se joint à nous en ligne.

Monsieur Webb, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

Edward Webb (vérificateur principal de la sécurité, à titre personnel): Merci à tous de me permettre de prendre la parole aujourd'hui. La formation de chauffeurs commerciaux est un processus compliqué, et les transporteurs, au moment d'embaucher un chauffeur, peu importe sa classification, pensent que si ces chauffeurs détiennent un permis de classe 1, ils ont reçu une formation adéquate d'une école de conduite.

De l'extérieur, la question de savoir qui des chauffeurs constitués en société et des chauffeurs salariés sont meilleurs ou pires sur les routes est difficile à trancher. Il est facile de reprocher des accidents à un groupe de chauffeurs sans connaître leurs antécédents et leur formation en matière de sécurité, l'encadrement qu'ils ont reçu d'un transporteur, et l'école de conduite qui leur a dispensé la formation de base obligatoire.

Pour comprendre quels chauffeurs pourraient être plus ou moins dangereux sur les routes, nous devons, en tant qu'industrie, commencer au début du processus, et repérer ces problèmes avant d'essayer d'accuser un seul groupe de chauffeurs. J'espère que certains des arguments dont je vais parler lanceront une discussion, et amorceront peut-être une transformation dans l'industrie, et que d'autres industries suivront le mouvement.

En ce qui concerne le programme de formation de base — je sais qu'il a été mentionné à maintes reprises —, les programmes des différentes provinces comportent différents aspects. Les chauffeurs chercheront le programme le plus facile, pas le meilleur, et le moins cher, pas le plus sûr. D'ailleurs, si c'est le transporteur qui paie la formation du chauffeur ou si ce dernier a obtenu une bourse, il choisira forcément une école qui a des liens avec ce transporteur. Cette école pourrait ou non respecter les bonnes directives établies par la province. La préoccupation la plus importante tient à la légitimité des écoles de formation à l'échelle du pays.

Ce qui me préoccupe, ce sont les incohérences dans la formation de base obligatoire à l'échelle du pays. Il s'agit d'un gros problème, car il n'y a pas de normalisation.

Toutes les écoles devraient disposer du même programme pour la formation des chauffeurs aux quatre coins du pays, et les services spécialisés — les chargements surdimensionnés, le TMD — exigeraient une formation supplémentaire, fondée sur la province et approuvée par le bureau de transport fédéral. La structure de base devrait être mise en œuvre à l'échelle du pays, et pourra inclure des formations améliorées et spécialisées.

À mes yeux, la formation à l'école est tout aussi importante que les chauffeurs, une fois embauchés par le transporteur. Cette normalisation de la formation devrait être similaire à l'échelle du pays. Le Code canadien de sécurité est un code fédéral, mais il est géré à l'échelle provinciale. Je pense que c'est un aspect qui nécessiterait également quelques changements, voire une révision approfondie.

En ce qui concerne les plateformes de formation sur la sécurité, qu'il s'agisse d'un chauffeur constitué en société ou d'un employé salarié d'une entreprise, ces plateformes donnent une formation standard aux chauffeurs, si le transporteur les utilise. Les transporteurs n'utilisent pas toutes les plateformes; ils ont des plateformes internes. Cela représente également un problème. La normalisation des plateformes de sécurité actuelle est une bonne chose, mais l'utilisation de ces plateformes n'est pas vérifiée. C'est quelque chose qu'il faut examiner, je pense.

Puisque les données analytiques font partie de notre quotidien dans l'industrie du transport, nous devons surveiller les fonctionnalités des équipements ou des caméras témoins et dispositifs de consignation électronique au lieu de permettre qu'ils puissent être désactivés. Il s'agit d'un aspect qui, selon moi, a besoin qu'on y apporte une modification réglementaire, et, peut-être aussi, que toute l'industrie accepte de les utiliser dans le secteur du transport, indépendamment de sa taille. Cette technologie de surveillance devrait être utilisée quelle que soit la taille du transporteur.

Comme nous pouvons tous le voir, le nombre et la gravité des accidents sur les autoroutes nord-américaines constituent une immense source de préoccupation. Essayer d'accuser un chauffeur constitué en société par rapport à un chauffeur salarié d'une entreprise d'avoir causé l'accident est extrêmement difficile. Cependant, nous pouvons examiner de plus près la formation de ces chauffeurs au sein même des entreprises. Pour ce faire, nous pouvons procéder à des vérifications réglementaires, des vérifications ayant trait à l'assurance et des audits normalisés de la santé et sécurité au travail au regard du Code de sécurité national. Il existe différents groupes, comme les vérificateurs tiers approuvés, qui peuvent travailler de concert avec le ministère des Transports de l'Ontario ou d'autres groupes.

En ce qui concerne mon travail, aucune donnée probante n'indique que les différentes formations que reçoivent les chauffeurs constitués en société par rapport aux chauffeurs salariés... Les deux groupes devraient être soumis à une vérification. Dans la plupart des cas, les chauffeurs sont tout seuls chez eux à suivre ces cours, et le plus probable, c'est que quelqu'un d'autre suit ces cours.

La communication d'information entre les provinces, y compris les inspections de la CVSA à l'échelle nationale, des accidents inscrits dans les dossiers de conduite, un modèle commun pour les dossiers de conduite, les mauvais conducteurs, les mauvais propriétaires exploitants et les mauvais transporteurs: tous ces éléments devraient faire partie des modifications apportées à l'industrie.

Les processus appropriés d'évaluation des chauffeurs doivent être fragmentés et gérés différemment par les provinces en fonction du type de travail qu'accomplissent les chauffeurs.

La formation des propriétaires ou directeurs d'entreprise est un autre domaine qui mérite qu'on y prête attention. Je ne suis pas sûr de la façon de l'amorcer, mais si vous possédez votre propre entreprise de transport, vous devriez peut-être avoir la même formation que vos chauffeurs et vos employés, et pas uniquement votre IU-VU, ou votre test d'aptitude en matière de sécurité. C'est quelque chose que je prône moi-même dans ma vie professionnelle. Je pense qu'il est extrêmement important que la haute direction ait autant de connaissances que tous les chauffeurs.

Dans l'ensemble, je pense que l'industrie ne s'est pas adaptée aux changements survenus dans le bassin des chauffeurs; la santé mentale des chauffeurs à l'heure actuelle, en particulier, l'équilibre entre la vie personnelle et la vie professionnelle; la formation inadéquate dans l'industrie; les restrictions imposées aux transporteurs et aux chauffeurs à l'égard d'un bon nombre d'aspects différents des besoins des activités d'entreprises individuelles — les cartes de participant au programme EXPRES, l'EIMT ou le Programme des travailleurs étrangers, la délivrance graduelle de permis pour les chauffeurs commerciaux — les compagnies d'assurances qui acceptent les normes du transporteur; et la certification et l'inspection annuelles des écoles de conduite.

• (1655)

L'industrie du transport compose avec les mêmes problèmes que ceux qui touchent les autres industries à l'échelle du Canada, et le public au sens large. Je pense que cette solution et la normalisation peuvent à la fois générer un ensemble de compétences plus cohérent et mettre sur un pied d'égalité tous les chauffeurs.

C'est tout pour moi.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons à présent donner la parole à M. Chatwal.

Monsieur Chatwal, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

Gurpreet Chatwal (comptable professionnel agréé, fiscaliste, à titre personnel): Merci.

Bonjour. Je m'appelle Gurpreet Chatwal. Je suis comptable professionnel agréé spécialisé dans la fiscalité. Je suis fiscaliste, et plusieurs de mes clients sont chauffeurs, propriétaires-exploitants et propriétaires de grandes et petites entreprises spécialisées dans l'industrie du transport.

Je suis reconnaissant de l'occasion de comparaître devant le Comité.

Cela fait depuis quelque temps que je suis ces audiences, et j'ai remarqué un thème qui revient souvent, qui laisse entendre que l'Agence du revenu du Canada a connu une perte de revenu considérable, parfois estimée à 1 milliard de dollars, voire 5 milliards de dollars. En tant que fiscaliste ayant travaillé dans le domaine pendant plus de 20 ans, je peux vous dire que cette affirmation n'est soutenue ni par la conception de notre système fiscal ni par la position même de l'ARC. Je suis ici aujourd'hui pour vous fournir une explication technique et professionnelle du fonctionnement actuel du régime fiscal et pour clarifier que le modèle d'établissement des coûts de l'Alliance canadienne du camionnage, lequel constitue le fondement de l'allégation, est erroné sur le plan méthodologique.

Je vais commencer par les allégations fondées sur le modèle de l'ACC.

Dans son mémoire public, en particulier dans l'annexe A, l'ACC présente une comparaison entre un employé à salaire horaire et un chauffeur constitué en société. Elle affirme que le chauffeur salarié gagne environ 80 500 \$ par année, ce qui représente environ 2 300 heures de travail, à un salaire de 35 \$ l'heure. Lorsqu'on y ajoute les avantages prévus par la loi, comme l'indemnité de congé annuel, la rémunération des jours fériés et des congés de maladie, et qu'on y ajoute le RPC, l'assurance-emploi, l'ISE, et la CSPAAT, le coût total s'élève à environ 102 000 \$. L'Alliance compare ensuite ce scénario à celui d'un chauffeur constitué en société dans lequel elle suppose que le coût pour le transporteur est de 80 000 \$, et que le chauffeur empoche environ 10 500 \$ de TVH, laissant entendre que, ainsi, le transporteur épargne énormément, ce qui contribue à une perte en revenu équivalente pour le gouvernement.

Cette analyse peut paraître convaincante sur papier, mais elle ne tient pas debout lorsque vous appliquez la loi dans les conditions commerciales de la vraie vie.

Premièrement, le calcul de la TVH est complètement faux. La TVH n'est pas un revenu. En vertu de la Loi sur la taxe d'accise, tous les fournisseurs inscrits sont tenus de percevoir et de verser la TVH sur les fournitures taxables. Les entreprises réclament des crédits de taxe sur les intrants qu'ils achètent et versent le solde à l'ARC. Il n'y a aucune manière légale ou pratique d'empocher la TVH. Il ne s'agit pas d'un profit. C'est une somme due à la Couronne détenue en fiducie.

Deuxièmement, le modèle fait fi d'une exemption au titre de l'impôt-santé des employeurs de 1 million de dollars, qui est essentielle. La plupart des petits et moyens transporteurs se situent en dessous de ce seuil, et pourtant, le modèle de l'ACC applique l'ISE au taux

maximum à chaque transporteur, quelle que soit sa taille, faisant ainsi gonfler les chiffres de manière marquée.

Troisièmement, le modèle utilise les taux de cotisation les plus élevés qui soient pour la CSPAAT, le RPC et l'assurance-emploi, comme si chaque travailleur gagnait le revenu le plus élevé et que chaque entreprise assumait la cotisation la plus élevée. Ce n'est simplement pas ainsi que fonctionne le système. La CSPAAT est tarifiée selon l'incidence, le RPC est assorti d'un plafond et, surtout, le recours à l'assurance-emploi pour les travailleurs autonomes est facultatif, en vertu de la loi. Si quelqu'un souhaite ou non y avoir recours, c'est une question de stratégie, et non de la fraude fiscale.

Lorsque vous corrigez ces suppositions afin qu'elles reflètent le véritable fonctionnement des petites et moyennes entreprises, en tenant compte de l'exemption au titre de l'ISE, des taux de la CSPAAT et du recours facultatif à l'assurance-emploi, le soi-disant écart au chapitre des coûts diminue nettement. Dans de nombreux cas, une fois que vous tenez compte des primes des entrepreneurs, que le marché verse déjà, le coût total du recours à un chauffeur constitué en société peut évaluer, voire même dépasser celui du recours à un employé salarié.

Une fois que l'on corrige les données, la différence de coût par chauffeur correspond à seulement 2 000 à 3 000 \$ environ, par rapport à la somme de 22 100 \$ par chauffeur que l'ACC a établie. Lorsque vous multipliez ce chiffre par les 120 000 chauffeurs environ, le chiffre de 1 milliard de dollars baisse à 150 millions de dollars seulement, soit une chute de 95 % environ. La plupart de ces calculs se fondent uniquement sur le report d'impôt, et non la perte en revenu fiscal, et dans ce modèle, l'ISE et la CSPAAT de l'Ontario comptent pour la majeure partie de l'écart.

Du point de vue de l'ARC, il n'y a pas de perte de recettes fiscales. Les revenus de société sont entièrement assujettis à l'impôt. Le système d'intégration des impôts canadiens garantit que lorsque les revenus de société sont finalement versés aux personnes sous forme de dividendes, la combinaison des impôts est environ égale à ce qu'un employé toucherait comme revenu d'emploi. La seule différence, c'est le temps; il s'agit d'un report, et non d'une fraude fiscale.

Le cadre d'application de l'ARC est doté d'outils puissants pour surveiller et traiter le manque de conformité, avec les feuillets T2 et les audits, en plus des règles qui régissent les EPSP, les entreprises de prestation de services personnels, afin de garantir une surveillance efficace. Ces mécanismes veillent à ce que la constitution en société pour des raisons commerciales légitimes se fasse légalement, et que la constitution en société pour des raisons commerciales non légitimes soit facilement détectable et que les sanctions s'appliquent par l'entremise des canaux existants.

Lorsque l'ACC affirme qu'il y a une perte de revenu de 1 milliard, voire de 5 milliards de dollars, elle décrit non pas une fuite fiscale, mais bien une mauvaise compréhension des choses.

● (1700)

Les règles de l'ARC sont réfléchies, uniformes et ont été conçues pour obtenir un résultat naturel entre l'emploi et les entreprises. Le système fonctionne comme prévu. Laisser entendre le contraire et dire que l'ARC a perdu des milliards revient à sous-entendre que l'agence elle-même n'a pas rempli ses obligations. Rien ne prouve cela, et l'ARC n'a jamais fait une telle déclaration.

Je tiens à préciser que je ne dis pas cela pour soutenir un modèle d'entreprise quelconque ni m'y opposer. Il s'agit de s'assurer que les discussions sur la politique budgétaire reposent sur des faits, sur la loi et sur des données exactes.

Je vous remercie de votre temps. Je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions techniques sur les répercussions des impôts et des avantages fiscaux sur l'industrie des transports.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chatwal, de votre déclaration préliminaire.

Ce sera ensuite au tour de M. Singh Sahney.

Monsieur, vous avez la parole, et vous avez cinq minutes.

Amarjot Singh Sahney (ancien propriétaire-exploitant et chauffeur, à titre personnel): Merci, monsieur le président et membres du Comité. Merci beaucoup de me donner l'occasion de prendre la parole aujourd'hui.

Je m'appelle Amarjot Singh Sahney. Je suis à la fois chauffeur et propriétaire-exploitant. Je suis ici pour donner le point de vue d'un chauffeur, car la question de Chauffeur inc. est un élément qui a été essentiellement oublié dans cette discussion.

À ce jour, les médias et plusieurs organismes décrivent Chauffeur inc. comme un abus et une exploitation du parc de véhicules de la part des nouveaux arrivants, mais la réalité est très différente. La plupart des nouveaux arrivants qui travaillent comme chauffeur ne peuvent même pas se constituer en société quand ils arrivent la première fois au Canada. Ils sont tenus de travailler comme des employés salariés dans le cadre du programme des travailleurs étrangers temporaires ou du programme d'EIMT afin d'obtenir la résidence permanente.

Pendant ces deux ou trois années, de nombreux travailleurs travaillent dans des conditions proches de l'esclavage juste pour conserver leur statut et obtenir leur résidence permanente. Ils se voient attribuer les itinéraires que les chauffeurs établis ne veulent pas emprunter. Ils passent leurs 36 heures de repos sur la route, loin de leur famille. Ils sont souvent envoyés dans des provinces éloignées, qui ont du mal à pourvoir les postes de chauffeur de camion, et ont des salaires bas et fixes. Tout cela dans le but d'obtenir leur résidence permanente.

Ce n'est qu'après avoir obtenu leur statut de résident permanent que bon nombre de ces chauffeurs se constituent en société, non pas pour éviter de payer des impôts, mais pour enfin retrouver le contrôle, leur dignité, leur liberté et avoir leur permis professionnel. Malgré cela, on reproche à Chauffeur inc. presque tous les maux de l'industrie du camionnage — au titre de la sécurité, de la conformité et de la réputation —, dès qu'un incident se produit, et les chauffeurs immigrants font la une des journaux nationaux. Ces chauffeurs sont jugés et vilipendés avant que l'on ne leur demande pourquoi ils ont choisi ce modèle au départ.

D'après moi, la principale raison est la flexibilité et l'équilibre familial. Les chauffeurs d'aujourd'hui sont plus jeunes et ont une famille et des enfants. Être chauffeur de camion est un travail exigeant. Le fait de se constituer en société leur permet d'établir des horaires qui leur permettent de concilier travail et vie de famille. Cela leur donne la possibilité de planifier leur travail en fonction de leurs engagements personnels, des besoins de leur famille et de leur temps de repos.

La liberté de prendre un temps de repos plus long est un autre facteur majeur. La constitution en société permet aux chauffeurs de camion de prendre un ou deux mois par an pour rendre visite à leur famille à l'étranger, une chose que les emplois salariés permettent rarement au chauffeur de faire sans prendre le risque de perdre son poste.

Les chauffeurs constitués en société accordent de l'importance à la possibilité de choisir leurs chargements et leurs itinéraires. Cette indépendance leur permet de choisir les lieux, les circonstances et les préférences en matière de sécurité plutôt que d'être obligé d'accepter des itinéraires qu'ils ne veulent pas emprunter.

Enfin, la constitution en société représente une possibilité entrepreneuriale aux yeux de nombreux chauffeurs immigrants qui ont un sens inné des affaires. Cela leur procure un sentiment d'appartenance et l'occasion de suivre la voie qu'ont choisie de nombreux propriétaires de grands parcs de véhicules autrefois, lorsqu'ils ont commencé avec un seul camion et ont bâti leur entreprise en partant de zéro.

Je demande au Comité pourquoi personne n'a examiné la véritable raison pour laquelle les chauffeurs se constituent en société. Tous les chauffeurs dont c'est le cas sont forcés de suivre le modèle contre leur gré, qu'ils soient ou non autorisés à se constituer en société. Les questions liées à la sécurité demeureront jusqu'à ce que l'on s'attaque aux causes profondes. Selon moi, les véritables problèmes liés à la sécurité sont l'octroi illégal et abusif de permis, les routes vieillissantes et surchargées, le manque d'aires de repos sécurisées, le racisme et la discrimination, ce qui signifie que les chauffeurs immigrants, autrefois salués comme des héros pendant la pandémie de la COVID-19, sont aujourd'hui victimes de racisme, de propos haineux en ligne et de préjugés de la part des inspecteurs et de l'industrie.

D'après moi, la solution que je propose au Comité, c'est de surveiller étroitement les écoles de conduite, d'investir dans la modernisation de l'infrastructure routière nationale, de construire davantage d'aires de repos sûres pour les chauffeurs et de s'attaquer au racisme et à la haine dans l'industrie du camionnage.

En conclusion, je dirais que l'industrie du camionnage connaît déjà une grave pénurie de chauffeurs. Si l'on continue à restreindre la flexibilité des chauffeurs et leur indépendance, on prend le risque de perdre davantage de chauffeurs, ce qui entraîne des retards dans les expéditions, des coûts de transport élevés et une forte inflation pour les consommateurs canadiens.

Merci beaucoup.

• (1705)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Singh Sahney.

Nous allons commencer par M. Lewis pour les premières questions d'aujourd'hui; vous avez six minutes.

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

Merci à tous les témoins, qui sont ici en cette fin d'après-midi, de leur excellent témoignage.

Monsieur Webb, j'aimerais commencer par vous, s'il vous plaît.

D'après ce que je comprends, vous êtes le vérificateur principal de la sécurité. C'est ce que j'ai ici dans mes notes.

Edward Webb: Oui.

Chris Lewis: Travaillez-vous dans une province ou un endroit en particulier ou dans tout le pays?

Edward Webb: Je m'occupe des vérifications des activités des entreprises de camionnage en Ontario et en Alberta.

Chris Lewis: Merci.

Monsieur Webb, dans ma circonscription d'Essex, j'ai appris seulement la semaine dernière qu'un semi-remorque est entré en collision avec un camion de secours sur l'autoroute 401 vers l'est en direction de LaSalle, qui est une collectivité de ma circonscription. Le chauffeur du semi-remorque qui a percuté l'autre véhicule était sain et sauf et a été accusé de conduite imprudente, tandis que le chauffeur du camion de secours, qui travaillait pour protéger nos travailleurs, a fini à l'hôpital. C'est un exemple parmi tant d'autres des pratiques de camionnage dangereuses que les libéraux ont laissé perdurer pendant des années en raison d'une application laxiste de la loi.

En tant que vérificateur, pourriez-vous nous décrire les problèmes les plus courants en matière de sécurité que vous avez observés chez les chauffeurs de camion pendant vos inspections? Comment ces lacunes sont-elles liées au respect des normes du Code canadien de sécurité?

• (1710)

Edward Webb: Ce que je constate le plus souvent sur le marché aujourd'hui, c'est la fatigue, car on pousse les chauffeurs à bout. C'est probablement le premier problème.

Le deuxième serait la distraction au volant. Les cellulaires sont la principale distraction, y compris les iPad ou tout objet que les chauffeurs ont à bord de leur camion.

Une des choses les plus importantes que j'ai remarquées, c'est que ces chauffeurs ne savent pas; ils ne savent pas où ils vont. Je remarque que leur formation, une fois qu'ils travaillent pour le transporteur, n'est pas suffisante dans de nombreux cas. Les règles qu'ils doivent suivre se trouvent dans le Code canadien de sécurité, mais tous les transporteurs, y compris les entreprises pour lesquelles j'ai travaillé, font tout ce qui est en leur pouvoir pour que les chauffeurs soient sur la route, mais une fois que les chauffeurs sont dans le camion, on oublie la formation supplémentaire dont ils ont besoin et on néglige de documenter cela. C'est sur cela que nous devons travailler.

Chris Lewis: Merci.

Je m'adresse toujours à vous, monsieur Webb; de nombreux électeurs de ma circonscription disent craindre pour leur propre sécurité sur les routes. Voici ce que m'a écrit un gestionnaire d'un parc de véhicules :

La sécurité de notre collectivité est menacée! Windsor-Essex dépend grandement de l'industrie des transports. À l'approche de l'ouverture du nouveau pont Gordie Howe, on craint beaucoup pour notre industrie et pour les entreprises respectueuses de la loi, les citoyens, les contribuables et les familles auxquels notre industrie locale des transports apporte sa contribution.

Plus tôt dans l'étude, un témoin de l'Atlantic Provinces Trucking Association a dit que les vérificateurs du Code canadien de sécurité, par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, devraient travailler en étroite collaboration avec les forces de l'ordre et les vérificateurs d'EDSC afin de mener davantage de contrôles routiers et de mettre l'accent sur l'utilisation de ces contrôles pour régler ce problème.

Pourriez-vous nous expliquer comment des méthodes de conduite dangereuses perdurent sur nos routes en raison des lacunes dans l'application du Code canadien de sécurité?

Edward Webb: D'après ce que je vois, les plus grands problèmes tiennent aux différences entre les prescriptions du Code canadien de sécurité et la façon dont les provinces appliquent le Code. On ne partage pas les informations. Un vérificateur de l'Alberta ne sait pas ce que le MTO fait en Ontario. Nous ne savons pas ce qui se passe en Nouvelle-Écosse. Ce manque de mise en commun d'informations générales entre les provinces devient problématique.

Je suis d'accord. Je pense qu'il faudrait davantage normaliser le partage d'information entre les provinces et les administrations, que ce soit un employé fédéral, un employé provincial ou un sous-traitant... Il faut partager toutes ces informations. Cela revient également à s'assurer que les compagnies d'assurance communiquent également leurs informations, parce que cela nous donnera une meilleure idée de ce qui se passe réellement.

Chris Lewis: Merci, monsieur Webb. J'ai une dernière question pour vous, monsieur.

D'après votre expérience de vérificateur de la sécurité, avez-vous des recommandations à soumettre au Comité sur la façon de renforcer l'application du Code canadien de sécurité, ou pourriez-vous nous dire s'il faudrait modifier les normes du Code canadien de sécurité pour s'assurer que les Canadiens ne payent plus le prix sur les routes en raison des pratiques dangereuses en matière de camionnage?

Si vous pouviez répondre en une minute ou moins, s'il vous plaît, j'apprécierai cela.

Edward Webb: La normalisation sera l'élément le plus important. Pour des gens comme moi qui sont en contact avec les transporteurs, le plus gros problème est de les former. Comme je l'ai dit dans mes observations, les propriétaires ne savent pas quelles règles suivre. Nous, en tant que pays, quand quelqu'un lance une entreprise de camionnage, tout ce que nous lui disons, c'est « tu dois avoir un certificat d'immatriculation UVU et un certificat d'aptitude à la sécurité ». Il n'y a aucun suivi. Il y a par la suite les vérifications au titre des NCCR, les New Carrier Compliance Reviews et de l'ARC, l'Assessment of Regulatory Compliance, mais il n'y a aucun suivi auprès des propriétaires eux-mêmes.

Dans toutes les entreprises de camionnage qui ont un problème, cela commence à la tête de l'entreprise et se répercute sur les employés. Si nous ne pouvons pas nous occuper de ces propriétaires, nous allons avoir des problèmes.

Chris Lewis: Monsieur Singh Sahney, après une décennie d'échec des politiques libérales, les travailleurs canadiens à la fois dans le secteur de l'automobile et dans celui des transports font face à une insécurité croissante et à des pressions financières.

Selon vous, monsieur, en tant que chauffeur, comment ces vulnérabilités touchent-elles les chauffeurs de camion aujourd'hui, et que croyez-vous qu'il va arriver aux travailleurs si ces tendances se poursuivent?

Amarjot Singh Sahney: Honnêtement, cela varie complètement selon...

Je n'ai pas compris la question. Pourriez-vous s'il vous plaît la répéter? Je m'en excuse.

Chris Lewis: Je la reposeai plus lentement. Je m'excuse, monsieur.

Le président: Je vais m'assurer que vous avez le temps.

Chris Lewis: Après dix ans de politiques inefficaces, les travailleurs canadiens à la fois dans le secteur de l'automobile et dans celui des transports font face à une insécurité croissante et à des pressions financières. Selon vous, en tant que chauffeur, comment ces vulnérabilités touchent-elles les chauffeurs de camion aujourd'hui et que croyez-vous qu'il va arriver aux travailleurs si ces tendances se poursuivent?

● (1715)

Amarjot Singh Sahney: Si vous voulez mon avis, je suis dans l'industrie du camionnage depuis près de trois ans en tant que chauffeur et en tant que propriétaire-exploitant, et dans mon étude, j'ai constaté que la fatigue était en grande partie la cause principale. Ce n'est pas uniquement les 12 ou 13 heures de conduite d'affilée, mais parfois, il n'y a pas suffisamment de place pour se garer dans les aires de repos. On finit par se garer illégalement. Cela entraîne également des accidents majeurs.

Le gouvernement doit se pencher sur cela également. Quand j'empruntais la 401, elle n'était pas très fréquentée, mais après six ou sept ans, elle est devenue très encombrée la nuit. Si vous prenez la 401 la nuit, vous ne verrez que des camions. La plupart d'entre eux ne sont même pas garés dans les aires de repos.

Chris Lewis: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis.

Merci, monsieur Singh Sahney.

C'est au tour de M. Gaheer.

Monsieur Gaheer, vous avez la parole. Vous avez six minutes, monsieur.

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

Je remercie tous les témoins de comparaître devant le Comité.

Monsieur Webb, mes questions pour cette séance s'adresseront principalement à vous. Pendant la première séance du Comité, je perdais un peu la tête. Vous avez tapé dans le mille quand vous avez parlé des deux modèles, les chauffeurs constitués en société de Chauffeur inc. et les employés salariés. Dans la première heure, quelqu'un dans son témoignage a dit avoir peur parce qu'il y a davantage de chauffeurs constitués en société, et que, par conséquent, la sécurité est apparemment menacée.

Nous savons que Transports Canada, les provinces et littéralement tout le monde et toutes les instances qui recueillent des données sur les collisions et sur les victimes ne font pas la distinction entre les accidents causés par les chauffeurs constitués en société et ceux causés par des employés salariés. Toutes les affirmations formulées au cours de la première séance du Comité, selon lesquelles un modèle est intrinsèquement plus sûr que l'autre, ne peuvent pas reposer sur des statistiques, parce qu'il n'y a aucune statistique.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

Edward Webb: Je suis d'accord. Je n'ai vu aucune statistique.

Je travaille dans le domaine de la sécurité et de la conformité des transports depuis maintenant 23 ans. Je n'ai vu aucune distinction entre les chauffeurs constitués en société et les employés salariés. Aucun chauffeur — et j'ai vu beaucoup d'accidents — ne dira « je suis un chauffeur constitué en société » ou « je travaille pour une

entreprise de camionnage ». Il n'y a rien de tel. En me concentrant sur cela... Dans mon travail, je ne vois rien de tel.

Iqwinder Gaheer: Je pense que cela confirme ce que j'ai entendu dire également.

Vous avez parlé de sécurité. Vous avez parlé des écoles de formation et de la normalisation. Vous avez dit qu'il faudrait apporter des changements au code de sécurité. Vous avez dit que le code de sécurité relève du gouvernement fédéral, mais qu'il est appliqué par les provinces, et qu'il faudrait apporter des modifications à ce chapitre, y compris, essentiellement, assurer une normalisation. Pourriez-vous nous en dire davantage?

Edward Webb: Ici, en Alberta, où je suis, tous nos vérificateurs sont des sous-traitants. En Ontario, le MTO effectue la vérification au titre du Code canadien de sécurité auprès des transporteurs. Ce serait bien si... ils peuvent être des sous-traitants. Ce n'est pas ce à quoi je voulais en venir.

Les informations provenant de chaque province doivent être communiquées, et il faudrait effectuer le même type de vérification dans toutes les provinces, en posant les mêmes questions et en examinant les mêmes informations. De cette façon, nous pouvons normaliser les réponses et les problèmes que l'on rencontre dans les provinces.

Iqwinder Gaheer: Je ne suis pas un spécialiste du domaine, mais existe-t-il une obligation de formation continue pour les chauffeurs, une fois qu'ils ont obtenu leur permis?

Edward Webb: Oui. On appelle cela une formation de rattrapage. Si un chauffeur a un incident grave — excès de vitesse, sortie de voie, distance de sécurité insuffisante d'après sa caméra ou son DCE, son dispositif de consignation électronique, infraction relative aux heures de service, mauvais avis à la suite d'une inspection de la CVSA —, on doit faire un suivi auprès de ce chauffeur. On doit de nouveau le former, selon ce qui s'est passé, que ce soit un problème avant le départ ou un problème de vitesse, parce que la vitesse tue. Nous le savons tous.

De plus, en ce qui concerne les contrôles routiers, les chauffeurs savent-ils comment faire la vérification avant le départ? Selon mon expérience, la plupart des chauffeurs se préparent parfaitement avant de prendre la route, mais d'après ce que l'on voit sur la route, ce n'est pas le cas en réalité. La bonne approche consiste à former correctement les chauffeurs.

Iqwinder Gaheer: En dehors des problèmes nécessitant une formation de rattrapage ou d'un problème lié à un chauffeur en particulier, y a-t-il une formation continue?

Edward Webb: Oui, pour la plupart des transporteurs que je rencontre. Ils inscrivent les chauffeurs sur une plateforme de formation, ce qui est bien, mais il faut aller un peu plus loin. Il faut que les chauffeurs refassent une évaluation routière ou qu'ils suivent une formation pratique, plutôt qu'un simple cours.

● (1720)

Iqwinder Gaheer: Vous avez également parlé de la nécessité que les transporteurs suivent eux aussi une formation. Dans l'environnement actuel, suivent-ils une formation quelconque?

Edward Webb: Quand ils demandent un certificat d'immatriculation UVU ou un certificat d'aptitude en matière de sécurité, ils doivent passer un examen, donc ils font un peu de formation. Cependant, les propriétaires, pour la plupart, ne suivent pas du tout la même formation que leurs chauffeurs, leurs répartiteurs ou leurs agents de sécurité. Techniquement, si l'on compte diriger quelqu'un, on doit avoir suivi la même formation que lui. Autrement, on ne sait pas ce qu'il est censé faire.

Iqwinder Gaheer: Très bien. Merci.

J'aimerais maintenant poser des questions à M. Chatwal. Vous avez parlé de fiscalité. J'ai l'impression que tout ceci est une question de fiscalité déguisée en question de sécurité. Nous venons de discuter avec M. Webb du fait qu'il s'agit là d'un tout autre problème.

Si l'on pense aux impôts, vous avez dit que l'ARC a actuellement dans sa boîte à outils les outils nécessaires pour traiter tout type de non-conformité fiscale. Que se passerait-il si l'on apportait un changement en ce qui concerne le feuillet T4A? Le Comité a discuté de cette question. Si l'on rend le feuillet obligatoire et que les transporteurs doivent le fournir à l'ARC, celle-ci saura combien gagne un chauffeur incorporé donné.

Gurpreet Chatwal: Si votre préoccupation concerne le fait que les chauffeurs ne déclarent pas leurs véritables revenus, ce n'est pas simple à régler. Si vous dites que le T4A ne devrait concerner que ce secteur spécifique, il y a beaucoup plus de règles à respecter que cela. Actuellement, conformément à la loi, toutes les entreprises incorporées doivent seulement fournir une facture. Si c'est propre à une industrie, c'est une autre histoire, mais on parle ici d'une chose qui concerne tout le Canada. Cela concerne toutes les industries.

Vous dites que seules les entreprises incorporées suivant le modèle Chauffeur inc. doivent fournir un formulaire T4A. Ce n'est pas si simple. Vous devez traiter chaque paiement que vous avez versé à une entreprise spécialement créée pour des chauffeurs. Si vous avez fait un paiement à Bell Canada, par exemple, ou à d'autres entreprises incorporées, vous n'auriez pas à délivrer un feuillet T4A. Ce n'est pas si simple, et je ne pense pas que ce soit facile à régler.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gaheer.

Iqwinder Gaheer: J'y reviendrai. Merci.

Le président: Très bien.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

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

Je vais commencer par m'adresser à vous, monsieur Webb.

Dans votre présentation, vous avez mentionné que beaucoup de choses avaient été dites à propos du modèle « Chauffeur inc. », mais que vous manquez de données brutes pour arriver à des conclusions formelles. Comme l'ont dit les représentants du Bureau d'assurance du Canada, les données existantes et connues que nous pouvons mentionner sont notamment la hausse du nombre d'accidents et la hausse du nombre de réclamations. On sait qu'au cours de la dernière année, au Québec, il y a eu un nombre record de morts dans des accidents impliquant des camions lourds. Une autre donnée publique fait état de la hausse du nombre de chauffeurs suivant le modèle « Chauffeurs inc. ».

Compte tenu de tout ça, ma question va sûrement vous intéresser. La Loi sur les transports routiers permet au ministère des Transports d'enquêter sur des pratiques du domaine routier. Ça fait partie des demandes que nous avons formulées.

Pensez-vous que le fait que Transports Canada enquête sur le modèle « Chauffeur inc. » nous permettra d'en savoir plus et d'établir des liens entre ces éléments?

[Traduction]

Edward Webb: Oui, je pense que oui. Comme je l'ai dit plus tôt — et j'ai entendu d'autres personnes en parler —, je ne vois pas la différence entre le modèle et l'employé ni la différence entre les formations. Cela commence par le transporteur, quand il...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

[Traduction]

Edward Webb: J'espère que cela répond à la question.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Vous avez bien répondu, et c'est pour cette raison que je vous ai interrompu. Comme j'avais obtenu une réponse, je voulais passer à une autre question.

Ma prochaine question s'adresse à vous, monsieur Chatwal.

Vous avez mentionné que vous étiez comptable professionnel agréé. J'ai la même formation universitaire que vous et je suis moi aussi comptable. J'ai étudié la comptabilité à l'université. Certains éléments de votre allocution ont attiré mon attention. Vous pouvez me confirmer ces éléments en répondant aux questions que je vais vous poser.

À ma connaissance, quand on est une entreprise incorporée et qu'on est sous-traitant, c'est l'employé, et non l'employeur, qui doit assumer certaines cotisations sociales. Par exemple, si je suis un employeur, je vais devoir payer une portion du régime de pension de mon employé, alors que si la personne qui travaille pour moi n'a pas le statut d'employé, mais plutôt le statut de travailleur autonome, c'est lui qui devra assumer la cotisation au régime de pension. C'est la même chose dans les cas de la cotisation à l'assurance-emploi et de l'indemnité de vacances.

Êtes-vous d'accord avec moi?

• (1725)

[Traduction]

Le président: Monsieur Chatwal, avant de répondre, pour le bien de nos interprètes, pourriez-vous parler plus près du micro, s'il vous plaît?

Merci, monsieur. Je vous laisse répondre.

Gurpreet Chatwal: Je veux m'assurer d'avoir bien compris votre question. Vous avez dit que la différence entre une entreprise incorporée et un employé, c'est que l'employeur doit payer une portion du régime de pensions du Canada de l'employé — je pense que c'est de cela que vous parlez —, et vous avez demandé s'il y avait une différence pour un travailleur autonome, un Chauffeur inc.

Oui, si vous êtes dans le modèle « Chauffeur inc. », vous versez évidemment vos revenus dans votre société. Vous avez deux options. Vous avez l'option de toucher un salaire, où vous paierez la partie de l'employé et de celle de l'employeur du régime de pensions, mais il existe également un mécanisme qui vous permet de vous verser des dividendes. Les dividendes n'exigent pas que vous payiez les cotisations au régime de pension. C'est tout à fait conforme à la loi.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: C'est un peu ma question, justement. Vous venez d'admettre qu'il y a une différence entre les deux modèles sur le plan financier. Dans le cas d'un employé, l'employeur doit verser une portion de la pension au régime de pension existant, l'employé assumant l'autre portion. Dans le cas d'un travailleur autonome, ce n'est pas nécessairement automatique.

C'est la même chose pour ce qui est de l'assurance-emploi. Vous avez mentionné dans votre allocution d'ouverture que l'inscription à l'assurance-emploi n'était pas automatique. En fait, elle est volontaire pour les travailleurs autonomes. Cependant, dans le cas d'un employé, une portion est payée par l'employeur et une autre portion est payée par l'employé. Dans le cas d'un travailleur autonome, c'est 0 %. En ce qui a trait aux vacances, il n'y en a pas quand vous êtes travailleur autonome. Cependant, quand vous êtes une entreprise et que vous avez des employés, vous devez mettre une portion d'argent de côté. Ça vous coûte de l'argent, en fait, car c'est une réserve mise de côté pour payer ces vacances. Alors, ces trois éléments sont des frais pour l'employeur, mais un travailleur autonome n'en bénéficiera pas. Est-ce bien cela?

[Traduction]

Gurpreet Chatwal: Dans le cadre d'un emploi, l'employeur doit payer sa partie des cotisations au régime de pensions. Il doit également payer des cotisations à l'assurance-emploi, soit 1,4 fois la partie de l'employé. Dans le modèle Chauffeur inc., le chauffeur a l'option de cotiser au régime de pension et l'option de cotiser à l'assurance-emploi.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Ce que vous me dites confirme qu'il y a une différence financière entre embaucher un employé et embaucher un travailleur autonome, qui travaille à son compte. Cette différence opérationnelle va se refléter dans les coûts opérationnels. Ces charges, que l'employeur n'a pas, donnent à ce dernier un avantage direct sur le plan des opérations, de la facturation et de la compétitivité qu'il peut en retirer.

J'aimerais soulever un autre point. Vous avez mentionné que la question de l'évasion fiscale n'était pas liée aux modèles. J'aimerais donc vous poser des questions sur le fameux feuillet T4A. Comment l'Agence du revenu du Canada fait-elle pour imposer les gens? Elle le fait au moyen des feuillets fiscaux émis par les organismes, qui signalent à l'Agence du revenu qu'un salaire a été versé. Si je gagne un salaire annuel de 50 000 \$ ou de 100 000 \$ et que je ne le déclare pas à l'impôt, c'est mon feuillet T4 qui va faire en sorte que l'Agence du revenu va me signaler qu'elle a reçu un feuillet T4 de mon employeur et que je dois payer l'impôt approprié sur le revenu que j'ai gagné. Or, depuis 2011, les travailleurs autonomes ne reçoivent plus de feuillet T4A. C'est donc dire que l'Agence du revenu du Canada n'a pas d'information sur les revenus gagnés ni sur l'impôt qui devrait être versé par cet organisme.

Est-ce vrai ou est-ce faux?

Le président: Veuillez répondre en 10 secondes, parce qu'on a déjà dépassé d'une minute le temps de parole de M. Barsalou-Duval.

[Traduction]

Veuillez répondre en 10 secondes, s'il vous plaît, il faudra peut-être attendre que M. Barsalou-Duval ait de nouveau la parole.

Gurpreet Chatwal: On a dit beaucoup de choses. J'aimerais répondre à la première partie de votre question concernant le régime de pensions du Canada et l'assurance-emploi.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Comme il ne reste plus beaucoup de temps, je préférerais que vous vous concentriez sur le feuillet T4A.

[Traduction]

Le président: Attendons que M. Barsalou-Duval ait de nouveau la parole, et nous vous donnerons l'occasion de donner une réponse plus complète, monsieur Chatwal.

Nous passons ensuite à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole, et vous avez cinq minutes, monsieur.

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

Mes questions s'adresseront à vous, monsieur Webb, et je poursuivrai la discussion que vous avez eue plus tôt avec mon collègue, monsieur Lewis.

Monsieur Webb, les témoins précédents ont fourni des témoignages très convaincants. La représentante du Bureau d'assurance a dit que les réclamations ont augmenté de 80 % en Ontario et de 88 % en Alberta, et que le montant de ces réclamations a également augmenté de manière considérable, dépassant largement la croissance démographique et la croissance de l'industrie du camionnage.

De toute évidence, il y a un problème important, et c'est un problème nouveau. Il en est ainsi parce que c'est une hausse relativement nouvelle. Elle a commencé en 2015 et elle s'est maintenue jusqu'en 2023. En tant que professionnel chargé des vérifications de la sécurité dans cette industrie, pourriez-vous nous faire part de vos réflexions ou de certaines de vos hypothèses sur la raison de cette hausse spectaculaire?

• (1730)

Edward Webb: La fatigue est l'un des problèmes les plus importants. Les gens qui dirigent ces entreprises ne savent rien de la fatigue. L'autre aspect de la chose, c'est que personne n'enquête correctement sur les incidents qui se produisent. Personne n'examine...

Philip Lawrence: Je m'excuse, monsieur Webb.

Je suis curieux. La fatigue était probablement un problème avant 2015, et il n'y a pas eu cette hausse spectaculaire. Il ne faut pas être un enquêteur pour comprendre que quelque chose de nouveau s'est produit ou se serait produit. Je me demande ce que cela pourrait être.

Edward Webb: Selon moi, c'est la cause profonde. On n'examine pas à l'interne les causes de ces incidents. Les entreprises de camionnage ne cherchent pas à connaître la cause de l'incident. À partir de là, on peut empêcher les incidents de se produire à nouveau. Je considère que c'est un grand problème.

Philip Lawrence: Je comprends cela, monsieur Webb. Je ne conteste pas ce que vous dites.

Il s'agit d'un phénomène relativement nouveau. Au cours des 10 dernières années, il y a eu cette augmentation spectaculaire. Je l'ai franchement remarqué dans ma circonscription de manière anecdotique, et il y a en plus des preuves empiriques. À Cobourg, il y a une zone où la 401 est un peu sinueuse. Il est courant qu'un camion de transport y fasse une sortie de route.

Cela ne se produisait pas il y a 5 ou 10 ans. C'est appuyé par les preuves empiriques qui montrent qu'il y a eu une augmentation de 80 % en Ontario et de 88 % en Alberta au cours des 10 dernières années, ce qui dépasse largement la croissance du secteur des transports et la croissance démographique.

Selon vous, qu'est-ce qui a changé en 2023 par rapport à 2015? Si vous ne le savez pas, cela me va. C'est plus qu'honnête.

Edward Webb: Il y a tout un tas d'information. Il y a la formation des chauffeurs, l'obtention ou l'achat d'un permis, et le chauffeur ne sait donc pas...

Le Canada autorise les gens à s'installer ici et, après six mois, ils vont à l'école et obtiennent un permis de classe 1. Ils n'ont aucune expérience de chauffeur, aucune, mais on les met au volant d'un véhicule de 90 000 livres.

Philip Lawrence: C'est là où je voulais en venir.

Disons que quelqu'un veut, demain, devenir chauffeur de camion. Pourriez-vous expliquer au Comité le processus que cette personne doit suivre pour obtenir un camion et le conduire?

Edward Webb: D'abord, la personne doit fréquenter une école de conduite ou suivre le programme de formation de base obligatoire. Elle trouvera une école légitime, espérons-le. Elle s'inscrit, dépose sa candidature, paie et suit les cours de formation.

Selon la province, c'est une formation de 103 à 113 heures. Ensuite, il y a la partie conduite, qui, selon moi, est très limitée. À partir de là, la personne a, espérons-le, suffisamment de connaissances, ou les lacunes qu'on a relevées chez elle sont comblées avant qu'elle passe son examen pratique, qui est un autre problème. D'après ce que j'entends dans l'industrie — et je ne peux pas le confirmer —, on apprend aux chauffeurs à réussir l'examen, mais pas réellement à conduire. Cela devient un problème important également.

Philip Lawrence: Je suis le ministre du commerce interprovincial, dans le cabinet fantôme, et vous avez piqué ma curiosité en ce qui concerne les différences.

Je sais que vous vous occupez davantage de l'Alberta et de l'Ontario, alors prenons-les comme exemple. Y a-t-il une grande différence dans les exigences de formation pour les chauffeurs de camion d'un océan à l'autre?

Edward Webb: Il n'y a pas une grande diversité, mais il y a certainement une différence. Je peux vous parler de nombreuses différences.

Certaines écoles autorisent les chauffeurs à monter dans la cabine avec un autre chauffeur, et ils font les mêmes heures que le chauffeur qui conduit, c'est donc un problème qui relève des écoles. Elles ne sont pas suffisamment réglementées; les chauffeurs ne sont pas correctement formés, et les écoles ne les forment pas correctement. Nous le voyons tous les jours.

Philip Lawrence: Merci, monsieur Webb, de cette excellente discussion. C'est apprécié.

● (1735)

Le président: Nous allons maintenant revenir à M. Gaheer.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur.

Iqwinder Gaheer: Monsieur Chatwal, reprenons là où nous en étions.

J'aimerais poser la même question, mais peut-être d'une autre façon.

Au Comité, nous avons dit qu'il y avait peut-être un problème de fiscalité, quand on parle des chauffeurs incorporés. Quelle est la probabilité que certains chauffeurs incorporés ne déclarent pas leurs revenus ou qu'ils déclarent de faux revenus sur leurs déclarations de revenus?

Gurpreet Chatwal: Pour être juste, on a soulevé quelques fois la question du feuillet T4A. Cela doit être équitable et uniforme pour tous les travailleurs autonomes. Pourquoi cibler une seule industrie, lui imposer le feuillet T4A, et ne pas l'imposer à tous les travailleurs autonomes et à toutes les entreprises incorporées?

Si vous dites que l'on pratique l'évasion fiscale dans cette industrie et que vous avez des preuves à l'appui, alors le T4A permettrait tout à fait de décourager toute évasion fiscale.

Le président: Monsieur Chatwal, je vais vous demander de parler plus près du microphone, si possible, pour le bien de nos intermédiaires, qui font un travail formidable.

Gurpreet Chatwal: Je m'excuse.

Le T4A est un mécanisme qui contribue certainement à décourager l'évasion fiscale, car il s'agit d'un revenu qui doit obligatoirement être déclaré à l'ARC. L'ARC adhère au principe de la correspondance, et elle vérifie en fin d'exercice que tous les revenus déclarés à la case 48 sont conformes aux revenus déclarés.

Iqwinder Gaheer: Rendre le T4A obligatoire pour cette industrie en particulier pourrait augmenter les recettes fiscales du gouvernement, mais il s'agit d'une seule industrie. Je suis avocat... par exemple. Les avocats, les plombiers ou tous ceux qui ont une entreprise incorporée pourraient potentiellement déclarer de faux revenus.

Gurpreet Chatwal: Tout à fait.

Iqwinder Gaheer: Avez-vous d'autres recommandations à soumettre pour résoudre le problème fiscal qui pourrait se poser?

Gurpreet Chatwal: Je n'ai aucune recommandation. Le système fiscal en place me convient. Il est très solide. Il y a de nombreux mécanismes pour la TVH, l'impôt des sociétés, la paie et les dividendes avec lesquels je travaille tous les jours avec l'ARC et les vérificateurs. C'est un système très solide et détaillé.

Iqwinder Gaheer: Merci.

Monsieur Sahney, mes questions s'adressent à vous. Merci beaucoup d'être venu au Comité pour témoigner. J'espérais vraiment qu'un vrai chauffeur viendrait également témoigner.

Vous avez dit que la fatigue était un problème. Vous avez aussi parlé des longs trajets, du manque de places de stationnement où vous pouvez prendre une pause, utiliser les toilettes, boire un peu de café ou manger, et des perturbations que cela cause également. Cela m'interpelle. J'en entends parler tout le temps. Cependant, il y a une limite fixée par la loi quant au nombre d'heures qu'un chauffeur peut passer au volant. Les entreprises enfreignent-elles la loi?

Amarjot Singh Sahney: Au Canada, les camionneurs peuvent conduire pendant 13 heures par jour, alors que c'est 11 heures aux États-Unis. Toutefois, ce n'est pas la seule chose. Selon moi, la préoccupation principale... Disons qu'il y a eu des accidents. Premièrement, nous devrions en chercher la cause. Est-ce que les chauffeurs n'utilisaient pas les journaux de bord ou est-ce qu'ils les falsifiaient? Nous ne le savons pas. Personne ne parle de ce genre de choses. C'était peut-être un lundi, et le camionneur avait une gueule de bois ou quelque chose du genre, qu'il n'était pas en état de conduire une semi-remorque, et personne n'en a parlé.

Iqwinder Gaheer: Vous avez parlé des journaux de bord; sont-ils remplis par les camionneurs eux-mêmes?

Amarjot Singh Sahney: C'est exact. Ils sont remplis par les camionneurs eux-mêmes.

Iqwinder Gaheer: Qu'est-ce qui amènerait un camionneur à falsifier le journal de bord? Est-ce pour travailler plus d'heures ou avoir une plus grosse paie?

Amarjot Singh Sahney: Exactement. Cela leur permet de travailler plus d'heures, puisqu'ils sont payés à l'heure. La plupart sont aussi payés au mille, et c'est difficile de tricher avec les milles. Toutefois, pour ce qui est des camionneurs payés à l'heure, disons que vous travaillez 12 ou 13 heures, vous pouvez étirer cela en ajoutant deux heures de repos, alors que vous travaillez, et vous pouvez les inscrire dans le journal de bord. C'est une méthode légitime, mais personne ne se concentre sur ces choses.

Iqwinder Gaheer: Première question: les transporteurs sont-ils au courant? Deuxième question: les transporteurs encouragent-ils cette pratique dans le but de générer plus de profits?

Amarjot Singh Sahney: Je ne crois pas, parce que le transporteur mettrait à risque la sécurité. Les camionneurs conduisent des semi-remorques qui leur coûtent 250 000 \$. En cas d'accident, je crois que leurs primes d'assurance vont coûter très cher. Je ne crois pas que les transporteurs seraient ceux qui incitent le plus les camionneurs à agir de la sorte. Je crois que c'est l'avarice des camionneurs qui les pousse à agir de la sorte.

Iqwinder Gaheer: Je tiens à souligner un autre enjeu. Ce n'est pas vraiment une question, mais cela concerne votre témoignage, quand vous avez parlé d'un employé qui essaie d'obtenir sa résidence permanente et qui finit par s'incorporer pour avoir davantage de liberté.

Amarjot Singh Sahney: C'est exact.

Iqwinder Gaheer: Malheureusement, j'ai entendu parler de cas — heureusement, un petit nombre de cas —, où les camionneurs étaient mal traités. Leurs congés de maladie ne sont pas payés. Ils ne peuvent pas toucher les prestations d'invalidité et tous les autres avantages auxquels ils devraient avoir accès en tant qu'employé, parce que, malheureusement, ces mauvais acteurs, ces transporteurs, savent quand un camionneur essaie d'obtenir sa résidence permanente. Il essaie d'obtenir sa résidence permanente, donc il ne peut pas faire trop de vagues.

• (1740)

Amarjot Singh Sahney: Je crois que les législateurs devraient étudier la question. La plupart des camionneurs sont exploités, parce qu'ils attendent d'obtenir la résidence permanente. La majorité des détenteurs de permis de travail temporaire sont venus ici pour obtenir un jour leur résidence permanente, et ils planifient de réaliser cet objectif grâce à un permis de conduire de classe 1 ou un permis de catégorie AZ.

Les provinces ont mis en œuvre certains programmes. Prenons par exemple le Programme de l'Atlantique: si vous travaillez pour une entreprise spécifique pendant un an ou une autre période, les provinces ont compétence pour vous accorder la résidence permanente provinciale. Cela fait d'ailleurs partie du programme de résidence permanente.

Iqwinder Gaheer: Encore une fois, je ne sais pas si le phénomène est très répandu. C'est seulement quelque chose que j'ai vu.

Merci, 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.

Si je comprends bien, dans le cadre de cette étude, la réunion d'aujourd'hui est la dernière séance où le Comité reçoit des témoins, puisque nous avons convoqué trois ministres et qu'il reste deux séances.

J'aimerais donc proposer une motion, que je vais vous lire, visant à prolonger cette étude. À mon sens, elle mériterait deux ou trois rencontres supplémentaires, voire davantage. Toutefois, je vais commencer par proposer d'ajouter une réunion, parce que je pense qu'il est essentiel que nous entendions au moins les victimes qui ont vécu des tragédies récemment.

La motion est rédigée ainsi:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ajoute une réunion dans le cadre de l'étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, afin que soient entendus dans la première heure les témoignages des victimes des « chauffeurs au rabais » et dans la deuxième heure les représentants des organismes Justice for Truck Drivers, le Caledon Community Road Safety Advocacy Group (CCRSA) et la Joy Smith Foundation.

Ce sont trois groupes qui se battent pour les droits des chauffeurs, mais aussi pour les droits des victimes.

Je demeure ouvert à toute proposition d'amendement. Si certains veulent ajouter davantage de réunions, j'appuierai leur amendement avec plaisir.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons faire une pause le temps que circule la motion dans les deux langues officielles.

[Traduction]

Je vais suspendre la séance, chers collègues, pour deux ou trois minutes, pour nous assurer que tous les membres ont la motion dans les deux langues officielles.

Entretemps, il nous reste seulement 12 minutes pour entendre les témoignages. Je regarde autour de moi. Êtes-vous d'accord pour que je demande aux témoins de quitter, puisque cela pourrait prendre un peu de temps? Je tiens à respecter leur temps.

Des députés: D'accord.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je ne suis pas contre le fait de laisser partir les témoins. Toutefois, si nous adoptions la motion tout de suite, il nous resterait du temps pour poser des questions aux témoins.

Le président: Rien que pour faire circuler la motion et en parler, il faudra peut-être 15 minutes.

[Traduction]

Chers témoins, un député a proposé une motion visant à prolonger l'étude. Nous allons maintenant examiner la motion, en discuter et en débattre. Nous voulons respecter votre temps, donc je tiens à vous remercier de votre témoignage d'aujourd'hui. Nous vous souhaitons un bon retour.

Monsieur Webb, vous pouvez quitter la réunion en ligne, et j'invite les témoins qui sont ici en personne à quitter la salle. Nous vous remercions encore une fois.

La séance est suspendue à la demande du président.

• (1740)

(Pause)

• (1750)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je vais donner la parole à M. Kelloway, puis à M. Albas.

Monsieur Kelloway... Non, c'est M. Lauzon.

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Nous sommes d'accord sur la motion de mon collègue, mais il faudrait remplacer les termes « chauffeurs au rabais » par « chauffeurs de camions lourds ». J'en ai discuté avec mon collègue et il semblait d'accord.

Le reste nous convient très bien.

Le président: C'est parfait.

[Traduction]

Allez-y, monsieur Albas.

Dan Albas: Puisqu'il est question de modifications et d'amendements, j'aimerais proposer un amendement, et j'espère que notre estimé collègue le considérera comme un amendement favorable.

Je vais lire le texte original, puis je vais spécifier ce que j'aimerais modifier. Nous faisons parvenir ces amendements au greffier pour qu'il puisse les suivre et les transmettre aux autres députés. Où il est écrit « Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ajoute » — et voici la modification — « deux réunions ». Puis, je reviens à la suite de la motion, après « dans le cadre de l'étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada », j'ajoute « comprenant ». Le paragraphe suivant reste tel quel, mais, après « la Joy Smith Foundation », j'ajoute « une réunion d'au moins deux heures, au cours de laquelle les représentants de 6S Trinity Transport, J + R Hall Trucking, Dan

Express — aucun lien avec moi —, Carmen Transportation, Ludwig Transport Limited et l'Association des Professionnels du Dépannage du Québec seront invités à témoigner ».

Je peux le répéter, mais nous envoyons le texte pour que tous les membres du Comité puissent y jeter un coup d'œil.

Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais prendre un moment pour dire que je crois qu'il est extrêmement important que l'Association des Professionnels du Dépannage du Québec compare, avec toutes ces autres entreprises, simplement en raison du témoignage que nous avons entendu aujourd'hui selon lequel ces sociétés de remorquage attendent encore des paiements de 3 millions de dollars. J'aimerais entendre ce qu'ils ont à dire.

Le président: Monsieur Kelloway, je vais vous donner la parole, et puis nous allons peut-être prendre une pause, simplement pour avoir le temps d'examiner l'amendement proposé, puisqu'il s'agit d'un amendement substantiel.

Mike Kelloway: J'allais suggérer la même chose; suspendre la séance pour examiner les modifications.

Le président: Chers collègues, je vais à nouveau suspendre la séance pour deux ou trois minutes, le temps de faire circuler l'amendement proposé. Ce sont des modifications considérables. Nous allons les faire circuler. La séance est suspendue à la demande du président.

• (1750)

(Pause)

• (1800)

Le président: Nous reprenons les travaux.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Après consultation avec MM. Albas et Barsalou-Duval, nous sommes effectivement d'accord pour ajouter deux réunions à cette étude, tout en gardant l'amendement que nous avons proposé au début, soit de remplacer « chauffeurs au rabais » par « chauffeurs de camions lourds ».

Maintenant, j'aimerais proposer un amendement favorable. À la suite de la modification de la motion, je pense que les prochains témoins qui comparaitront devant le Comité pourraient s'exprimer sur des sujets délicats. Nous pourrions leur donner le choix de comparaître à huis clos. Certains pourraient devenir plus émotifs en parlant de ce qu'ils ont vécu.

Je ne sais pas si mes collègues sont d'accord là-dessus.

Le président: Êtes-vous d'accord là-dessus, monsieur Barsalou-Duval?

Xavier Barsalou-Duval: Je ne vois pas de problème à donner le choix aux témoins de comparaître à huis clos, s'ils le désirent.

Monsieur le président, j'en profite pour vous dire que j'aurai un sous-amendement à proposer.

Le président: C'est parfait pour le premier point.

Monsieur Lauzon, vous avez encore la parole pour le second point que vous voulez apporter.

Stéphane Lauzon: Le Bloc québécois et le Parti conservateur ont proposé des témoins pour ces deux réunions. De notre côté, nous pourrions avoir l'intention de proposer un autre témoin. J'aimerais qu'on nous donne la chance de soumettre le nom d'un témoin. J'aimerais que cette proposition soit considérée comme un amendement favorable.

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Je ne m'oppose pas à cela. Dans la même perspective, je proposerais d'ajouter un représentant de Postes Canada à la liste de témoins.

Le président: C'est d'accord.

Stéphane Lauzon: Ça me va.

Effectivement, nous souhaiterions effectivement recevoir un représentant de Postes Canada.

Le président: Y a-t-il des objections, des questions ou des commentaires?

Dan Albas: J'ai une brève question à poser.

M. Lauzon sait-il quels témoins il aimerait recevoir?

Dans le cadre de nos discussions, c'est important de connaître le nom des témoins et leur nombre.

Le président: Monsieur Lauzon, avez-vous déjà des noms de témoins à suggérer?

Sinon, nous pourrions mettre une limite de temps. Je pense que M. Albas craint que nous ayons trop de témoins au cours d'une même réunion.

• (1805)

Stéphane Lauzon: Le but de mon intervention n'était pas d'ajouter une liste de témoins, et encore moins de prolonger l'étude.

De notre côté, nous voulons absolument terminer cette étude et travailler à nos recommandations. Il s'agit simplement de laisser de la place pour ajouter un ou deux témoins au maximum.

Je ne veux pas en faire un sous-amendement. Un amendement favorable nous permettrait d'ajouter un ou deux témoins, au besoin. Il n'y en aura peut-être même pas.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

Dan Albas: Je crois que Postes Canada en étant un. Qui était l'autre témoin?

Stéphane Lauzon: Nous n'avons pas encore de nom, mais nous devrions examiner la question et y répondre à la prochaine séance.

[Français]

Dan Albas: C'est d'accord, du moment qu'il n'y en a qu'un.

[Traduction]

Stéphane Lauzon: Il n'y en a qu'un de plus.

[Français]

Dan Albas: Dans un esprit de bonne camaraderie, je suis d'accord avec M. Lauzon.

J'aimerais, par contre, que le greffier écrive exactement ce que j'ai dit.

Le président: Nous lui donnerons quelques minutes pour le faire. Pendant ce temps, nous ferons une courte pause.

J'en profite pour dire que votre français s'est beaucoup amélioré, monsieur Albas. Bravo!

Laila Goodridge (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Nous sommes vraiment fiers de vous.

Le président: C'est quand même quelque chose.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pour deux minutes pour laisser à notre merveilleux greffier le temps de rassembler en une seule motion tout ce dont nous avons discuté. Nous allons ensuite reprendre les travaux.

• (1805)

(Pause)

• (1815)

Le président: Nous reprenons les travaux.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, a-t-on trouvé une solution?

Xavier Barsalou-Duval: D'après ce que j'avais compris, on avait demandé au greffier de rédiger quelque chose. J'aimerais donc le laisser nous le lire. Ce qui a été proposé avant qu'on suspende la réunion me convenait. Il s'agissait de remplacer les mots « chauffeurs au rabais » par « chauffeurs de camions lourds », d'ajouter Postes Canada et de laisser les libéraux ajouter un témoin qui leur conviendrait.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je donne la parole au greffier pour qu'il nous lise ce qu'il a rédigé.

Le greffier du Comité (Philip den Ouden): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Après avoir discuté avec les membres du Comité, nous sommes parvenus au texte suivant, que je vais lire maintenant à tous les membres: « Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ajoute deux réunions dans le cadre de l'étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, comprenant une réunion d'au moins deux heures, afin que soient entendus dans la première heure les témoignages des victimes des chauffeurs de camions lourds et dans la deuxième heure les représentants des organismes Justice for Truck Drivers, le Caledon Community Road Safety Advocacy Group et The Joy Smith Foundation; une réunion d'au moins deux heures, au cours de laquelle les représentants de 6S Trinity Transport, J + R Hall Trucking, Dan Express, Carmen Transportation, Ludwig Transport Limited et l'Association des Professionnels du Dépannage du Québec seront invités à témoigner; que les victimes de Chauffeurs inc. aient la possibilité de comparaître à huis clos; que le Parti libéral du Canada donne au greffier le nom d'un autre témoin qui comparaitra à l'une des deux réunions et; que Postes Canada soit invitée à comparaître à l'une des deux réunions ».

[Français]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Lors de la rencontre avec les victimes, je pense que nous devrions nous concentrer sur celles-ci. Ce ne serait pas optimal de recevoir en même temps des représentants de Postes Canada, par exemple, ou d'autres groupes qui n'ont rien à voir avec elles.

Ensuite, j'ai cru comprendre, lors des échanges que nous avons eus pendant la pause, que le nombre de réunions prévues pourrait être insuffisant pour accueillir tous les témoins que nous voulons recevoir. Alors, si nous avons besoin de prévoir une troisième rencontre pour que nous puissions recevoir tous les témoins sur la liste, cela ne me poserait aucun problème.

• (1820)

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Gaheer, vous avez la parole.

[Traduction]

Iqwinder Gaheer: Je croyais qu'il s'agissait d'un amendement favorable pour remplacer « victimes de Chauffeurs inc. » à « victimes du transport routier ». Est-ce bien cela?

Chi Nguyen: Il a bien compris.

Iqwinder Gaheer: Ce n'était pas comme cela dans le texte qui a été lu.

Vous allez le modifier. D'accord. Merci.

Le président: Allez-y, monsieur Albas.

Dan Albas: Premièrement, j'aimerais demander officiellement que le greffier cherche d'autres ressources, au cas où, mais, j'espère que cela ne sera pas nécessaire. Je soutiens la demande de mon collègue en ce qui concerne les trois réunions. Cela donnerait à notre greffier plus de marge de manœuvre étant donné la très longue liste de témoins.

Aussi, même si le fait d'offrir aux victimes de comparaître à huis clos part d'une bonne intention, il faudrait dire très clairement que... car certaines victimes voudront comparaître et apporter une contribution publiquement. J'espère que nous faisons cela pour offrir une option à une personne qui se sent obligée de comparaître, de fournir des détails très personnels, pour qu'elle ait le choix. Le témoignage des victimes ne devrait pas se faire uniquement à huis clos.

Je soutiens mon collègue, et, avec un peu de chance, nous obtenons le consensus dont nous avons besoin.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Oui, l'idée est d'offrir cette option à ceux qui aimeraient procéder de la sorte. Puis, il y a ceux qui voudront parler publiquement, qui voudront parler de leur expérience et de la raison pour laquelle il est si important de rendre plus sécuritaire l'industrie du transport routier.

Madame Nguyen, c'est à vous, puis ce sera au tour de M. Kelloway.

Chi Nguyen: D'accord. Nous en avons déjà discuté. Je voulais m'assurer que les victimes aient le choix et qu'elles aient l'occasion de faire leur choix.

Le président: D'accord. Merci, madame Nguyen.

Monsieur Kelloway.

Mike Kelloway: Évidemment, offrir cette option aux témoins est important, et c'est justement notre objectif.

Je crois que la deuxième chose à examiner, ce sont les trois réunions. Je suis bien sûr prêt à y réfléchir. Compte tenu des témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent, nous devons sérieusement y réfléchir.

Plusieurs points ont été soulevés, certains dans une perspective provinciale et d'autres dans une perspective fédérale, mais ce qui me préoccupe — et l'étude est cruciale —, c'est que trois réunions peuvent se transformer en quatre, puis en cinq. Nous étions ouverts à l'idée de deux réunions. Je crois que nous pouvons gérer cela efficacement.

En ce qui concerne la troisième réunion, ce que je vois présentement — et cela me fait plaisir à voir —, c'est qu'il y a des thèmes récurrents. Vous voyez des thèmes liés à la formation et à la fatigue et des problèmes et des enjeux à propos desquels on pourrait poser des questions à Revenu Canada, mais, maintenant, ces thèmes commencent à être abordés régulièrement, ce qui est une bonne chose lorsque vous menez une étude. Vous cernez les thèmes communs que vous pouvez approfondir et vous demander : pourquoi cela se produit-il et comment peut-on changer cela? Ce qui me préoccupe, c'est que nous commençons à observer cette tendance répétitive — donc, oui, c'est une bonne chose —, mais il y a des thèmes qui reviennent.

Je suis d'accord pour la première réunion, oui, et pour la deuxième réunion. Je crois qu'une troisième réunion est possible, mais je crois que tout le monde autour de la table pense la même chose, à savoir qu'il faut présenter au gouvernement fédéral un rapport très concret sur des questions relevant du gouvernement fédéral et aussi des gouvernements provinciaux, qu'il faut examiner et approfondir la question de savoir s'ils doivent suivre une formation continue obligatoire. Il n'est pas ici question d'une formation de rattrapage, mais d'une formation répondant aux attentes et faisant l'objet d'un suivi, même ultérieurement.

Nous devrions y réfléchir et en tenir compte pour la suite des choses en ce qui concerne cet amendement particulier.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

Ce sera au tour de M. Barsalou-Duval, puis de M. Gaheer et ensuite de M. Lauzon.

Chers collègues, il semble avoir un large consensus, mais corrigez-moi si je me trompe. Voulons-nous en discuter hors ligne, réfléchir à la question, et y revenir à la prochaine séance pour l'adopter rapidement? Je me demandais simplement où nous en étions.

Je vais vous donner la parole, puis nous allons tirer cela au clair.

Allez-y, monsieur Barsalou-Duval.

• (1825)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

J'ai l'impression que nous sommes sur la même longueur d'onde. Nous pourrions déjà commencer par ce que nous avons sur la table en ce moment.

Pour ce qui est d'une troisième rencontre, nous pourrions simplement laisser notre greffier s'en occuper. Nous ajouterions à la fin que, si le greffier n'est pas en mesure de répondre à cette demande dans le cadre de deux réunions, il pourrait en prévoir une troisième sans que ce soit la volonté officielle du Comité de tenir trois réunions.

Selon moi, il s'agit de permettre à tous les témoins qui ont été nommés de comparaître. C'est surtout les libéraux qui veulent ajouter des témoins.

Nous accueillons généralement trois à quatre témoins par heure. Je ne veux blâmer personne, car tout le monde a le droit de vouloir inviter des témoins, mais cela dépasse ma compréhension.

Je ne sais pas si tout le monde est d'accord pour fonctionner de cette façon. Pour ce qui est de la troisième réunion, nous ferions mieux de laisser au greffier la latitude d'en prévoir une troisième, au besoin. Quant aux victimes, je préférerais quand même qu'il n'y ait que ces dernières qui soient présentes à cette troisième réunion.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

M. Gaheer, M. Lauzon, M. Albas et M. Kelloway sont sur la liste des intervenants.

Allez-y, monsieur Gaheer.

Non? D'accord.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

L'idée d'ajouter une troisième rencontre me met un peu mal à l'aise. On est déjà passé d'une à deux rencontres, or on voudrait maintenant en ajouter une troisième.

J'ai regardé les listes de témoins pour les rencontres n^{os} 9, 10 et 12, et j'ai vu qu'il s'agissait de groupes tout à fait différents. Je ne comprends pas pourquoi il faudrait que les témoins soient tous du même groupe ce jour-là. Selon la façon dont nos travaux sont structurés, nos réunions sont divisées en deux parties et nous faisons une pause entre les deux. Il y a donc une sorte de renouveau lorsque nous accueillons le deuxième groupe de témoins, qui attend à l'extérieur de la salle pendant que le premier groupe témoigne. Je ne vois donc pas pourquoi nous ne pourrions pas nous en tenir à deux rencontres. Encore une fois, on veut modifier le nombre de rencontres, qui a déjà été augmenté.

Monsieur Barsalou-Duval, vous dites que ce qui change la donne, c'est le fait que nous allons peut-être vouloir inviter un autre témoin, outre celui de Postes Canada, alors que tous les témoins viennent du Bloc québécois et de la liste des conservateurs. À ce stade-ci, moi aussi, j'ai le droit de changer d'idée et de dire qu'il faudrait prendre le temps d'y réfléchir. Il est peut-être trop tôt pour parler d'un témoin en particulier, parce que cela s'est décidé à brûle-pourpoint, mais, avec un peu de recul, j'aurai peut-être un nom précis à proposer, afin qu'il soit ajouté à l'amendement et que nous puissions décider d'un horaire.

Donnons-nous du temps pour voir s'il est possible d'entendre les témoins proposés par les conservateurs, les représentants de Postes Canada et un autre témoin en deux rencontres. Voyons comment ce serait structuré et revenons avec une motion qui n'est pas boiteuse et un amendement stable, plutôt que de lancer des idées en l'air en disant qu'on pourrait ajouter une réunion juste au cas où on en aurait besoin. On ne parle plus d'un amendement favorable, on parle d'un changement qui aurait pour effet de mettre à contribution tous les employés et les députés pour une autre rencontre à la discrétion du greffier.

Personnellement, j'aime que les choses soient claires. Quand on propose un amendement favorable, monsieur Barsalou-Duval, on ne peut pas ajouter de tels éléments à brûle-pourpoint, comme des rencontres supplémentaires. Nous avons besoin de prendre du recul et d'en arriver à une recommandation.

Je ne veux pas négliger toutes les discussions que nous avons eues aujourd'hui, mais, si nous trouvons un témoin pertinent, nous allons consulter le greffier pour voir si deux rencontres suffisent pour entendre tous les témoins. Si ce n'est pas le cas, au moins, nous aurons des arguments qui n'auront pas été écrits sur un coin de table. En ce moment, j'ai l'impression qu'on propose des ajouts qui ont été écrits sur un coin de table. Il est important de travailler de manière structurée et de travailler avec le greffier, et je pense que le président a du travail à faire avec lui pour se préparer en vue d'une prochaine rencontre.

Alors, nous devrions simplement prendre du recul et revenir à la prochaine rencontre avec un plan plus précis.

● (1830)

[Traduction]

Le président: Chers collègues, j'interviens pour signaler que je crois que nous sommes tous sur la même longueur d'onde. Nous convenons d'allonger l'étude. C'est un aspect important de l'étude. Nous voulons recevoir des témoins, y compris des survivants et des personnes qui ont perdu des êtres chers dans des accidents de la route. Je ne crois pas que nous allons politiser le débat. Nous essayons tous de faire de notre mieux. Il y a des détails à régler, et je crois que les gens ici présents sont prêts à travailler ensemble pour y parvenir.

Je tiens à souligner une chose que M. Lafrenière vient de me rappeler. J'aurais dû le savoir, puisque j'ai siégé au Comité de la sécurité publique, où des survivants de violence familiale ont comparu. Rien de ce qui est dit à huis clos — si quelqu'un parle de ses expériences — ne sera utile pour le rapport et ne sera cité dans celui-ci.

Tout cela pour dire que je crois que les députés font preuve de bonne volonté.

J'aimerais lever la séance. Autrement, les ministres ne pourront pas comparaître. Nous allons travailler dans les coulisses, revenir et adopter une motion qui fait l'unanimité, puisque je crois que nous sommes très près d'y parvenir. Je crois que la bonne volonté est au rendez-vous, donc continuons de nous y appuyer. Êtes-vous d'accord?

Monsieur Albas, la parole est à vous.

Dan Albas: Voici selon moi le problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui: les libéraux disent qu'ils veulent convoquer un autre témoin, mais ils veulent aussi qu'il y ait une limite de deux témoins. Nous devons faire un choix. Si vous voulez une personne de plus, selon moi, cela ne fait qu'ajouter de la pression à l'avis de deux réunions.

Monsieur le président, je proposerais l'une des deux solutions suivantes. Vous dites que vous voulez convoquer un autre témoin en plus de Postes Canada et du témoin à déterminer, et, si vous voulez vous ajouter un témoin, entendons-nous pour trois témoins et laissons le greffier s'occuper de tout ça. On pourrait aussi faire ce qu'a proposé M. Barsalou-Duval et remettre tout ça au greffier qui tentera de faire entrer tout cela dans le calendrier. Si ce n'est pas possible, il en informera le président, et celui-ci nous expliquera pourquoi nous aurons trois réunions.

J'ai une question pratique à poser.

Monsieur le président, étant donné votre expérience et la façon dont se passe l'étude jusqu'à présent, selon vous, quelle serait la meilleure méthode à employer pour assurer l'équilibre entre écouter ce que les gens ont à dire et donner à chaque membre suffisamment de temps pour poser ses questions aux témoins? J'ai déjà participé à des réunions sur les consultations budgétaires où il y avait huit témoins, mais où nous n'avons pu entendre que la moitié, et c'est très décevant pour tout le monde quand il y a beaucoup de témoins.

Le greffier: Merci de la question.

C'est difficile à dire. C'est vraiment une décision qui revient au Comité. Je ne peux pas dire au Comité ce qu'il doit faire, mais je peux faire ce que le Comité me demande de faire.

Dan Albas: Je comprends, monsieur, mais à la lumière de votre expérience, vous devriez pouvoir dire « d'accord, à mon avis, compte tenu du nombre de participants à la réunion, voici le mieux que l'on puisse faire pour optimiser la période de questions et réponses ». Si vous aviez toutes les ressources nécessaires à votre disposition, selon vous, quel serait le rythme à imposer pour faire comme dans nos dernières séances?

Le greffier: La pratique habituelle du Comité est de convoquer trois témoins et de leur donner cinq minutes chacun pour leurs déclarations liminaires, ce qui fait 15 minutes en tout. Cela donne assez de temps au Comité pour poser ses questions à tous les témoins. C'est ainsi que semble fonctionner le Comité.

Dan Albas: Dans ce cas, comment devrions-nous procéder compte tenu du nombre de témoins que nous avons? Parlons-nous de deux réunions de deux heures et demie ou de trois réunions de deux heures?

Le greffier: Je dois faire les calculs, mais on aurait besoin de plus que deux réunions si le Comité convoquait trois témoins, ce qui est sa pratique courante.

Dan Albas: Merci de vos précisions. Je sais que je vous mets dans une position délicate. Vous vous êtes très bien sorti d'affaire, monsieur.

Le président: Si c'est ce que le Comité veut, nous pouvons tenir des réunions de deux heures et demie plutôt que de deux heures. Nous pouvons dire que nous voulons des réunions de trois heures.

Avant de donner la parole à M. Kelloway puis à M. Lauzon, laissez-moi vous dire que c'est vraiment quelque chose que nous pouvons régler en coulisse. Je ne crois pas que nous devrions le faire ici. Comme vous le savez, habituellement, cela se passe mieux quand nous travaillons tous en collaboration.

Nous pourrions peut-être faire ceci: je sens qu'il y a de la volonté, et je ne pense pas que quiconque veuille parler plus longtemps d'un sujet si sensible, donc je pense que nous devrions tous agir avec diligence, à huis clos, et revenir jeudi quand les ministres seront là.

C'est mon avis, chers collègues; vous ne pensez peut-être pas comme moi.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole.

• (1835)

Mike Kelloway: Mon père a toujours dit qu'il n'apprenait jamais rien quand il parlait; je viens de vous écouter, et je suis d'accord avec vous, monsieur.

Le président: C'est maintenant au tour de M. Lauzon, puis ce sera au tour de M. Barsalou-Duval et de M. Albas.

[Français]

Stéphane Lauzon: Je suis d'accord avec vous, monsieur le président.

Les conservateurs auraient peut-être une option à proposer pour que nous puissions nous en tenir à notre calendrier.

Un témoin est proposé par le Bloc québécois et un autre, par les libéraux. Les conservateurs pourraient renoncer à un de leurs cinq témoins qui sont sur la liste pour que seules deux réunions soient tenues et ainsi donner un peu de marge de manœuvre au greffier. Ce serait une option à considérer à la prochaine réunion.

Nous en sommes à cinq témoins pour les conservateurs, un pour le Bloc québécois et un pour les libéraux. Lors de la prochaine réunion, les conservateurs pourraient donc convoquer un peu moins de témoins.

La décision est cependant à votre discrétion, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: S'en tenir à deux réunions pourrait permettre d'arriver à un consensus.

Je n'ai pas fait les calculs, mais serait-il possible que, durant la deuxième réunion, à part celle où nous recevons les victimes, nous formions des groupes de quatre témoins plutôt que de trois?

Cela permettrait ainsi de régler la chose, d'avancer et de passer à autre chose.

[Traduction]

Le président: Monsieur Albas, c'est à votre tour, puis ce sera au tour de M. Kelloway et de M. Lauzon.

Dan Albas: Je suis d'accord avec vous.

Nous laissons tomber un témoin et vous en ajoutez un, mais c'est seulement pour que le président sache à quoi s'en tenir.

Le président: Monsieur Kelloway est le premier sur ma liste.

Mike Kelloway: Le but n'est pas de retarder quoi que ce soit. Pouvons-nous réexpliquer encore une fois...? Je prenais des notes rapidement. Recommandez-vous la proposition que M. Albas appuie? Je veux simplement que tout soit très clair, ce que nous proposons, ce que nous ajoutons, ce que nous ôtons. Nous devrions nous assurer que tout soit très clair avant de nous empresser encore une fois d'apporter des modifications.

Il y a deux ou trois choses ici. La proposition d'ajouter un témoin des libéraux semble avoir causé un gros cafouillage. Nous avons envoyé un homme sur la lune en 1969. Je suis convaincu qu'un témoin n'ébranlera pas l'organisation du Comité.

Pourrions-nous s'il vous plaît, avec votre indulgence, monsieur le président, lire encore une fois la proposition de M. Barsalou-Duval, afin que ce soit clair, de notre côté, avant de procéder peut-être à d'autres modifications?

Le président: Ce que je vais faire, chers collègues, c'est voir si nous pouvons accorder nos flûtes. Je vais suspendre la séance deux ou trois minutes et travailler en coulisse pour voir si nous pouvons trouver une solution. À notre retour, il y aura une liste d'intervenants.

Laila Goodridge: Ne pourrions-nous pas tout simplement passer au vote?

Dan Albas: Les libéraux ont fait une demande bien précise. J'ai fait une offre de bonne foi. Essentiellement, les conservateurs renonceront à un témoin, reste à décider lequel. Ce sera difficile pour nous, mais nous comprenons. Les libéraux proposeront deux nouveaux noms, donc nous aurons Postes Canada et le témoignage de deux nouveaux témoins, et les libéraux convoqueront qui ils voudront.

M. Lauzon a dit que c'était ce dont les libéraux avaient besoin. Tant que M. Barsalou-Duval est d'accord, je pense que nous avons un accord.

Le président: Je n'ai pas de voix, monsieur Albas, sauf quand il y a égalité. Je regarde autour de moi et je ne vois aucun consensus. Certaines personnes veulent encore en discuter, et c'est pour cette raison que je vais suspendre la séance deux ou trois minutes pour voir si nous pouvons trouver une solution. Puis, nous reprendrons.

La réunion est suspendue à la demande du président.

• (1835) _____ (Pause) _____

• (1905)

Le président: Reprenons, dans l'espoir et l'objectif de trouver une solution, chers collègues.

J'ai sur ma liste M. Albas, puis M. Kelloway et M. Lauzon.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Merci, monsieur le président. Je suis content que l'on ait repris.

Encore une fois, j'aimerais répéter au grand public que nous sommes ici pour, espérons-le, écouter les victimes en leur offrant une tribune où elles peuvent s'exprimer, pour nous aider à rédiger le rapport. Jusqu'à présent, nous n'avons pas entendu de victimes. Nous avons aussi reçu un certain nombre de demandes. Nous avons appris aujourd'hui que Postes Canada aurait eu recours aux services de Chauffeur inc. Nous avons aussi entendu parler de millions de dollars en frais de remorquage impayés.

Même si je reconnais les arguments relatifs à la répétition, elle n'est pas inhabituelle dans une étude. Je vais rappeler à tous les députés, mais surtout aux députés du Parti libéral, que cela concerne la sécurité des Canadiens. Il faut trouver l'origine des problèmes dans le secteur du camionnage et, espérons-le, les résoudre. J'espère vraiment que les députés peuvent travailler avec nous de bonne foi et vraiment faire avancer le dossier.

Je pense avoir été bon prince en offrant une porte de sortie. J'espère seulement que quelqu'un va l'ouvrir.

Encore une fois, cela concerne la sécurité, donc laissons ces victimes s'exprimer. Donnons-leur leur dignité et faisons une étude dont nous pouvons tous être fiers.

• (1910)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

C'est maintenant au tour de M. Kelloway, suivi de M. Lauzon.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec M. Albas pour dire que ce qui est primordial dans l'étude d'aujourd'hui, c'est la sécurité. Ce n'est pas un sujet qui concerne plus un parti qu'un autre. Tous les partis veulent que les routes soient sécuritaires, et c'est aussi ce que veulent les camionneurs, les gens qui font l'entretien des camions et les gens qui se rendent au travail ou à des activités de loisir et rentrent chez eux en voiture, et ainsi de suite.

Je pense qu'il y a eu des discussions très prometteuses, des conversations en aparté pendant notre petite pause, monsieur le président. À l'heure actuelle, je ne crois pas qu'il soit possible d'agir de façon concrète, mais je pense que nous pouvons en parler après la réunion. Idéalement, il faudrait lever la séance et tenir nos conversations entre nous pour trouver une solution qui convient à tous.

Nous sommes cependant d'accord pour dire que cette étude est absolument essentielle et importante et que nous voulons présenter immédiatement un rapport au gouvernement — un rapport, j'ose dire, qui serait aussi communiqué aux gouvernements provinciaux parce que c'est vraiment un dossier conjoint. J'oserais dire que le rapport devrait être communiqué aux syndicats et à tous les intervenants qui ont comparu ici.

Je pense que nous faisons des progrès, mais je suis préoccupé, pour les raisons que j'ai mentionnées quant à savoir où nous en sommes. Les objectifs ont été déplacés, et ils continuent de l'être. Je comprends que cela fait partie de la réalité d'un Comité, compte tenu surtout des personnes présentes à la réunion. Je ne suis pas certain que nous allons parvenir à un consensus. Ce sur quoi nous sommes tous d'accord, toutefois, c'est que notre rapport doit être détaillé et complet.

Je pense que nous trouverons une meilleure solution si nous le- vons ou suspendons la séance, peu importe la terminologie. Je sais que cela veut dire deux choses différentes. J'ai lu mon livre vert. Je pense que, idéalement, il serait préférable de tenir ces conversations à huis clos pour parvenir à un consensus. Puis, nous pourrions aller de l'avant.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

J'appuie ce que mon collègue vient de dire et j'aimerais revenir à la question des témoins.

Quand je suis allé voir M. Barsalou-Duval, nous nous sommes entendus sur le fait d'inviter à témoigner des représentants de l'industrie du remorquage. En effet, dans le cadre de notre étude, nous n'avons pas encore pu prendre le pouls de l'industrie du remorquage. Or, à mes yeux, les remorqueurs peuvent jouer un rôle assez important, puisqu'ils sont presque les premiers répondants. Ils arrivent sur des lieux d'accidents et peuvent en témoigner par la suite. Je suis donc d'accord sur la proposition d'ajouter une réunion pour recevoir des remorqueurs.

Par ailleurs, nous avons déjà discuté de la proposition d'inviter des représentants de Postes Canada à témoigner. Ça m'intéresse également.

Toutefois, je ne suis pas certain d'être d'accord sur la liste des témoins supplémentaires proposés par les conservateurs. Quand on invite des témoins, on doit se préparer. Mon employé et moi nous rencontrons pour lire leurs documents et en apprendre davantage sur eux. Or cela devient redondant, parce qu'on a déjà reçu des compagnies de transport et qu'on propose d'en recevoir d'autres encore. Plusieurs compagnies de transport se répètent.

Certes, on veut tous la même chose, soit la sécurité routière, mais on veut aussi aboutir à un rapport dans lequel on aura formulé des recommandations pour trouver des solutions. Or, on a d'abord proposé d'ajouter une rencontre. Ensuite, on a proposé d'ajouter une deuxième rencontre. Maintenant, il est question d'ajouter une troisième rencontre. Après trois rencontres, j'imagine qu'on ne s'arrêtera pas là.

J'ai donc l'impression qu'on ne s'en va nulle part et qu'on a besoin de prendre du recul. En effet, nous avons presque une entente sur la façon de terminer cette étude. Nous demandons d'ajouter seulement deux rencontres. Cependant, il n'est pas possible de recevoir tous les témoins proposés en deux réunions. Dans les coulisses, on a entendu dire que ce serait impossible même si on retirait un témoin proposé par les conservateurs et qu'on en ajoutait un proposé par les libéraux. Il faudrait donc ajouter deux rencontres et demie, voire trois. Nous ne nous entendons pas.

Bref, j'ai proposé, dans un premier temps, de retirer des témoins pour qu'on puisse limiter le nombre de réunions supplémentaires à deux. Dans un deuxième temps, j'ai également demandé que les témoins invités soient pertinents et qu'ils permettent de compléter notre compréhension du sujet à l'étude. C'est le cas, par exemple, des représentants de l'industrie du remorquage, qui sont presque des premiers répondants. Cela éviterait que les témoignages soient redondants.

Il y a un témoignage que j'aimerais entendre. Cependant, à l'heure actuelle, nous ne sommes pas en mesure de faire des consultations et de vous fournir une liste. Nous avons d'abord du travail à faire sur le terrain. Par conséquent, j'aimerais qu'on mette fin à la séance afin qu'on puisse proposer plus tard d'inviter un témoin qui s'ajoutera aux représentants de l'industrie du remorquage. Nous devons aussi pouvoir recevoir tous ces témoins en deux réunions, tout au plus. Nous devons donc travailler avec le greffier et avec tout le monde pour trouver une solution.

Pour toutes ces raisons, je pense, comme mon collègue, qu'on devrait prendre du recul et lever la séance. De toute façon, on entendra le ministre la semaine prochaine. Nous allons aussi recevoir d'autres ministres à la réunion suivante. On a donc le temps de faire du travail en coulisses. On a le temps de se préparer. De plus, nous devons tenir des discussions sur la prochaine étude.

• (1915)

Nous avons beaucoup de dossiers en commun dont nous n'avons pas vraiment fini de discuter. Sincèrement, je pense que nous devrions lever la séance, faire encore du travail en coulisse et revenir avec un meilleur consensus, afin que nous puissions nous préparer davantage.

Je m'arrête ici, monsieur le président. Au besoin, je reprendrai la parole.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Vous êtes la prochaine personne sur la liste, madame Nguyen.

Vous avez maintenant la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, je pensais que j'étais le prochain à prendre la parole.

Le président: Excusez-moi, monsieur Barsalou-Duval. Vous étiez la prochaine personne sur ma liste.

Vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

J'ai écouté parler tout le monde autour de la table, et j'ai l'impression que nous sommes tous à peu près d'accord. Il ne manque pas grand-chose pour arriver à un consensus qui nous permettra de prendre une décision en vue des prochaines rencontres.

Nous sommes tous d'accord pour consacrer une réunion pour les victimes et inviter des victimes à venir témoigner. Nous sommes tous favorables à ce que des représentants de l'Association des professionnels du dépannage du Québec et de Postes Canada viennent témoigner. Nous sommes tous d'accord également pour dire que des gens auraient aimé témoigner, mais qu'ils n'ont pas pu venir. C'est d'ailleurs pour cette raison que les conservateurs ont soumis des noms. Il semble que certaines régions du Canada n'ont pas été suffisamment représentées, jusqu'à maintenant. Les libéraux ont dit eux aussi qu'ils aimeraient inviter d'autres témoins. Voilà ce qui est sur la table en ce moment.

D'après ce que je comprends, il n'y a pas de problème. Le seul défi, c'est de déterminer si nous allons tenir deux ou trois réunions. Si nous convenons de tenir trois réunions, nous allons peut-être vouloir en tenir une de plus. Bien honnêtement, qu'il s'agisse de cinq rencontres ou de 10 rencontres, je crois que nous devons tenir autant de rencontres qu'il le faudra. Si le Comité décide d'en faire deux, je vais l'accepter, et nous nous concentrerons davantage sur ce qui est essentiel.

Beaucoup de gens s'intéressent à ce dossier, qui touche de nombreuses entreprises. Je suis sûr que je pourrais trouver beaucoup d'entreprises du Québec prêtes à venir témoigner, parce que de nombreux emplois sont en cause. Il y a eu beaucoup de victimes aussi; des gens ont perdu la vie sur les routes. Il s'agit d'une étude sérieuse, d'une étude importante. Je trouve qu'il est primordial de mener cette étude comme il faut.

En même temps, il faut aussi que nous arrivions à des solutions. Si nous convenons de tenir deux rencontres, ce sera deux rencontres. Si nous tenons trois rencontres, ce sera trois rencontres. Je pense que nous sommes capables de prendre une décision, ce soir, et d'avancer à partir de là.

C'est le message que je veux transmettre aux membres du Comité. Je trouve important de ne pas nous retrouver à en reparler pendant une heure ou deux lors d'une autre rencontre, dans une ou deux semaines, alors que, en fait, nous sommes tous d'accord sur ce qui est essentiel.

• (1920)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

C'est maintenant au tour de Mme Nguyen.

Vous avez la parole.

[Traduction]

Chi Nguyen: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec M. Barsalou-Duval. Je pense que nous nous entendons sur beaucoup de points.

Vous avez proposé de consacrer une réunion expressément aux survivants et aux témoins qui ont été victimes d'accidents, en nous assurant de faire bon usage du temps alloué. Je pense que nous voulons tous travailler de concert avec les gouvernements provinciaux pour élaborer les bonnes recommandations afin de régler la question. Nous avons vu les nombreuses tendances qui se dégagent des données et du témoignage des témoins. Il y a deux ou trois autres points de vue que, selon moi, nous devrions entendre pour bien comprendre la situation dans son ensemble.

J'ai hâte de passer à l'étape suivante et de formuler des recommandations afin que des mesures puissent être prises dans ce dossier très important. J'espère que nous pourrons y arriver et que nous pourrons travailler de concert dans un climat amical parce que nous sommes tous adultes et que nous tentons de faire des choses extraordinaires pour le pays.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

[Français]

C'est maintenant au tour de M. Kelloway de prendre la parole.

[Traduction]

Mike Kelloway: Nous avons entendu des commentaires ici au sujet de ce que nous devons faire ensuite. Je pense que nous y sommes presque. De notre côté, certaines personnes disent que les objectifs ont été un peu déplacés, et ils semblent en effet assez malléables et flexibles, bref, fluides.

Nous arrivons au terme d'une étude très importante, et je remercie le Bloc québécois de l'avoir proposée.

En tant que député du Cap-Breton, j'ai réalisé la nature essentielle du camionnage durant la COVID, comme nous tous, mais je n'avais pas réalisé son ampleur. J'ai parlé à certains camionneurs locaux qui me l'ont souligné, jusqu'à un certain point, mais je n'avais pas réalisé l'ampleur des défis et des différends dans certains dossiers. Tout d'abord, je ne savais pas que, dans certaines provinces, la formation est de 48 heures, après quoi les gens se retrouvent au volant d'un camion. C'est effarant, selon moi. C'est plus qu'inquiétant. À mon avis, c'est un sujet qui sera sans aucun doute exploré et approfondi davantage dans une, deux ou trois réunions, peu importe ce que nous déciderons de faire. Je sais qu'il y a beaucoup de nuances dans ce dossier.

Aujourd'hui, un témoin nous a dit qu'il y avait des formations de rattrapage. Si quelque chose se passe mal et que vous recevez une réprimande, vous devez suivre une formation pour mettre vos compétences à jour, mais il n'y a pas vraiment rien d'obligatoire pour les camionneurs en ce qui concerne la formation continue. C'est incroyablement, selon moi.

Puis nous avons parlé de la fatigue et du fait que c'est une question qui revenait toujours. Je remercie l'opposition. Nous n'entendons pas cela souvent, parce que nous avons souvent notre propre plan de match quand nous venons ici. Les conservateurs veulent avoir le dessus sur les libéraux et les libéraux veulent avoir le dessus sur les conservateurs, et le Bloc québécois veut faire ce qu'il fait. Je suis vraiment content que nous soyons obligés de tenir compte des victimes dans ce dossier et d'examiner les répercussions sur les victimes. Je comprends que nous devons faire très attention et agir avec précaution dans ce dossier. Je pense que c'est vraiment important.

Nous avons appris beaucoup de choses ici, donc je suis content que l'étude ait lieu. Je suis heureux que nous ayons passé le temps que nous avons passé sur ce dossier. J'en ai appris beaucoup. J'ai beaucoup pensé à mes êtres chers qui prennent la route, qu'il s'agisse de la Transcanadienne au Cap-Breton ou de celle qu'ils empruntent pour rendre visite à notre nièce et à notre neveu à Toronto. Sommes-nous vraiment en sécurité, et comment pouvons-nous l'assurer?

Jusqu'à maintenant, nous avons appris ici grâce à cette étude que c'était difficile, au sens où les provinces font beaucoup de supervision, mais le gouvernement fédéral a peut-être l'occasion d'examiner différentes possibilités avec Revenu Canada et le rôle que l'on pourrait jouer dans ce dossier.

Je peux vous garantir une chose: personne n'a joué à ce petit jeu. Je remercie l'opposition de ne pas avoir joué à ce petit jeu. Les libéraux ont une famille eux aussi. Les libéraux conduisent des camions eux aussi. Cette étude est importante pour nous. Elle est importante pour tous les gens ici présents et tous les gens de notre caucus. On ne le fait pas pour être payés à temps et demi. Sérieusement, nous voulons seulement agir avec prudence et faire attention à la façon dont nous voulons aller de l'avant.

• (1925)

Cela m'amène à mon deuxième point, ou peut-être mon troisième, ou voire mon quatrième, qui concerne notre façon de travailler en tant que Comité. Je travaille au sein de ce comité depuis six ans. Ce n'est pas aussi longtemps que certaines personnes ici présentes. Certaines personnes en font part depuis longtemps. Encore une fois, je me demande souvent pourquoi, alors que nous pensons aller dans un certain sens, dans un processus, nous semblons zigzaguer et nous diriger vers un autre. Dans les comités précédents, nous avions un sous-comité très efficace qui savait passer outre ces détails et de vraiment définir des processus concrets et des façons pour le Comité dans son ensemble d'avancer.

À présent, nous sommes sur le point de finaliser le calendrier, mais vous comprenez que, lorsque les choses changent trois ou quatre fois dans l'espace d'une heure, cela donne matière à réflexion: si nous acceptons maintenant, est-ce que cela changera à nouveau? C'est comme une poupée russe. Ça n'en finit plus.

De notre point de vue, nous examinons cela très attentivement, et c'est très réfléchi, car nous voulons la meilleure étude possible. Idéalement, nous pourrions tenir une réunion avec les victimes, faire imprimer l'étude et la remettre entre les mains du gouvernement, puis demander au gouvernement fédéral de formuler des recommandations, autant qu'il en veut.

Parlons sérieusement de cette question pour le bien de l'industrie, pour le bien des citoyens de toutes les provinces et pour le bien des chauffeurs eux-mêmes. Au cours des dernières séances, nous avons entendu de nombreux témoignages selon lesquels il existe beaucoup de données. Certaines sont corroborées, d'autres moins. Il y a amplement de matière à réflexion de ce côté-ci de la table, tout comme du côté de l'opposition.

On a parlé de six réunions. Six réunions, puis neuf. Ensuite, on a parlé de huit réunions, puis de deux réunions et demie, puis d'en reporter une... Vous comprenez donc notre inquiétude. Je vais résumer la chose ainsi. Je crois que si nous devons interrompre la séance, ajourner ou suspendre... mais je crois que suspendre la séance pourrait avoir des répercussions sur le ministre. J'ignore si c'est le cas.

Monsieur le greffier ou monsieur le président, si cela se produisait...?

Le président: Oui.

• (1930)

Mike Kelloway: Personne ne souhaite que cela se produise, car nous allons accueillir deux ministres, prêts à répondre à vos questions et à exposer leur point de vue et leur opinion: la ministre Hajdu et le ministre MacKinnon. Encore une fois, je crois que nous devrions peut-être faire une pause et réfléchir aux prochaines étapes afin de trouver une solution satisfaisante.

Cela étant dit, je cède la parole.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Lauzon, qui sera suivi de Mme Nguyen.

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Pour reprendre ce que disait mon collègue, nous souhaitons tous terminer cette étude, car le camionnage est au cœur de l'économie canadienne. Des témoins nous ont dit que, chaque jour, plus de 70 % des marchandises échangées au pays sont transportées par des chauffeurs sur la route.

Ainsi, nous tenons à ce que ces chauffeurs soient légalement qualifiés et travaillent de manière sécuritaire. Des témoins ont aussi demandé que ces chauffeurs parlent le français ou l'anglais.

Qu'ils transportent des aliments, des biens de consommation, des matériaux de construction ou des matériaux essentiels, ce transport est au cœur de notre économie. Toutes les compagnies venues témoigner nous ont parlé du contexte dans lequel elles travaillent. Je ne ferai pas la liste des témoins qui sont venus, mais ces gens sont de la bonne main-d'œuvre, ils sont le cœur de ce secteur de notre économie. Ce sont des camionneuses et des camionneurs, des répartiteurs, des petites entreprises, des cantines, des réparateurs de camions et des vendeurs de pièces de camions. Dans ma circonscription, tout près de ma résidence, il y a Transport Laplante, une entreprise que je connais très bien qui engage des travailleurs de partout. Ce sont des travailleurs étrangers, mais ils sont bien formés.

Une des difficultés de ces compagnies est que, plus on est à la campagne, plus le recrutement est difficile, notamment parce qu'il n'y a pas de logement. Le contexte économique diffère d'une compagnie à l'autre, mais l'importance accordée à la sécurité routière est vraiment leur point commun. C'est le fondement. Les règles du jeu doivent être les mêmes pour les petits acteurs, les grands acteurs, les chauffeurs indépendants et les chauffeurs des grandes compagnies.

Le problème que les témoins nous ont rapporté a très rapidement pris beaucoup d'importance. Certains témoins nous ont indiqué que le problème était vieux de 10 ans, d'autres nous ont dit qu'il remontait à il y a 14 ans. Un des témoins d'aujourd'hui nous a dit qu'il avait commencé à côtoyer des ministres et des députés de tous les partis il y a 14 ans. Nous sommes donc tous impliqués. Ce n'est pas une question politique, et il ne s'agit pas de savoir si on est libéral ou conservateur. C'est une situation problématique que les témoins ont vue venir et prendre de l'importance. « Chauffeurs inc. » est un

titre donné à un problème qui existait déjà il y a 14 ou 15 ans. C'est ce que nous avons entendu.

Or nous avons aussi entendu plusieurs compagnies témoigner. Ainsi, même si nous n'avons pas entendu chacune des compagnies canadiennes, nous sommes capables de savoir quel est le problème et de trouver des solutions. Je pense que nos analystes ont en main suffisamment de matériel pour terminer des rapports assez exhaustifs et pour nous permettre de soumettre des recommandations et de faire progresser ce dossier.

Cela étant dit, notre collègue M. Barsalou-Duval nous a apporté un élément qui nous avait échappé.

Je vais me permettre de parler ouvertement: si nous faisons venir des témoins pour nous parler de ce qu'ils ont vécu, ce sera douloureux. Ce que nous avons vécu quand nous avons reçu des témoins du transport ferroviaire était moins grave. Bien sûr, certaines personnes devaient prendre des médicaments, entre autres. Toutefois, dans ce cas-ci, ça monte d'un cran. Nous allons entendre des témoignages qui vont faire mal. Cette douleur est-elle nécessaire? Si c'est important pour le Comité, nous irons de l'avant. Je pense que c'est important de respecter la volonté de M. Barsalou-Duval et de faire venir des témoins des familles qui ont subi les répercussions de ce phénomène.

• (1935)

Allons-nous ensuite en rajouter une couche en profitant de l'occasion pour convoquer un représentant d'une compagnie de remorquage? Nous sommes ouverts à l'idée de recevoir les représentants d'une ou de deux compagnies de remorquage. Il faudrait toutefois savoir quelle approche nous souhaitons adopter à leur égard.

En fait, il faudrait presque les considérer comme des premiers répondants. Après l'intervention des policiers et des pompiers, ce sont souvent les services de remorquage qui arrivent sur les lieux pour constater les dommages et gérer les conséquences d'un accident.

Est-ce pertinent d'accueillir des gens de ce milieu? Pour ma part, ce ne l'est pas tellement, mais je demeure ouvert à l'idée de trouver un moyen de justifier la décision de convoquer une compagnie de remorquage.

Cela dit, on parle maintenant de revenir à une liste de témoins fondée sur des témoignages déjà reçus. Leurs noms ont été déposés aujourd'hui, mais nous devons encore faire des recherches pour déterminer quels arguments nous souhaitons avancer dans le cadre de nos discussions. Avons-nous le temps de faire ces recherches? La réponse est non. Nous n'avons pas le temps d'effectuer des recherches sur la liste des témoins proposée par les conservateurs. Nous envisageons peut-être d'en ajouter un, et c'est là que nous en sommes dans nos discussions. Si nous en ajoutons un, il faut trouver celui qui correspond à la ligne de pensée que nous souhaitons suivre dans les témoignages, car tout ajout exige un travail de recherche supplémentaire.

Ai-je envie de revoir certains reportages que nous avons visionnés, comme ceux de *J.E.*, par exemple, des bons reportages constructifs pour relancer cette étude? Je crois que, oui, ça vaudrait la peine d'y jeter un autre coup d'œil, de refaire nos devoirs et de réfléchir aux témoins que nous pourrions inviter.

Tout ça, c'est dans le but d'assurer l'équité entre nous et entre les témoins et de respecter l'orientation que nous souhaitons donner à cette étude.

Au départ, il était question de tenir une seule réunion, puis une deuxième s'est ajoutée. Nous constatons maintenant que cela ne suffit pas, et nous en ajoutons une troisième. Par ailleurs, nous souhaitons éviter que certains témoins soient exposés aux témoignages des autres, notamment lorsque des sujets délicats sont abordés.

J'ai proposé tantôt un amendement favorable pour que les témoins soient un peu isolés et que leur témoignage se déroule à huis clos, selon leur préférence. Le fait qu'un témoin soit entendu à huis clos n'empêche pas qu'il puisse participer à la première partie de la séance, qui pourrait être suivie d'un réaménagement de la salle pour accueillir le deuxième groupe. Or, nous en sommes maintenant à envisager une séance uniquement pour les témoignages délicats. Cela ne finit plus.

Je pense que nous avons des devoirs à faire. Il faut vérifier ce que nous recherchons dans tout ça, puis proposer une solution qui satisfiera tout le monde.

Au fond, ce que nous souhaitons, c'est parvenir ensemble à mener cette étude à terme. Ce qui importe maintenant, c'est de discuter de notre dossier de manière à dégager des orientations communes qui puissent aboutir à des conclusions et à des recommandations.

Le dossier des « Chauffeurs inc. » n'a pas été facile à comprendre. Même si nous avons commencé par nous intéresser aux travailleurs, nous nous sommes aperçus qu'il ne concernait pas qu'eux; les entreprises subissent des répercussions économiques très importantes dans cette histoire. Nous nous sommes aperçus que des taux horaires avaient été modifiés en raison d'une main-d'œuvre à faible coût et d'un manque d'entretien des véhicules. De plus, les contrôleurs routiers exerçaient peu de contrôle sur l'état des véhicules.

J'ai appris beaucoup de choses au cours de cette étude, au fil de laquelle nous avons également découvert que des difficultés de communication entre les provinces nuisent à la sécurité routière. Il est évident que certaines de nos recommandations pourraient contribuer à améliorer la situation.

• (1940)

Nous avons aussi appris que certaines entreprises de transport n'avaient qu'un seul client. Il existe des lois qui régissent cet aspect du camionnage. Certaines recommandations nous demandent d'établir qu'une entreprise qui s'incorpore pour un seul client n'est pas tout à fait légale. Que peut-on faire à ce sujet?

Des témoignages entendus aujourd'hui nous ont aussi appris que certains chauffeurs falsifiaient leur carnet de route. De plus, certains chauffeurs en ont deux: ils modifient une lettre dans leur nom et roulent ainsi avec deux carnets de route. D'autres réussissent à déjouer le carnet de route électronique en le réinitialisant pour y indiquer qu'ils ont dormi huit heures afin de pouvoir continuer à conduire.

Nous avons beaucoup à apprendre, nous avons beaucoup appris et nous avons beaucoup de recommandations à faire dans ce sens.

Nous avons aussi appris que certains camions n'étaient pas inspectés par les chauffeurs, mais plutôt par les entreprises elles-mêmes et qu'ils manquaient nettement d'entretien.

Cela va encore plus loin. Des témoins nous ont parlé des avantages sociaux et des congés non payés, nous ont dit qu'il y avait parfois deux chauffeurs par camion, et ce, afin d'être plus concurrentiels par rapport aux compagnies qui respectent les règles, la te-

nue des carnets de route et l'entretien des véhicules et dont le roulement de personnel est très bas comparativement à d'autres.

Nous nous sommes aperçus que des chauffeurs n'avaient aucun filet social. Cela nous importe beaucoup, parce que la sécurité en dépend.

De plus, nous en avons appris sur la barrière linguistique. On a dit que la formation était donnée dans la langue souhaitée, mais que des chauffeurs prenaient la route sans être capables de lire les affiches, parce qu'ils ne parlaient ni français ni anglais. On sait que les affiches ne sont pas écrites dans d'autres langues, comme en espagnol, par exemple.

C'est sans parler des différences entre les provinces. D'après les témoignages, la surveillance routière n'était pas effectuée de la même façon dans toutes les provinces. Nous avons entendu un inspecteur routier nous dire que certaines pratiques du Québec en matière de sécurité n'étaient pas appliquées dans les autres provinces. Cet inspecteur ne pouvait même pas accéder à l'historique de l'entretien ou des inspections d'un camion. Certains problèmes étaient concentrés en Ontario et au Québec, ce qu'on ne voyait pas ailleurs.

Il a aussi été question de la hausse des prix. Tantôt, j'ai parlé un peu de la concurrence. Ce que nous avons appris à ce sujet, c'est que les prix ont augmenté depuis la pandémie, ce qui a forcé les compagnies à utiliser le modèle « Chauffeurs inc. » pour essayer de rester concurrentielles. Un vice s'est donc installé dans tout cela en raison, entre autres, de la pénurie de main-d'œuvre.

Si les conducteurs de classe 1 étaient tous canadiens ou québécois, s'il n'y avait aucun travailleur étranger, si les entreprises de camionnage étaient toutes reconnues, effectuaient leurs inspections et respectaient la tenue des carnets de route, nous ne serions pas ici à parler de ce phénomène. Ce dernier n'est pas seulement attribuable à l'immigration, mais à toutes les sphères d'activité.

Je vais vous parler de ce phénomène chez les travailleurs. Nous avons entendu plusieurs représentants de groupes et d'organisations québécoises, canadiennes et internationales, et nous avons pu constater que les compagnies avaient diverses opinions du modèle « Chauffeurs inc. »

• (1945)

Elles nous parlent non seulement de la perte de compétitivité, mais aussi, et surtout, de la concentration du marché et de sa composition. Un témoin nous disait, il y a environ trois semaines, que certains chauffeurs obtenaient leur permis en 24 heures, dans une langue étrangère, et que...

Le président: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Lauzon, mais M. Albas invoque le Règlement.

[Traduction]

Dan Albas: Je dois dire que cela me plaît beaucoup, entendre tous ces témoignages, mais en quoi cela est-il pertinent pour la motion... Il semble que le député s'égare et nous livre ses souvenirs. J'espère sincèrement que les députés qui ont parlé de répétition chez les témoins diront que ce témoin-ci, ce député-ci, se répète.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Je crois qu'il y avait un lien avec le secteur des transports et le manque de camionneurs, et avec le fait que cette étude est importante si nous voulons toujours avoir suffisamment de camionneurs dans l'industrie.

Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

[Traduction]

Stéphane Lauzon: Merci pour votre intervention, monsieur Albas. Je l'apprécie.

[Français]

Dan Albas: C'est précieux...

[Traduction]

Stéphane Lauzon: Laissez-moi y revenir. Laissez-moi parler des gens qui conduisent les camions — j'y étais.

[Français]

Je vais parler en français, puisque mon discours est pas mal plus fluide en français.

C'est ma langue, c'est la langue de Molière.

Les témoins ont parlé du bien des conducteurs, mais aussi de l'effet qu'un tel stratagème peut avoir sur l'assurance-emploi, par exemple quand les heures ne sont pas correctement déclarées.

De plus, au Québec, ça a un impact sur la protection des travailleurs par la CNESST, soit la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail. Il y a des organismes équivalents ailleurs au Canada, notamment le WSIB, soit la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail. D'ailleurs, il y en a d'autres, mais je ne les connais pas tous par cœur. Enfin, ça a un impact sur les travailleurs.

Je tiens à rappeler à M. Albas que je parle de « Chauffeur inc. » et de ce que nous avons entendu de la part des témoins. Qui plus est, je vous parle de la motion. Nous voulons trouver des solutions et arriver à nous entendre.

Aujourd'hui, il est important de dire ce qui suit. D'après ce que nous avons appris, ces chauffeurs ont aussi été trompés. Leurs congés n'ont pas été payés et ils ont des heures de travail prolongées.

Or il est très important de souligner que nous avons parlé aux représentants des syndicats pour le bien-être des travailleurs. Leurs témoignages m'ont fasciné, notamment quand il a été question de soutenir leurs travailleurs, les protéger et leur donner les meilleures conditions de travail. Cependant, les syndicats sont là pour représenter l'ensemble des travailleurs, y compris les travailleurs étrangers. Cela dit, je pense qu'il reste du travail à faire de ce côté. Je tiens alors à mettre des recommandations en place à partir de ce qu'ont dit les syndicats. À la suite des témoignages que nous avons entendus, de très bonnes recommandations pourraient être formulées. Lors de la rédaction de notre rapport, je pense que les analystes vont vraiment mettre l'accent sur les témoignages des représentants des syndicats, dont le but premier est la protection des travailleurs. Monsieur le président, c'est ce que je voulais dire à propos des travailleurs.

Toutefois, j'aimerais aussi aborder la sécurité publique, parce que nous avons entendu des témoignages extrêmement importants à ce sujet. La pression subie par les chauffeurs n'est pas seulement économique et liée à la rentabilité des entreprises ou à l'illégalité de ce qu'ils sont souvent poussés à commettre. Ils doivent aussi accepter

toutes les charges de travail, ce qui a un impact sur la sécurité publique. Nous connaissons le risque que ça comporte.

Tous les matins, je conduis pendant une heure trente minutes ou une heure quarante-cinq minutes pour me rendre au travail. Tous les soirs, il me faut une heure cinq minutes pour m'en retourner. Lors d'une journée comme aujourd'hui, je sais que je cours un risque. J'ai commencé à travailler à 6 heures du matin, mes heures de travail seront prolongées jusqu'à 21 heures ou 22 heures, j'ai la grippe et je reprends la route pour retourner chez moi. Le tronçon de route entre Masson-Angers et Thurso est aussi dangereux que celui reliant Thurso à Plaisance. Je parle du petit chemin de campagne qui s'étend sur ces fameux 12 kilomètres, et qui, à la noirceur, est encore plus dangereux. Depuis le début de la saison, deux chevreuils y ont été percutés. Bref, je cours un risque.

Imaginez maintenant le cas des chauffeurs dont le chargement pèse des tonnes. Ajoutez à cela la fatigue et le fait de conduire à la noirceur sur des routes enneigées et dangereuses. Je sais de quoi je parle: depuis 2010, je fais ce trajet de deux heures et demie par jour pour venir travailler. Depuis 2010, je croise des camions. Pourquoi? Parce que c'est la route qu'empruntent les camions. Je roule sur l'autoroute de la mort toutes les semaines. Pour ceux qui ne connaissent pas l'autoroute de la mort, je précise qu'il s'agit de l'autoroute 50 qui mène vers l'est du Québec.

• (1950)

L'autoroute 50 est une route où circulent beaucoup de camions. Je les côtoie. Si je n'avais pas cette étude à cœur, je ne serais pas la bonne personne assise ici. Je suis toujours à l'affût, parce que je ne sais pas ce que font les camionneurs dans leur camion, mais ils empiètent sur ma voie. Je ne sais pas s'ils sont en train de dormir, de texter, de manger ou de faire autre chose, mais deux roues du camion empiètent sur ma voie. Sur l'autoroute 50, il y a de nombreux face-à-face. Il y a encore eu des morts, le mois dernier. Encore une fois, un camion et un automobiliste ont fait un face-à-face. Ça me préoccupe, et je trouve extrêmement important que nous puissions arriver à proposer des solutions.

Par ailleurs, l'aspect des répercussions sur l'humain m'importe beaucoup. D'après ce que les témoins nous ont dit, je sens que ces travailleurs sont coincés alors même qu'ils ne sont pas venus témoigner. Aucun conducteur illégal n'est venu témoigner ici, à la barre, pour nous dire pourquoi il travaille de manière illégale, parce qu'il sait qu'il va perdre son emploi. Ces conducteurs subissent des menaces et doivent respecter certaines conditions.

Comme le demandait M. Barsalou-Duval, pourrions-nous aller plus loin? Oui, nous pourrions aller cinq, six, ou dix fois plus loin, et enquêter davantage. Nous pourrions faire venir des témoins, des chauffeurs qui ont envie de dénoncer leur compagnie et de nous expliquer comment ils se sont fait entraîner dans ce processus. Je suis curieux de le savoir, mais je pense que nous avons suffisamment de matière pour établir des recommandations structurées.

De plus, la question est complexe. Quand il est question de filet social, cela entraîne aussi des conséquences fiscales, et elles sont énormes. Ces travailleurs subissent une pression accrue pour travailler de manière illégale. Nous n'avons pas tout à fait exploré cette facette, parce que nous voulons juste taper sur les doigts des personnes qui font des choses illégales, sans comprendre pourquoi elles les font. Le système fiscal est moins équitable parce que ces personnes ne paient pas leur juste part d'impôt, et ça nous concerne. Nous avons compris que c'était lié à la responsabilité du gouvernement fédéral.

Cela m'amène à vous parler de la responsabilité des gouvernements fédéral et provincial, parce que la plupart des problèmes que les témoins ont soulevés au cours des six ou huit dernières rencontres, au moins, relèvent davantage des gouvernements provinciaux. Il a été question de la formation pour l'obtention des permis de conduire. Des témoins nous ont expliqué la façon dont on pouvait obtenir des permis en 24 heures, et la façon dont fonctionnent les lois provinciales sur la formation. Nous avons aussi appris comment les camions sont inspectés par les agents mandatés pour le faire, ce qui est une responsabilité provinciale. Un inspecteur qui sera bientôt à la retraite m'a même invité à aller dans un poste de vérification, à Saint-Jérôme, pour bien comprendre comment ça se passe. Ça aussi, c'est provincial.

Beaucoup de ces questions relèvent des provinces, mais certaines sont quand même de responsabilité partagée. Les provinces gèrent les permis, la sécurité et les inspections, mais le gouvernement fédéral peut quand même réglementer le transport interprovincial. Nous avons appris qu'il y avait des lacunes dans nos communications et que nous pourrions améliorer l'échange d'informations dans le domaine du transport interprovincial.

J'ai une bonne nouvelle: notre gouvernement est disposé à travailler pour mieux communiquer avec les provinces et les territoires. Nous sommes aussi disposés à progresser sur la question d'un transfert de l'information à l'échelle pancanadienne.

● (1955)

Parmi les exemples de collaboration possible, il y a les programmes conjoints de l'Agence du revenu du Canada, ou ARC. On le sait, il y a un manque de communication à l'ARC. On veut que l'information soit davantage transmise afin de bien contrôler les informations qu'on détient sur chacun des chauffeurs et, surtout, des compagnies, car le problème vient des compagnies. On veut que les compagnies déclarent les bonnes informations pour les bons chauffeurs, au bon endroit. C'est le gouvernement fédéral qui va en bénéficier et profiter de la situation.

Beaucoup d'autres informations pourraient être transmises. Par exemple, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail, ou CNESST, ou la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail, ou WSIB, pourraient transmettre de l'information sur des données et des classifications.

Les feuillets T4A doivent aussi être appropriés. On a déjà adopté une loi qui touchait les feuillets T4A. On pourrait légiférer davantage, mais il y a toujours des questions de permissions.

Il y a aussi les inspections. Je reviens au contrôleur routier du Québec qui a témoigné devant le Comité. Monsieur Barsalou-Duval s'en souvient sans doute. Le témoin nous a clairement dit que l'harmonisation des informations serait pertinente et très importante. L'inspection pourrait être mieux coordonnée. À cet égard,

Transports Canada et les provinces pourraient travailler davantage à la transmission des informations. Pour un contrôleur routier, il serait ainsi plus facile de pouvoir réprimander un chauffeur.

Maintenant, « harmoniser » est un grand mot, parce qu'il faut trouver une définition dans ce contexte. La définition du verbe « travailler » varie selon les lois provinciales et fédérales. On sait que les lois provinciales et fédérales ne sont pas toujours faciles à amalgamer en ce qui a trait à la classification ou à la réglementation. Afin d'améliorer la situation, nous pourrions en parler dans nos recommandations.

Je suis loin d'être un juriste, mais, si M. Lawrence me le permet, je vais jouer à l'avocat, même si je n'en suis pas un.

● (2000)

Stéphane Lauzon: Je m'excuse à l'avance auprès des avocats, s'il y en a dans la salle, mais j'ai appris qu'il existait un flou juridique à ce sujet. Les analystes ne sont peut-être pas des juristes, mais ils sont très bons.

Je vois qu'il y a un juriste dans la salle. Je lui dis bravo! Il va pouvoir contribuer à mes propos.

Au fond, je crois que le cœur du problème réside dans le flou juridique qui existe dans la loi actuelle, parce qu'elle permet à une entreprise de désigner un chauffeur ou un entrepreneur comme salarié. En effet, on peut facilement demander au chauffeur de créer sa propre compagnie, de lui prêter son camion et de le désigner comme étant son employé.

Dès le départ, les analystes conviendront avec moi qu'il y a là un flou juridique. Je ne leur demande pas de réponses aujourd'hui; ils pourront en fournir au moment de rédiger les recommandations. Voilà comment je comprends les choses.

Quand j'ai entendu les témoins, j'ai été surpris d'apprendre que les entreprises profitaient de ce flou juridique. Elles le connaissent bien et savent s'en servir pour employer de la main-d'œuvre bon marché afin de rentabiliser leurs activités, d'être plus concurrentielles et d'obtenir plus de contrats. Ensuite, des entreprises sérieuses risquent de fermer, parce qu'elles sont honnêtes.

Je pense que la jurisprudence et les critères d'évaluation ne sont pas appliqués de la même façon partout. Dans mes lectures, j'ai appris qu'il existait de la jurisprudence, mais qu'elle était interprétée de différentes façons. Or on la laisse se diluer dans le message. Cela fait 10, 12, 13, et même 14 ans que les pratiques de certaines entreprises suscitent des inquiétudes, mais on reste permissif.

Parlons maintenant du processus que les chauffeurs doivent suivre pour déposer une plainte. Les inspections prennent parfois trop de temps; elles sont coûteuses; et les documents à remplir sont trop longs et trop complexes. Cela décourage les chauffeurs au moment de dénoncer la situation qu'ils vivent. Au fond, la paperasse et la complexité du processus de plainte font que les chauffeurs n'osent pas se plaindre.

Il n'y a pas de flou juridique, mais c'est une zone pour laquelle on pourrait recommander qu'il y ait une porte d'entrée. Cela fera peut-être partie de vos réflexions.

Je m'adresse à tous les membres du Comité ainsi qu'aux analystes. Je suis en train de dévoiler tranquillement la façon dont je veux orienter mes recommandations dans le rapport: on pourrait proposer que les entreprises ne puissent pas aussi facilement créer une telle situation et qu'il soit plus facile pour les chauffeurs de rédiger une plainte, par exemple, dans un guichet unique qui permettrait aux chauffeurs d'être mieux protégés. Le syndicat n'en demande pas moins. Il veut protéger les chauffeurs davantage. Quant à nous, nous voulons les soutenir. Nous voulons qu'ils aient de bons salaires et de bonnes conditions de travail, mais, pour cela, il faut créer les éléments nécessaires pour supprimer les zones grises.

C'est dans ce sens que je parle de la fameuse zone grise, de la classification et du flou juridique concernant la création d'une compagnie où un seul chauffeur est désigné pour conduire un camion qui lui est prêté. Il faut aller plus loin sur le plan législatif, même si la loi existe déjà. Il faut seulement la renforcer et préciser qu'un chauffeur ne peut pas se constituer en société s'il travaille pour une compagnie dans un camion désigné.

● (2005)

Autrement dit, après deux ou trois semaines, ou un mois, s'il n'y a qu'un client et un chauffeur sur les factures, cela devrait sonner l'alarme à l'Agence du revenu du Canada. On devrait dire que c'est une activité illégale et que cela ne peut pas continuer. Le chauffeur a donc toutes les raisons...

Le président: Monsieur Lauzon, il y a un rappel au Règlement de M. Albas, encore une fois.

[Traduction]

Dan Albas: Je vais faire une autre petite intervention d'une minute.

Premièrement, j'aimerais parler de la pertinence. Je n'ai pas entendu parler de la motion depuis environ 15 minutes. Pour les personnes qui ont déjà pratiqué ce genre d'obstruction parlementaire, vous devriez, au moins toutes les trois minutes et demie, faire référence à la motion. Cela rend la discussion un peu plus pertinente et vous donne un peu plus de légitimité, car les gens qui nous regardent en ce moment pensent probablement que nous sommes en train d'entendre les témoignages.

Je veux simplement confirmer, monsieur le président, que les analystes n'utilisent pas cela comme un témoignage qui sera pris en compte dans les recommandations.

Enfin, j'aimerais juste dire au greffier que j'aimerais demander davantage de ressources, car je suis très satisfait. J'en apprends beaucoup sur la motion.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

Vous pouvez continuer, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur Albas, pour cette deuxième intervention. Merci beaucoup.

Je vais continuer à parler, merci.

[Français]

Pour faire un lien directement avec la motion, je peux parler de nouveaux témoins, si vous le voulez, et de témoignages importants pour le Comité.

Cinq témoins ont été proposés par les conservateurs, dont un que nous voulions tous inviter, à savoir Postes Canada, et nous allons peut-être ajouter un témoin. On n'a pas pu faire une liste exhaustive des témoins proposés par les conservateurs. Par contre, je peux vous parler des sujets importants sur lesquels nous pourrions nous pencher avec certains témoins. Ça, c'est pertinent.

[Traduction]

Je sais que je m'améliore chaque fois, mais laissez-moi parler des témoignages pertinents.

[Français]

Nous n'avons pas parlé des maladies qui touchent les chauffeurs. Parmi les témoins que les conservateurs pourraient présenter, certains pourraient être touchés par ce qu'on appelle des « maladies professionnelles ». Il est question de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail, et des maladies professionnelles. Certains chauffeurs peuvent être affectés non seulement physiquement, mais aussi mentalement.

Je peux parler des chauffeurs reconnus par l'Association Diabète Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec comme diabétiques qui conduisent des camions en toute légalité, parce qu'ils respectent les heures de conduite. Nous n'avons pas parlé de cet aspect. Nous pourrions parler de la santé physique. C'est un dossier que je connais bien, car je suis moi-même diabétique. Je n'ai rien mangé durant cette réunion de six heures. Ceux qui connaissent cette maladie savent qu'il est important de prendre des collations ou des repas, et de mesurer le taux de glycémie. Or, nous n'avons pas parlé des situations où on contraint des chauffeurs à faire des heures de travail supplémentaires, alors que ça peut avoir de graves conséquences pour ceux qui souffrent d'hyperglycémie ou d'hypoglycémie. J'espère donc que, dans la liste que les conservateurs veulent déposer, il y aura au moins un témoin touché par une maladie professionnelle ou une maladie reconnue. D'ailleurs, nous venons d'en accueillir un durant notre réunion. Si un chauffeur est diabétique, c'est une chose, mais, s'il contrôle mal son taux de glycémie et que l'employeur le contraint à prendre la route, il peut être impliqué dans un accident.

Il existe d'autres maladies que le diabète, mais je parle de celle-ci parce que je la connais. Étant moi-même diabétique, je dois contrôler chaque jour mon taux de glycémie avant de prendre la route pour retourner à la maison. Je suis souvent obligé de manger quelque chose de sucré pour être en mesure de quitter la Colline du Parlement. Si mon taux de glycémie est trop haut, ma vision devient floue, et je ne peux pas partir. Je suis alors obligé de réserver une chambre d'hôtel et de dormir à Ottawa. Comme je suis une personne responsable, je ne peux pas me permettre de prendre la route et de mettre quelqu'un d'autre en danger. Pourtant, je ne conduis qu'une voiture ordinaire, et non un camion de 16 000 livres chargé de marchandise.

● (2010)

Nous n'avons donc pas abordé cet aspect de la question, pas plus que celui de la santé mentale. En effet, quand on exploite un chauffeur, sa santé mentale est affectée. Or nous n'avons pas abordé le problème de la dépression ou des troubles psychologiques chez les chauffeurs. Au Parlement, on met beaucoup l'accent sur le fait que tout le monde doit recevoir une approbation sur l'état de sa santé mentale. C'est une question dont on parle partout, dans tous les domaines, y compris dans le milieu hospitalier. Quel témoin a parlé de la santé mentale des chauffeurs contraints à travailler malgré leur état? J'espère que nous allons en parler.

Dan Albas: C'est une bonne remarque.

Stéphane Lauzon: J'espère qu'il y a de tels témoins concernés sur votre liste.

Laila Goodridge: Il y en a deux.

Stéphane Lauzon: Dans ce cas-là, on peut en ajouter.

On peut parler de la sécurité routière, qui est compromise par le fait qu'on saute des étapes. Il y a des problèmes liés à la connaissance de la langue et à l'obtention de permis sans formation adéquate. Un témoin nous a parlé de chauffeurs, sur la Rive-Sud, qui reçoivent leur permis en 24 heures et qui prennent la route, alors qu'ils ne peuvent même pas lire les affiches. Voyons donc! C'est grave.

Ensuite, on a beaucoup parlé du caractère systémique du modèle « Chauffeur inc. ». Est-ce devenu un modèle acceptable? Cette question me dérange. Y a-t-il des témoins qui pourraient venir nous parler davantage de cet aspect systémique? Il y a des chauffeurs qui reçoivent une formation et qui, 24 heures plus tard, peuvent prendre la route légalement. Est-ce devenu automatique? L'entrepreneur, lui, se fiche de ce qui peut arriver, parce que ça lui coûte moins cher. Au diable les risques d'accident, il s'en lave les mains. Si un camion est détruit, il va remplacer le chauffeur par un autre et il va continuer.

Je veux parler de ce que nous proposons, au gouvernement fédéral, comme mesure concrète, parce que cela se noie un peu dans tout ce que j'ai dit. Il y a un équilibre à trouver en ce qui concerne la proposition qui est sur la table, soit d'en finir et de passer à des recommandations. D'ailleurs, mes collègues seront tous d'accord pour dire que ce ne seront pas des recommandations très faciles. Les analystes vont faire un excellent travail, je n'ai aucun doute là-dessus. Ce sont des avocats. Ils pensent exactement ce qui est écrit dans le rapport. Cependant, de notre côté, nous serons peut-être un peu plus émotifs, surtout si nous recevons des témoins qui savent exactement ce qu'une famille vit lorsqu'elle est touchée par un accident. Ça risque d'être très touchant et d'avoir une influence sur nos recommandations.

Maintenant, va-t-on mettre davantage l'accent sur des clarifications à apporter à la réglementation provinciale? Je ne vois pas comment on pourrait changer les règlements de la SAAQ, soit la Société de l'assurance automobile du Québec, de Contrôle routier Québec ou d'autres organisations de contrôle routier au Canada qui relèvent des gouvernements provinciaux. Au cours des deux prochaines rencontres, nous allons entendre des témoignages qui vont déterminer comment nous allons modifier les lois qui régissent les entreprises de camionnage, parce que certaines parties de ces lois sont de compétence partagée. Je suis d'accord avec le Comité, nous pouvons nous pencher sur les éléments qui relèvent de l'Agence du revenu du Canada, l'ARC. Cela dit, comment va-t-on amalgamer

l'ensemble des recommandations de telle sorte qu'elles puissent être mises en œuvre en collaboration avec les provinces et les territoires partout au Canada et que nous puissions mettre fin au stratagème « Chauffeur inc. »?

D'autre part, on a mentionné un facteur extrêmement important, soit le partage de données. Suffit-il de faciliter l'échange d'informations pour éviter que les pratiques abusives dont nous avons entendu parler dans le cadre de témoignages précédents se répètent? Non.

● (2015)

Toutefois, avec l'aide des témoins, nous devons rassembler le maximum d'outils simples et nécessaires pour dénoncer le fait qu'on abuse des chauffeurs, des classifications et du système utilisé pour déjouer les compagnies qui font bonne figure sur le marché. Certaines compagnies sont vraiment sérieuses, mais nous gérons toujours une infime partie du marché qui ne respecte pas les règles.

L'objectif de cette étude est vraiment de donner l'occasion aux bonnes compagnies de bien gagner leur vie et, surtout, de ne pas fermer leurs portes.

Pour conclure, j'aimerais que mes collègues qui ont entendu ma ferveur aujourd'hui comprennent que j'ai à cœur la mise en place de sanctions et de tous les incitatifs nécessaires pour soutenir cette cause. Je pense qu'ils m'ont aussi entendu parler de l'importance d'harmoniser les règlements du fédéral et des provinces, et de l'importance de travailler ensemble pour échanger des informations.

Je pense que mes collègues seront tous d'accord sur le fait que de très bonnes recommandations dans notre rapport attendu peuvent avoir des retombées positives. Je trouve toujours très important qu'elles soient en lien avec les priorités du gouvernement fédéral dont nous faisons partie, mais nous pouvons quand même communiquer des messages clés aux gouvernements provinciaux, éduquer certaines personnes et trouver la solution magique pour mettre fin à « Chauffeurs inc. ».

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Ensuite, c'est au tour de Mme Nguyen.

[Français]

Madame Nguyen, la parole est à vous.

[Traduction]

Chi Nguyen: Merci beaucoup à mon collègue pour ses remarques importantes alors que nous continuons à réfléchir à la suite de cette étude.

Je tiens à souligner que, au début du mois de septembre, l'Association de camionnage de l'Ontario a communiqué une nouvelle très importante. Pendant la National Trucking Week, la semaine nationale du camionnage, il y a quelques semaines à peine, EDSC a profité de l'occasion pour transmettre un message très important et sérieux aux employeurs du secteur du camionnage. Le message disait que la mauvaise classification des travailleurs, selon le modèle Chauffeur inc., est illégale et qu'elle entraîne des conséquences.

Une vidéo publiée par le programme du travail d'EDSC a défini et décrit la crise liée à la classification erronée des employés du secteur du transport routier et a averti les entreprises que le non-respect du Code canadien du travail ne serait pas toléré.

Nous savons que des mesures très importantes sont prises. Nous voulons que le gouvernement continue à travailler en collaboration avec les provinces. Les provinces ont un rôle important dans la formation et l'application de la loi. Les rapports de la vérificatrice générale nous ont éclairés sur les possibilités qui s'offrent à nous. Ce travail est effectué en parallèle. Nous sommes impatients d'en savoir plus à ce sujet.

La sécurité routière est primordiale, et nous voulons nous assurer que le travail se poursuit de manière appropriée. Nous entendons parler de ces tendances, des possibilités liées au feuillet T4A et des lacunes potentielles que nous pourrions chercher à combler, et tout cela fait partie de la réflexion et du travail que nous devons faire.

La vidéo publiée par EDSC explique les conséquences, le rôle et les obligations de l'employeur et ce qui se passera en cas de non-respect. Une partie du travail à accomplir concerne l'éducation du secteur, afin que les mauvais acteurs, ceux qui agissent de manière inappropriée, qui éludent leurs obligations en matière de travail et ne font pas ce qui est nécessaire pour soutenir leurs travailleurs, soient tenus responsables. C'est vraiment essentiel.

Pendant les témoignages entendus ces dernières semaines, on nous a dit que cette classification erronée donne, en réalité, un avantage concurrentiel injuste à certains acteurs du secteur. Nous avons eu l'occasion d'entendre ces points de vue tout au long des témoignages de ces dernières semaines. Il était très important de réfléchir à cela. Je suis impatiente d'entendre les représentants du gouvernement, aux prochains tours, alors que nous poursuivons l'étude. Cette campagne est vraiment importante.

Une trousse d'information a été élaborée et publiée en ligne. Cette trousse contient des outils pratiques; des ressources éducatives destinées aux employeurs et aux chauffeurs. Elle décrit ce qu'est une classification erronée. Elle fournit une orientation sur la manière dont le programme du travail enquête et traite les infractions. Elle contient des documents qui peuvent être distribués et affichés sur les sites et dans les lieux où les travailleurs peuvent les voir.

Nous savons qu'il s'agit là d'une forme d'exploitation qui porte gravement atteinte aux droits des travailleurs et qui désavantage les entreprises respectueuses des règles. Nous devrions peut-être également réfléchir davantage au rôle de ce débat compte tenu des droits de douane et des tensions avec notre voisin du Sud.

Nous savons que les associations industrielles, les acteurs du secteur et les défenseurs des droits des travailleurs souhaitent que nous en fassions davantage. En tant que gouvernement fédéral, nous avons justement un rôle à jouer, au côté des provinces, pour garantir ce niveau de sécurité routière. Nous voulons nous assurer que tous ces problèmes sont réglés. Il n'est pas acceptable ni normal que ces abus se produisent. Nous savons qu'EDSC fournit des ressources afin de pouvoir répondre aux besoins des travailleurs et les protéger pendant ces moments difficiles.

Nous devons nous assurer que les provinces appliquent la loi. Cette étude peut nous aider à le savoir. Nous voulons être certains que nos excellentes recommandations seront mises en œuvre de concert avec nos homologues provinciaux, afin que nous puissions collaborer et travailler ensemble, car c'est que ce que les Canadiens attendent de nous. Nous voulons également nous assurer que les employeurs connaissent leurs obligations et qu'ils connaissent leurs responsabilités sur le bout des doigts. C'est vraiment essentiel à l'heure actuelle.

Je me réjouis à l'idée de pouvoir mener à bien ce travail, d'entendre les points de vue que nous n'avons pas encore eu l'occasion d'entendre et de faire une étude efficace, dans un bel esprit de collaboration entre partis.

● (2020)

J'aimerais également ajouter, en tant que nouvelle venue au sein du Comité, que cette expérience a été pour moi une véritable occasion d'apprendre. Je suis ravie de pouvoir travailler avec des collègues formidables et de m'attaquer à une question qui... Je l'ai déjà dit devant le Comité. J'ai apprécié le témoignage du représentant de la police de Toronto, selon qui les camions sont des machines à tuer. Ils sont dangereux et nous voulons faire en sorte que les personnes qui conduisent ces véhicules le font en ayant la sécurité à l'esprit. C'est pourquoi je ne conduis pas. Sérieusement, je ne veux pas être responsable de la conduite d'un engin qui peut gravement blesser quelqu'un.

En repensant à tous ces témoignages importants, veillons à respecter le travail admirable accompli au cours des dernières semaines pour mener à bien cette recherche. Je suis vraiment ravie que nous ayons pu réaliser ce travail ensemble.

Je crois que ce sont là tous mes commentaires.

● (2025)

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen. Bien dit.

C'est maintenant au tour de M. Albas.

Un député: C'est parti.

Dan Albas: Monsieur le président, je suis tout simplement heureux d'avoir eu deux choses, ce soir.

Des députés: Ha, ha!

Dan Albas: Premièrement, j'ai immédiatement fait rire l'assemblée quand j'ai pris la parole, ce qui m'a fait chaud au cœur.

Ce que je voulais mentionner, c'est que, dans une obstruction parlementaire en bonne et due forme, vous avez trois minutes et demie, et après, vous devez revenir à la motion. J'ai constaté une certaine amélioration chez M. Lauzon, qui a tenté de revenir à la motion.

Je vous félicite, monsieur, d'avoir demandé plus de temps et de ressources afin que nous puissions régler le problème ce soir.

Je vous rappelle qu'il s'agit ici de sécurité. Les libéraux ont formulé plusieurs suggestions, ce soir, disant vouloir entendre davantage de témoins, comme des camionneurs atteints de diabète ou ayant des troubles mentaux, je crois. Nous avons tous parlé de la nécessité de convoquer des personnes dont un proche est décédé ou qui ont elles-mêmes été victimes d'un accident. Je crois que nous devrions nous concentrer là-dessus. C'est ce que nous proposons.

Les conservateurs croient que cela peut se faire en deux réunions prolongées, pour que nous ayons des groupes de témoins normaux, comme l'a dit le greffier, qui pourront être entendus. Cela peut être deux réunions et demie, la deuxième moitié de la dernière étant consacrée aux instructions de rédaction pour toutes les excellentes recommandations, car il faut donner à l'analyste une orientation claire de ce que le Comité souhaite, et cela mettrait clairement fin à l'étude. Cela pourrait aussi être trois réunions régulières de deux heures.

Les conservateurs soutiennent l'initiative du Bloc. Nous sommes favorables à ce que les victimes viennent témoigner, car leur histoire est importante. Je crois également que nous avons appris ce soir qu'il y a d'autres voix qui doivent être entendues. Nous sommes prêts, monsieur le président, soit à rallier le consensus — car j'ai fait plusieurs propositions, ici, choisissez-en une et nous pourrions régler cette question tout de suite —, soit à arrêter de parler. Cessons de parler et passons au vote.

Je suis prêt soit à me rallier au consensus du Comité, soit à passer à un vote par appel nominal. Je suis prêt à attendre. Je suis prêt à voter. Je suis prêt à passer à la prochaine étape de cette excellente étude.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Ensuite, ce sera au tour de M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole, monsieur.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Merci à tous mes collègues pour leurs interventions.

M. Albas est prêt, et nous apprécions beaucoup la chose.

J'ai beaucoup apprécié les interventions de tous les participants ici présents au cours des quatre dernières heures, ou était-ce plutôt cinq heures?

Le président: Nous ne sommes pas ici depuis quatre heures — vrai?

Laila Goodridge: Nous sommes ici depuis 15 h 30.

Le président: Cela fait cinq heures.

Mike Kelloway: Oui, j'étais assez doué en mathématiques à la fin de mon secondaire, mais tout a dérapé par la suite.

Écoutez, je sais que nous prenons tous à cœur les commentaires de M. Lauzon. Une grande partie de ceux-ci sont tout à fait pertinents pour la motion. J'aimerais aborder la question sous un angle différent, maintenant.

Une bonne partie des nombreux grands projets annoncés par le Bureau de grands projets et le premier ministre Carney nécessiteront des camions, divers types de transport et, bien entendu, des ports. Ce n'est pas l'objet de notre étude, mais j'espère qu'un jour, nous examinerons cette question. C'est un sujet qui me tient à cœur, ainsi qu'à l'ensemble de la population et aux députés présents autour de la table.

Cependant, nous allons accélérer les grands projets au Canada, ce qui nécessite beaucoup de transport. Ce que nous avons entendu au cours de nombreuses séances, ici, c'est qu'il y a des défis et des pièges importants qui ont une incidence sur les chauffeurs et les personnes qui circulent sur les autoroutes. Si nous ne nous entendons pas avec les provinces sur certains points clés, je crains qu'il n'y en ait davantage en raison de la circulation qui va augmenter à cause des grands projets, que ce soit sur la côte Ouest, dans les Prairies, dans le Nord, au Québec, en Ontario ou dans le Canada atlantique.

Si nous ne transmettons pas ces recommandations au gouvernement — ce que nous ferons certainement, en temps voulu —, le problème ne disparaîtra pas. Il sera exacerbé par le nombre de grands projets en cours au Canada. C'est le premier...

● (2030)

Le président: Monsieur Kelloway, nous n'avons plus de service d'interprétation. On vient de nous informer que nous devons absolument terminer à 20 h 30, je lève donc la séance.

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>