



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

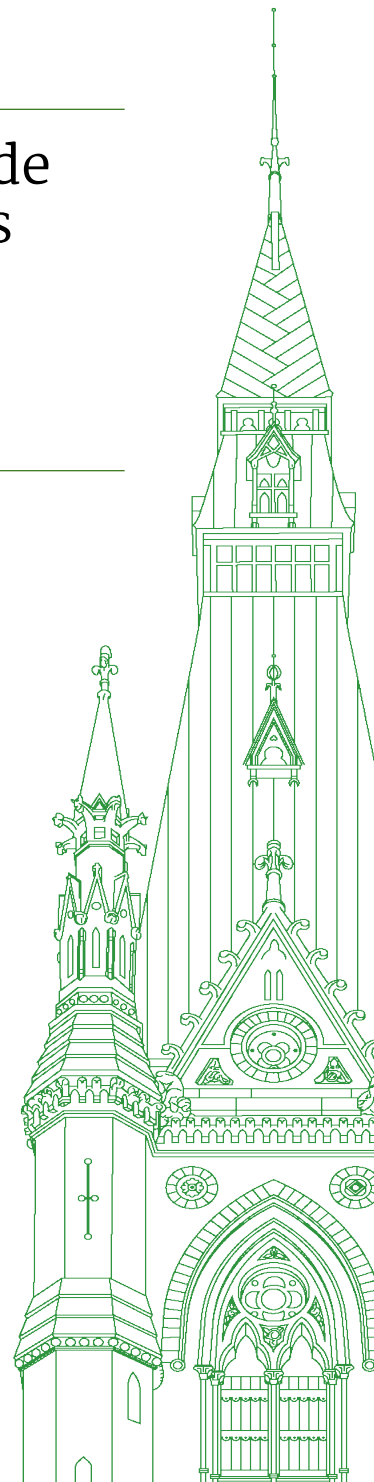
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 014

Le jeudi 30 octobre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le jeudi 30 octobre 2025

• (0820)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 14^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le comité le jeudi 18 septembre, le Comité reprend son étude sur l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

La réunion d'aujourd'hui a lieu sous forme hybride.

Chers collègues, je vais aller droit au but, car nos délibérations doivent prendre fin à 10 h 15.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons aujourd'hui l'honorable Patty Hajdu, ministre de l'Emploi et des Familles, et, bien sûr, l'honorable Steven MacKinnon, ministre des Transports.

De hauts fonctionnaires accompagnent également les ministres aujourd'hui. Nous recevons donc des représentantes officielles du ministère de l'Emploi et du Développement social, notamment Sandra Hassan, sous-ministre du Travail et sous-ministre déléguée de l'Emploi et du Développement social, et Brenda Baxter, sous-ministre adjointe. Nous accueillons également des représentants du ministère des Transports, notamment Arun Thangaraj, sous-ministre, et Melanie Vanstone, directrice générale, Programmes multi-moaux et sécurité routière.

Soyez tous les bienvenus. J'aimerais vous remercier tous de vous être joints à nous très tôt ce matin.

Nous allons commencer par entendre vos déclarations.

Pour ce faire, madame Hajdu, je vais vous céder la parole. Vous avez cinq minutes pour faire votre déclaration.

[Français]

L'hon. Patty Hajdu (ministre de l'Emploi et des Familles): Merci, monsieur le président.

Je suis très heureuse d'être ici avec vous pour parler au Comité des camionneurs et des mesures que nous allons prendre pour les protéger.

[Traduction]

Je suis venue ici aujourd'hui pour parler des prochaines mesures à prendre pour défendre les camionneurs et lutter contre la classification erronée des travailleurs.

Je suis accompagnée aujourd'hui de Sandra Hassan, la sous-ministre du Travail, de Brenda Baxter, la sous-ministre adjointe — et je crois que d'autres hauts fonctionnaires sont aussi présents dans la salle —, et de mon collègue le ministre MacKinnon, qui fera également une brève déclaration.

Comme vous le savez tous et comme vous l'avez entendu dire, chaque jour, les camionneurs contribuent à faire bouger les choses dans notre pays. Ils livrent la nourriture, le carburant et les biens sur lesquels compte la population canadienne. Certains d'entre eux sont au service de diverses entreprises, alors que d'autres sont des entrepreneurs indépendants. L'industrie du camionnage et tous ces travailleurs sont essentiels à notre secteur des transports et à notre économie.

Certains camionneurs choisissent d'être des entrepreneurs indépendants parce qu'ils valorisent la souplesse que cette carrière leur offre. Ils investissent dans leur équipement, trouvent des clients et bâtissent leur réputation, comme tout autre propriétaire de petite entreprise. Cependant, comme vous l'avez entendu dire, j'en suis sûre, tous les camionneurs indépendants n'exploitent pas une petite entreprise légitime. Comme les experts vous l'ont expliqué au cours de leurs témoignages, il y a un problème de classification erronée dans l'industrie du camionnage, et ce problème s'aggrave.

Je tiens à être très claire à ce sujet. La classification erronée est une forme d'exploitation. Elle prive les travailleurs de leurs droits et crée un milieu inéquitable pour bon nombre d'entreprises honnêtes qui respectent les règles. Voilà pourquoi nous prenons des mesures de plus en plus vigoureuses pour éradiquer ces agissements.

En 2023, le gouvernement fédéral a investi 26,3 millions de dollars dans la lutte contre la classification erronée dans le secteur du transport routier sous réglementation fédérale. Une équipe nationale de lutte contre la classification erronée des employés a été créée. Elle est composée d'inspecteurs des normes du travail qui s'y consacrent. Depuis avril 2023, cette équipe s'est concentrée sur les employeurs à risque élevé qui sont soupçonnés de classification erronée, en utilisant notre liste d'employeurs ayant des antécédents de non-conformité, sur ceux qui ont été dénoncés sur notre ligne de signalement et sur ceux dont le nom a été fourni par des intervenants. Jusqu'à maintenant, l'équipe a lancé plus de 650 inspections et a découvert 129 cas de classification erronée.

Aujourd'hui, le gouvernement a annoncé que le budget de 2025 prévoit un investissement de 77 millions de dollars sur quatre ans et de 19,2 millions de dollars par an de manière continue pour permettre à l'Agence du revenu du Canada de mettre en œuvre un programme de conformité rigoureux visant à lutter contre les problèmes de non-conformité liés aux entreprises de prestation de services personnels. Le budget lèvera également le moratoire sur la déclaration des honoraires ou autres sommes pour services rendus, également connu sous le nom de feuillet T4A. Ce moratoire a été mis en place en 2011, pour manifestement réduire les formalités administratives, mais il a permis la pratique croissante de la classification erronée. Le budget proposerait également d'autoriser l'Agence du revenu du Canada à communiquer des renseignements, y compris les résultats de vérifications, à EDSC afin que le ministère puisse administrer et appliquer le Code canadien du travail en ce qui concerne la classification des travailleurs.

Ces mesures permettront de garantir que les camionneurs et les entreprises qui les emploient respectent le Règlement de l'impôt sur le revenu et les règlements du code du travail. Lorsque nous soupçonnons qu'il y a une classification erronée, nous enquêtons et nous appliquons la loi.

Près de 80 % des employeurs décrétés non conformes ont depuis accepté d'appliquer une classification adéquate pour leurs camionneurs. Les employeurs coupables de classification erronée s'exposent à des sanctions administratives pécuniaires et à des mesures de renforcement qui s'intensifient. En 2024, l'entrée en vigueur de nouvelles modifications du Code canadien du travail a permis de renforcer l'interdiction d'appliquer une classification erronée. Ces modifications indiquent très clairement qu'il est illégal de classer les travailleurs de façon erronée et que tous les travailleurs sont présumés être des employés, sauf si l'employeur peut prouver le contraire. En d'autres termes, le fardeau de la preuve incombe maintenant à l'employeur.

Nous appliquons également la loi directement sur les routes. En collaboration avec les provinces, l'équipe rencontre les camionneurs aux postes de pesée afin de leur expliquer leurs droits et de déterminer quels sont les employeurs qui enfreignent la loi. De récentes opérations qui ont été menées conjointement avec l'Agence du revenu du Canada, les commissions d'indemnisation des accidents du travail et les organismes de transport provinciaux, notamment ceux du Québec, de l'Ontario, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, permettent de renforcer la conformité et de faire de la sensibilisation d'un bout à l'autre du pays. De plus, d'autres opérations conjointes sont à venir.

Afin d'accroître encore davantage la conformité et de s'attaquer à la classification erronée, le Programme du travail lancera une importante vague d'inspection dans la région du Grand Toronto et d'Hamilton. J'ai demandé à mes hauts fonctionnaires d'accélérer la mise en œuvre des mesures d'application de la loi et d'imposer rapidement les sanctions en cas d'infraction. J'ai aussi enjoint à mon ministère de hausser les sanctions administratives pécuniaires pour transmettre un message encore plus percutant.

Cela comprend la tâche de revoir la publication du nom des employeurs qui enfreignent la loi, parce que la transparence mène à la responsabilisation. Ce travail commence immédiatement.

De plus, depuis avril 2024, le gouvernement a aussi émis près de 750 ordonnances de paiement aux employeurs, totalisant plus de 4,1 millions de dollars en salaires impayés et autres sommes dues aux employés. Cet argent appartient aux travailleurs et, trop sou-

vent, ce sont les travailleurs les plus vulnérables qui sont les plus durement touchés. Bon nombre d'entre eux sont de nouveaux arrivants au Canada, des gens qui comptent sur le système pour les protéger.

J'aimerais aussi parler d'un autre enjeu du secteur du camionnage, à savoir le recours excessif aux travailleurs étrangers temporaires dans ce secteur. Le Programme des travailleurs étrangers temporaires vise à compenser de manière temporaire et en dernier recours les pénuries de main-d'œuvre. Il doit être utilisé uniquement lorsque des Canadiens ou des résidents permanents qualifiés ne sont pas disponibles. Les employeurs doivent faire des efforts concrets pour recruter des travailleurs au Canada. La classification erronée des travailleurs et le recours à des ententes de type « Chauffeur inc. » sont interdits dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires. Cela signifie que les études d'impact sur le marché du travail ne peuvent être garanties pour les travailleurs étrangers qui présentent une demande comme entrepreneurs indépendants. Dans le cadre du programme, les travailleurs doivent être des employés de l'entreprise de camionnage et bénéficier des mêmes salaires et avantages sociaux que les autres camionneurs. Le gouvernement continue de surveiller les travailleurs étrangers temporaires et d'assurer leur protection, en plus de veiller à la conformité dans les secteurs clés comme le camionnage.

J'estime, comme toutes les personnes présentes dans la salle, je pense, que les travailleurs canadiens méritent que leurs droits soient protégés. Et je tiens à indiquer très clairement qu'en cas de non-conformité, nous prendrons des mesures, y compris contre les abus liés au modèle « Chauffeur inc. ».

Je vous remercie de votre attention.

• (0825)

[Français]

Le président: Merci, madame la ministre.

La parole est maintenant à vous, ministre MacKinnon. Vous disposez de cinq minutes.

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai le grand plaisir d'être ici, accompagné de mes nouveaux collègues de Transports Canada et de mes anciens collègues du Programme du travail et d'Emploi et Développement social Canada, soit EDSC.

Je remercie le Comité de cette invitation, aujourd'hui.

Je tiens d'abord à dire combien c'est un privilège d'avoir récemment été nommé ministre des Transports. C'est un grand honneur et je suis très enthousiaste à l'idée de collaborer avec vous, au sein de ce comité, et plus largement de travailler ensemble à bâtir notre pays et à renforcer notre économie.

Je souhaite également prendre un moment pour souligner les contributions remarquables de l'industrie canadienne du camionnage. Partout au Canada, plus de 1,2 million de véhicules commerciaux transportent chaque année des centaines de milliards de dollars en marchandises. Chaque fois que nous voyons des étagères bien remplies, qu'il s'agisse d'aliments, de vêtements ou d'articles ménagers, nous devons remercier un chauffeur de camion, et ce rôle ne fera que croître alors que nous visons à doubler nos exportations non américaines. D'ici la fin de la décennie, nous aurons encore davantage besoin de nos camionneurs pour acheminer notre bois, notre acier, notre aluminium et nos ressources naturelles vers de nouveaux marchés.

En tant que ministre des Transports, je reconnais que cette industrie évolue rapidement et que cette évolution s'accompagne de nouveaux défis. L'un d'entre eux est le stratagème ou phénomène « Chauffeurs inc. », qui soulève d'importantes questions sur les pratiques de travail et la fiscalité. C'est un enjeu important que notre gouvernement prend très au sérieux, et depuis fort longtemps.

Nous partageons tous le même objectif, soit un secteur du camionnage sûr, équitable et concurrentiel. À cet égard, notre gouvernement vient d'annoncer d'excellentes nouvelles qui proviendront du budget de 2025. Soit dit en passant, je pense que c'était l'une des demandes du Bloc québécois en vue du budget. Celui-ci prévoit 77 millions de dollars sur quatre ans avec un financement permanent de 19,2 millions de dollars par année pour permettre à l'Agence du revenu du Canada de renforcer la conformité dans l'industrie. Ces investissements aideront à détecter les entreprises non conformes, à soutenir les chauffeurs touchés par une fausse classification et à s'assurer que chaque entreprise contribue équitablement aux programmes dont dépendent les Canadiens.

Le budget crée également des modifications législatives pour améliorer le partage d'informations entre l'Agence du revenu du Canada et EDSC, renforçant ainsi l'application du Code canadien du travail. En d'autres mots, il s'agit d'une initiative concrète pour protéger les travailleurs, assurer des conditions de concurrence équitables et renforcer la confiance dans tout le secteur.

À Transports Canada, nous collaborons étroitement avec EDSC pour appuyer ces efforts et promouvoir des pratiques commerciales responsables partout au pays. Sur un point précis, il n'y a aucun compromis possible. Peu importe le modèle d'affaires, la sécurité doit toujours passer avant tout, c'est la priorité absolue. Or la sécurité est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, et avec l'industrie elle-même, évidemment. Le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers est l'un des piliers essentiels de cette collaboration, qui contient 16 normes encadrant l'exploitation sécuritaire des véhicules commerciaux et des transporteurs.

Prenons l'exemple de la consignation électronique. Elle a simplifié la tenue de registres, renforcé la conformité au Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire et aidé à prévenir la fatigue. Ce sont des progrès majeurs pour la sécurité routière, mais nous savons qu'il reste beaucoup de travail à faire.

Plus récemment, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ou CCATM, a été mandaté pour analyser les certificats de sécurité des transporteurs afin d'identifier plus efficacement ceux qui présentent des antécédents problématiques. Les résultats de ce travail combinés à nos efforts conjoints guideront les prochaines améliorations du cadre national et contribueront à fluidifier le commerce intérieur.

Je veux également souligner une initiative importante qu'a organisée Transports Canada, au mois de juillet dernier. Le « hackathon du camionnage » a réuni des représentants de tous les ordres de gouvernement et de l'industrie pour identifier ensemble des solutions concrètes afin d'éliminer les obstacles à la libre circulation des marchandises entre les provinces.

• (0830)

[Traduction]

Le « Hackathon sur le transport routier » a également permis d'amorcer des discussions enrichissantes et de trouver des mesures novatrices visant à améliorer le commerce intérieur et la sécurité routière. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir, mais je suis convaincu qu'ensemble, nous avançons dans la bonne direction.

Avant de conclure, je tiens à souligner une idée clé. La collaboration est notre plus grande force. L'industrie du camionnage est essentielle non seulement à notre économie, mais aussi à nos collectivités. Elle relie les gens, les marchandises et les possibilités d'un bout à l'autre de notre très vaste pays. En travaillant main dans la main — et j'entends par là le gouvernement et l'industrie —, nous pouvons faire en sorte que le système de transport du Canada demeure sécuritaire, efficace et durable pour les générations à venir. C'est le message que j'ai transmis lorsque j'ai rencontré les représentants de l'industrie du camionnage. Nous travaillerons ensemble pour renforcer le secteur, protéger les bons emplois canadiens et bâtir notre économie.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

Chers collègues, nous sommes tous très impatients de poser des questions aux ministres et aux hauts fonctionnaires des ministères. Comme vous le savez, je ferai de mon mieux pour garantir une répartition équitable du temps de parole entre vous tous.

Cela dit, j'ai à nouveau en main deux pancartes, que mes enfants ont tirées de leur boîte de bricolage pour me les prêter avec fierté.

L'une d'elles signifie qu'il vous reste 15 secondes. L'autre signifie que votre temps est écoulé. Je ferai de mon mieux pour que vous disposiez tous du même temps de parole.

Pour commencer les interventions d'aujourd'hui, nous allons donner la parole à M. Albas.

Monsieur Albas, vous avez la parole pendant six minutes.

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

Je remercie également les ministres et leurs hauts fonctionnaires des services qu'ils rendent à notre magnifique pays.

Monsieur MacKinnon, des Canadiens meurent sur les routes, et il semble que vous consacriez plus de temps à assurer la sécurité du gouvernement qu'à assurer la sécurité des Canadiens sur les routes. Que répondez-vous à cette critique?

L'hon. Steven MacKinnon: Je n'ai pas entendu cette critique auparavant.

Dan Albas: Vous venez juste de l'entendre.

L'hon. Steven MacKinnon: Ce que je peux vous dire, c'est que je suis ministre des Transports à temps plein. Je passe énormément de temps à me préoccuper de la sécurité ferroviaire, routière et aérienne, à me préoccuper d'une multitude d'enjeux, dont ceux liés aux infrastructures, et à ce problème, pour lequel j'ai été fier de collaborer avec ma collègue, Mme Hajdu. J'ai une connaissance particulière du Programme du travail, et j'ai été en mesure de contribuer à mettre en œuvre certaines des améliorations que vous avez observées dans ce dossier au printemps dernier.

Il se passe beaucoup de choses, monsieur Albas, et nous attendons la suite avec impatience.

Dan Albas: Les gestes sont plus éloquents que les paroles. Le vieil adage indique que si vous n'avez pas le temps, vous donnez de l'argent.

Quels investissements dans la sécurité routière figureront dans le budget? Si vous ne pouvez pas nous citer des exemples concrets aujourd'hui, vous engagerez-vous au moins à protéger de toute réduction budgétaire les programmes de sécurité qui relèvent de votre portefeuille?

L'hon. Steven MacKinnon: Je peux vous assurer que nous ne ferons jamais de compromis en matière de sécurité. Je peux vous renvoyer aux 77 millions de dollars qui seront inscrits au budget, ou qui ne le seront pas si ce budget n'est malheureusement pas adopté. Nous estimons que cet investissement améliorera considérablement le système de camionnage de notre pays.

Dan Albas: Le voilà encore en train de jouer le rôle de leader du gouvernement à la Chambre.

Monsieur le ministre, le Code national de sécurité 16, qui définit les exigences relatives au permis de conduire de classe 1 pour le camionnage extra-provincial, n'est qu'une recommandation à l'heure actuelle. Il y a dans notre pays un système de transport routier disparate doté de normes variables. Pourquoi ce code national de sécurité n'est-il pas prévu par la loi pour le camionnage extra-provincial? Ce domaine relève directement de votre responsabilité, monsieur.

L'hon. Steven MacKinnon: Dans notre pays, il y a un système collaboratif en matière de transport. Certaines parties de ce système relèvent exclusivement des provinces. En fait, on pourrait dire que la moitié importante des règlements relatifs au transport routier sont de compétence provinciale. Il est certain que l'application de la loi relève des gouvernements provinciaux, et que notre collaboration se fait à l'échelle nationale. Dans de nombreux cas, il ne s'agit pas nécessairement d'un système fédéral, mais plutôt d'un système national, dans le cadre duquel nous collaborons et établissons des normes par l'intermédiaire du CCATM ou d'autres organismes. Dans tous les cas, il doit y avoir une collaboration...

Dan Albas: Monsieur le ministre, le certificat d'aptitude à la sécurité est établi par vous, le ministre des Transports, en vertu de la Loi sur les transports routiers. J'espère que vous prendrez cette suggestion au sérieux.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Groleau.

Je vous remercie de votre attention.

[Français]

Jason Groleau (Beauce, PCC): Monsieur le président, chers invités, monsieur le ministre MacKinnon, les Canadiens et les Beaucerons sont très inquiets du phénomène « Chauffeurs inc. ». Il se produit des accidents toutes les semaines, comme vous le savez.

Chaque jour, des chauffeurs non formés circulent sur nos routes et mettent en danger la vie de nos concitoyens.

Quelles mesures concrètes avez-vous prises depuis que vous êtes ministre des Transports pour assurer la sécurité sur nos routes?

L'hon. Steven MacKinnon: Nous venons d'en déposer une, ce matin. Vous avez vu l'annonce faite par mon collègue François-Philippe Champagne, conjointement avec Mme Hajdu et moi-même dans le but de combattre ce phénomène. Nous nous attaquons de front au stratagème « Chauffeurs inc. », sur lequel nous nous penchons depuis belle lurette.

Jason Groleau: Je vous remercie de votre réponse, monsieur MacKinnon, mais je m'adresse au ministre des Transports, et non au ministre des Finances.

Croyez-vous que le gouvernement fédéral a une responsabilité pour ce qui est de la sécurité sur nos routes, oui ou non?

• (0835)

L'hon. Steven MacKinnon: Absolument. Au moyen des normes, des collaborations avec les provinces et de nos lois fédérales, nous devons assurer la sécurité routière, tout comme celle des autres modes de transport.

Jason Groleau: Alors, si vous croyez avoir la responsabilité de la sécurité sur nos routes, vous avez sûrement vu, comme tout le monde ici, l'épisode de l'émission *Marketplace* de la CBC intitulé « *Truckload of Trouble* ». Des gens y recevaient des permis de conduire en 48 heures. Avez-vous vu cette émission? Pourquoi n'êtes-vous pas intervenu dans ce dossier?

L'hon. Steven MacKinnon: C'est un problème qui doit être réglé par la Société de l'assurance automobile du Québec, soit la SAAQ. Accorder une certification aux chauffeurs relève de la responsabilité provinciale. Nous nous attardons évidemment aux normes, surtout en ce qui a trait au commerce interprovincial. Par contre, pour ce qui est de la police ou de la certification des chauffeurs de camion, c'est la province qui en est responsable...

Jason Groleau: Je m'excuse de vous interrompre, je ne veux pas être impoli, mais je dispose de peu de temps. Au fédéral, pourquoi le gouvernement libéral encourage-t-il ces pratiques au lieu de les condamner?

Je vous explique ce que j'entends par là. Il a été confirmé que Postes Canada, une agence fédérale, a délaissé le transport traditionnel sécuritaire pour donner des contrats aux compagnies utilisant le stratagème « Chauffeurs inc. ».

Pourquoi cautionnez-vous ça, monsieur MacKinnon?

L'hon. Steven MacKinnon: Postes Canada est évidemment une agence indépendante. Ses employés, avec lesquels nous sommes en train de négocier, sont syndiqués. Si une telle pratique existait, nous l'examinerions évidemment. Ça me surprendrait beaucoup...

Jason Groleau: Ça a été confirmé par cette étude.

Allez-vous intervenir dans ce dossier, monsieur MacKinnon?

L'hon. Steven MacKinnon: Nous venons d'intervenir, ce matin, pour mettre fin au stratagème qui a été mis en place par M. Harper en 2011.

Jason Groleau: Vous parlez des mesures prises par le ministre des Finances. Ici, nous parlons de sécurité. Moi, je parle de sauver des vies, monsieur MacKinnon.

Ce dont vous parlez ne sauve pas de vies.

L'hon. Steven MacKinnon: Nous aussi, nous parlons de sauver des vies, tous les jours. Je vous l'assure, monsieur Groleau.

Jason Groleau: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Groleau.

[Traduction]

La prochaine intervenante est Mme Nguyen, et elle dispose de six minutes.

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Merci, monsieur le président. Je remercie également les ministres de s'être joints à nous ce matin. Il est formidable de constater que nos collègues sont présents pour cette discussion vraiment importante. Nous nous penchons sur cette question depuis quelques semaines, et nous aimerions vraiment entendre vos points de vue à ce sujet.

Madame la ministre Hajdu, tout au long de l'étude, les témoins ont recommandé qu'il y ait un meilleur échange de renseignements entre les provinces. Nous savons qu'au début de l'année, l'ARC et EDSC ont signé un accord d'échange de renseignements.

Pouvez-vous nous expliquer brièvement comment cela contribue à combler les lacunes en matière d'application de la loi et de sécurité routière dans le secteur sous réglementation fédérale?

L'hon. Patty Hajdu: En échangeant des renseignements à l'échelle fédérale et en collaborant avec les postes de pesage de l'ensemble du pays, nous pouvons sévir plus rapidement contre les acteurs soupçonnés de non-conformité. Environ 80 % des employeurs que nous soupçonnions de classification erronée ont accepté de traiter correctement les chauffeurs comme des employés et de se conformer volontairement au code.

Cependant, certains acteurs continuent d'utiliser cette pratique à des fins frauduleuses. Voilà pourquoi la relation en matière d'échange de renseignements entre le ministère du Travail et l'ARC — mais aussi le travail que nous réalisons en partenariat avec les provinces et les territoires — est cruciale.

Lorsque nous travaillons en partenariat avec les provinces, nous passons également beaucoup de temps à informer chaque chauffeur de ses droits. Les efforts que nous déployons pour informer les chauffeurs de leurs droits représentent une partie importante de notre travail. Cela les aide à comprendre tous les types de pratiques abusives qui pourraient être utilisées, y compris la classification erronée.

Je pense que l'annonce qui a été faite aujourd'hui concernant le renforcement de l'échange de renseignements nous permettra d'obtenir des résultats encore plus probants en matière de suivi, de détection et de traitement de ces incidents de classification erronée.

Chi Nguyen: Certains témoins nous ont rapporté que certains camionneurs valorisent la souplesse et la liberté qu'offre le statut de camionneur indépendant. Cependant, de nombreux camionneurs, qui travaillent selon le modèle « Chauffeur inc. », sont en réalité des travailleurs à la demande. Ils ne bénéficient pas de mesures de protection de base et sont susceptibles d'être exploités.

Pouvez-vous nous expliquer comment le gouvernement fédéral veille à ce que les normes du travail évoluent pour refléter les réalités de l'emploi à la demande, en particulier dans des secteurs comme celui du transport routier?

• (0840)

L'hon. Patty Hajdu: Le fait est que lorsque des personnes sont victimes d'abus ou de mauvais traitements de cette nature — et certains pourraient qualifier cela de mauvais traitements —, elles ignorent souvent leurs droits et ne se rendent pas compte de ce qui leur arrive.

Il peut y avoir plusieurs raisons à cela, mais le résultat final est le même. Certains travailleurs ne bénéficient pas des mêmes mesures de protection, ils ne sont pas informés de leurs droits et, dans certains cas, ils ne reçoivent pas le salaire auquel ils s'attendaient en raison de systèmes de rémunération complexes. En fin de compte, cela conduit à une situation très précaire pour le travailleur, mais aussi pour les autres entreprises de camionnage qui s'efforcent de tenir des registres, de déclarer les renseignements fiscaux importants et de respecter tous les règlements qui importent dans ce secteur, comme mon collègue vient de le mentionner. Voilà pourquoi cette question de classification erronée nous touche tous profondément, car elle commence par l'exploitation des travailleurs, mais elle finit par nuire à un secteur qui, comme mon collègue vient de le déclarer, est essentiel à toutes nos collectivités.

Je pense que le problème de la classification erronée et le travail croissant que nous accomplissons non seulement pour éliminer les mauvais acteurs, mais aussi pour empêcher tout comportement récurrent... Le chiffre est impressionnant, puisque 80 % des employeurs repérés déclarent qu'ils ne s'adonneront plus à cette pratique ou qu'ils ne savaient pas qu'ils utilisaient une classification erronée dans certains cas. C'est un bon résultat, mais cela signifie tout de même que 20 % des acteurs continuent de recourir à cette pratique pour exploiter les travailleurs et s'enrichir, mais aussi pour se soustraire à leurs obligations.

En fin de compte, j'estime que l'annonce qui a été faite aujourd'hui nous permettra d'étudier encore plus à fond ces pratiques, grâce à un meilleur échange de données avec l'ARC.

Chi Nguyen: Je vous remercie, madame Hajdu.

Monsieur le ministre MacKinnon, Spadina—Harbourfront, la circonscription que je représente, est la circonscription la plus densément peuplée du Canada, où piétons, cyclistes et véhicules commerciaux se partagent chaque jour des corridors urbains étroits.

De quelle manière Transports Canada collabore-t-il avec les municipalités et les provinces pour s'assurer que nos normes de sécurité nationale et notre planification des infrastructures reflètent les réalités du contexte urbain, afin que le transport des marchandises demeure efficace, et que la sécurité des collectivités soit préservée?

L'hon. Steven MacKinnon: Il s'agit d'une excellente question.

Le fait est que Transports Canada travaille en étroite collaboration avec les provinces, les territoires et les municipalités afin de s'assurer que nos politiques nationales en matière de transport et nos normes de sécurité reflètent les réalités de ces environnements urbains, tout comme le vôtre.

Je sais que la plupart des Canadiens transitent par votre circonscription à un moment ou à un autre de leur vie. La sécurité dans ces environnements urbains densément peuplés... Les vélos, les transports en commun, y compris le tramway, et bien sûr les voitures et les camions, doivent circuler plus librement dans nos environnements urbains. Nous nous efforçons de garantir la sécurité de ces environnements grâce à une stratégie nationale de sécurité routière.

Au moyen de données précises, nous nous efforçons de réduire le nombre de collisions, et de protéger les usagers vulnérables de la route, et je pense que nous faisons de bons progrès dans ce domaine.

Chi Nguyen: Monsieur le ministre MacKinnon, nous sommes conscients du rôle très important que jouent les nouveaux arrivants et les immigrants dans le maintien de l'industrie du transport et du camionnage. Bon nombre de ces personnes entrent dans le secteur en tant que conducteurs, opérateurs et propriétaires de petites entreprises, et elles le font souvent dans des conditions difficiles.

Pouvez-vous nous expliquer comment leurs contributions contribuent à la croissance du secteur et à la mise en place d'un système de transport plus résilient au service de la population canadienne et de l'économie?

L'hon. Steven MacKinnon: Chère collègue, je pense qu'il est assez évident que les immigrants ont joué un rôle majeur dans l'édification du Canada, et qu'ils jouent manifestement un rôle majeur au sein du secteur des transports.

Je suis un peu préoccupé par les stéréotypes qui circulent. Lorsque je vois circuler sur les réseaux sociaux des clichés et des stéréotypes par rapport aux personnes qui travaillent dans le secteur des transports, et en particulier dans l'industrie du camionnage, cela m'inquiète.

La plupart des gens sont des opérateurs et des employés honnêtes, qualifiés, compétents et consciencieux, et les efforts visant à dépeindre cela de manière stéréotypée sont malavisés, voire dangereux.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre MacKinnon.

[Français]

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

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

Je remercie également les deux ministres d'être présents aujourd'hui.

On ne peut que se réjouir de constater que le gouvernement commence à prendre le problème des chauffeurs au rabais au sérieux.

Madame Hajdu, vous avez donné une conférence de presse ce matin pour annoncer un meilleur partage des données. Des modifications seront aussi apportées aux feuillets T4A, une mesure qui sera demandée par le ministre Champagne.

Tout cela arrive à un moment surprenant. En effet, votre gouvernement est au pouvoir depuis 10 ans, et les associations disent depuis des années qu'il y a des problèmes dans l'industrie.

Le 6 octobre dernier, le Bloc québécois a tenu une conférence de presse en présence d'intervenants de l'industrie pour présenter 10 demandes. Depuis des mois, nous vous matraquons et nous ne vous lâchons pas à ce sujet. Tout à coup, vous vous réveillez et vous présentez des mesures.

Pouvez-vous nous dire si les annonces qui ont été faites aujourd'hui sont strictement dues au travail qui a été fait et à la pression que vous avez reçue? Autrement, rien de cela ne se serait passé.

• (0845)

[Traduction]

L'hon. Patty Hajdu: Merci beaucoup pour cette question. Je suis certaine que c'est ainsi que certains observateurs aimeraient décrire cette situation.

Comme je l'ai mentionné dans mon discours, nous avons commencé ce travail en avril 2023, lorsque nous avons investi 26,3 millions de dollars pour lutter contre les erreurs de classification dans le secteur du transport routier sous réglementation fédérale. Comme je l'ai dit à ce moment-là, une équipe nationale chargée des erreurs de classification des employés a été créée. Elle était composée de représentants des normes du travail et...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je suis désolé de vous interrompre, mais vous l'avez déjà dit. Je comprends ce que vous dites.

Je veux aborder une autre question. Je sais que vous avez déjà commencé le travail en 2023. Dans ce cas, on pourrait aussi parler de l'énoncé économique de 2022.

Le 25 mai 2023, un communiqué de presse a été publié. Il mentionnait ceci:

[Traduction]

... à partir de maintenant, l'expression « chauffeurs au rabais » ne sera plus jamais utilisée par le gouvernement. Il s'agit d'une expression profondément problématique visant à calomnier injustement les conducteurs constitués en société.

[Français]

Plus loin, on dit:

[Traduction]

L'application de la loi se fera toutefois sur le plan de la sensibilisation et... ne sera pas faite de manière « ciblée »...

[Français]

Si je comprends bien, votre gouvernement n'avait pas une vraie volonté politique d'agir. Est-ce exact?

[Traduction]

L'hon. Patty Hajdu: Ce communiqué, que je n'ai pas vu, dirait peut-être que nous ne voulons pas stigmatiser les chauffeurs honnêtes de ce secteur. Il existe une multitude de petites entreprises sur lesquelles nous comptons chaque jour, et qui sont souvent composées d'une seule personne et de son véhicule. Nous avons besoin de ces gens. Nous ne voulons pas qu'ils aient l'impression d'être la cible de nos mesures. Ce que nous visons, ce sont les personnes qui se livrent à des activités illégales.

Comme je l'ai dit, depuis avril 2023...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends pourquoi vous dites ça et je suis d'accord avec vous. Il ne faut pas...

[Traduction]

L'hon. Patty Hajdu: Je tiens simplement à terminer ma phrase, puis je vais céder la parole.

Comme je l'ai dit, depuis avril 2023, plus de 650 inspections ont été effectuées et 129 cas de classification erronée ont été relevés. C'est le résultat d'un travail en partenariat avec les provinces et les territoires. Une grande partie de ce travail est effectuée sur la route, dans les stations de pesage, où les provinces et les territoires examinent les registres...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Je comprends que des inspections ont été faites, que de l'argent a été investi et qu'on ne peut pas s'en plaindre. Cependant, sur le terrain, on n'a pas constaté de changement.

Vous parlez de 2023, mais on est en 2025. Vous parlez de quelques centaines d'inspections, alors qu'il existe des dizaines de milliers d'entreprises de camionnage et que la fraude serait largement répandue partout dans l'industrie.

Finalement, les mesures et les moyens qui ont été pris jusqu'à présent sont une goutte d'eau dans l'océan. C'est ce que je comprends.

Or il y a pire encore. Selon les données de votre ministère, ED-SC, 17 entreprises ont été sanctionnées.

Madame la ministre, trouvez-vous suffisant que 17 entreprises aient été sanctionnées et aient reçu des amendes?

L'hon. Steven MacKinnon: Permettez-moi de répondre à cette question, monsieur Barsalou-Duval.

Mme Hajdu a fait état d'une longue suite de mesures prises par notre gouvernement, et cela continue. Ce matin, une importante initiative a été annoncée. Au mois d'avril, nous avons fait en sorte que le partage de données vers l'ARC puisse se faire.

On parle souvent de déréglementer et de dégommer le système de transport. Je suis certain que vous ne revendiquez pas que des inspecteurs, des contrôleurs routiers et des policiers harcèlent les camionneurs à tout bout de champ. Nous faisons de l'échantillonnage, nous avons des cibles.

Le partage de données va améliorer le taux de réussite. Cependant, vous conviendrez que...

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends.

Moi, je suis en train de vous dire que l'approche du gouvernement constitue le problème. On constate que l'approche éducative ne fonctionne pas. À un moment donné, il faut sortir le bâton et prendre ça au sérieux. C'est ce qu'on constate.

Ce fléau s'est répandu dans toute l'industrie. Vous n'avez pas de moyens et vous ne traitez pas assez d'entreprises. À un moment donné, vous devrez prendre ça au sérieux.

Parmi ceux qui reçoivent des amendes, 75 % ne les paient pas. De plus, 100 % des amendes payées se trouvent dans l'industrie du camionnage.

On ne vous prend pas au sérieux, voilà la réalité.

Qu'allez-vous faire pour qu'on vous prenne au sérieux?

L'hon. Steven MacKinnon: Comme nous venons de vous l'indiquer, le gouvernement travaille à ce problème depuis fort longtemps. J'ai moi-même rencontré l'Alliance canadienne du camionnage. Depuis fort longtemps, nous travaillons avec le milieu, avec l'industrie et avec des chauffeurs individuels.

Pour ce qui est des amendes, il reste encore du travail à faire, c'est évident. Nous allons examiner les amendes, les pénalités administratives et autres. Cela va nous aider à renforcer les mesures, et nous ferons en sorte que la loi et les normes seront respectées.

C'est sûr et certain...

• (0850)

Xavier Barsalou-Duval: Ils ne paient pas les amendes. C'est ça, le problème.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

L'hon. Steven MacKinnon: Aujourd'hui, nous jetons les bases d'un assainissement.

M. Harper a fait fausse route en 2011. Je pense que vous conviendrez que nous corrigeons la situation.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons à présent céder la parole à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole pour cinq minutes, je vous prie.

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

Je tiens d'abord à vous remercier pour votre présence, mesdames et messieurs les ministres. Mes questions s'adresseront principalement à la ministre Hajdu.

Tout d'abord, je crois comprendre que l'ancienne ministre Free-land était particulièrement appréciée de ses collègues. Nous avons envoyé une invitation officielle à Mme Freeland, mais elle ne s'est pas encore présentée. Vous pourriez mentionner que nous serions ravis d'écouter son témoignage lors d'une prochaine séance du comité des transports.

Plus sérieusement, je suis ravi de constater que la problématique qui s'est créée au cours des dix dernières années est enfin prise au sérieux par le gouvernement libéral. En effet, le gouvernement libéral admet enfin qu'il a mal administré le programme des travailleurs étrangers temporaires et notre système d'immigration en général. Le gouvernement libéral admet enfin qu'il a mal administré l'ARC, à tel point que la catégorisation erronée des camionneurs a causé de nombreux décès sur nos autoroutes. Je suis ravi de constater que toutes ces erreurs soient enfin reconnues.

Ce qui m'inquiète, c'est que depuis dix ans, ce problème ne fait qu'empirer. En fait, des représentants du Bureau d'assurance sont venus ici pour témoigner que les accidents sur nos routes ont connu une augmentation de l'ordre de 80 %. Des gens de ma circonscription sont morts parce que votre gouvernement n'a pas su gérer le programme des travailleurs étrangers temporaires et la classification des conducteurs de poids lourds.

Je suis heureux de constater que le gouvernement libéral reconnaît enfin l'ampleur de cette problématique, mais je veux approfondir la question et vérifier si nous pouvons obtenir des résultats concrets. Madame la ministre, à quelle date le problème posé par les chauffeurs au rabais sera-t-il enfin résolu? Pourriez-vous me fournir une date précise?

L'hon. Patty Hajdu: Comme je l'ai dit lors de ma présentation, tout a commencé avec une suite de déréglementations ayant permis à cette pratique dangereuse de s'aggraver. En vérité, le processus de déréglementation a été entamé sous le gouvernement conservateur de Stephen Harper en 2011. Au fil des ans, ce processus n'a fait qu'empirer. Aujourd'hui, nous avons annoncé que nous allons lever le moratoire sur les feuillets T4A.

Il s'agit d'une mesure dont les membres de l'Alliance canadienne du camionnage se réjouissent. Il est évident que de nombreux efforts sont déployés pour rationaliser les activités commerciales dans ce pays, mais parfois, nous devons prendre du recul et réaliser que certaines réglementations sont vraiment importantes, et celle-ci l'était manifestement.

Je dirais également que l'octroi des permis et la formation des camionneurs relèvent sans ambiguïté de la compétence des provinces. Voilà pourquoi un partenariat avec les provinces et les territoires est si important: sans eux, nous ne pouvons pas réellement lutter contre les...

Philip Lawrence: Voici la réalité, madame la ministre...

L'hon. Patty Hajdu: ... infractions en matière de permis de conduire.

Philip Lawrence: Madame la ministre, voici la réalité. Selon les dernières données présentées par le Bureau d'assurance, nous constatons une augmentation de 80 % du nombre d'accidents en Ontario, d'une augmentation de 88 % en Alberta, et d'une augmentation de plus de 80 % dans la région de l'Atlantique. Comme il s'agit d'un problème à l'échelle nationale, nous sommes donc en droit de nous attendre à ce que le gouvernement fédéral fasse preuve d'un solide leadership.

Madame la ministre, je vais vous reposer la question: à quelle date le problème posé par les chauffeurs au rabais sera-t-il enfin résolu?

L'hon. Patty Hajdu: Eh bien, je pense que nous réalisons enfin des progrès dans ce dossier. Nous venons non seulement d'envoyer un signal fort à l'ensemble de l'industrie du camionnage, mais nous avons également pris des mesures sévères à l'encontre des entreprises individuelles qui ont eu recours à cette pratique dangereuse, et ce, peu importe leur taille...

Philip Lawrence: Madame la ministre, nous essayons d'organiser une séance pour que les familles des victimes puissent être enfin entendues comme il se doit. Malheureusement, votre parti continue de faire de l'obstruction. De toute évidence, vos collègues libéraux ne veulent pas écouter les victimes.

Pour les familles des victimes, c'est une bien maigre consolation d'entendre que le gouvernement fait vaguement certains progrès...

L'hon. Patty Hajdu: Vous voulez parler des camionneurs qui ont été induits en erreur? C'est de ces victimes dont vous parlez?

Philip Lawrence: Je faisais en effet référence aux camionneurs induits en erreur, mais également à tous les Canadiens qui ont péri sur nos autoroutes à cause de l'incapacité de votre gouvernement à catégoriser adéquatement les conducteurs et à gérer de manière raisonnable le programme des travailleurs étrangers temporaires. Pour les familles des victimes, c'est une bien maigre consolation d'entendre que nous pourrions un jour accomplir certains progrès. Madame la ministre, je vous repose ma question pour une troisième fois: à quelle date le problème posé par les chauffeurs au rabais sera-t-il enfin résolu?

L'hon. Patty Hajdu: Eh bien, nous espérons régler cette problématique sans plus tarder. Nous devons continuer d'investir dans les outils dont nous avons besoin pour obliger les acteurs malveillants à rendre des comptes. L'annonce d'aujourd'hui contribue grandement à faire passer le message à l'ensemble du secteur du camionnage que nous prenons des mesures encore plus poussées en échangeant des renseignements avec EDSC et l'ARC, et en continuant de collaborer étroitement avec les provinces et les territoires.

Je dirais que nous partageons tous ce profond chagrin dont vous parlez. Nous avons tous connu des personnes qui ont perdu la vie. Je vis dans le Nord de l'Ontario. L'autoroute 11/17 traverse ma circonscription et n'a souvent que deux voies. Nous avons investi 70 millions de dollars pour doubler le nombre de voies dans ma circonscription, et nous continuerons à travailler en partenariat avec les provinces et les territoires pour améliorer la sécurité de nos routes et de nos autoroutes.

Il s'agit à la fois d'une question d'infrastructure, d'investissements, et de lutte contre les mauvais conducteurs. Nous allons devoir collaborer avec les gouvernements provinciaux pour nous attaquer à tous ces enjeux. Si un individu est titulaire d'un permis, mais qu'il n'a pas les compétences nécessaires pour conduire, il met en danger la vie de mon fils, qui est lui-même titulaire d'un permis AZ, et dont le travail est de transporter du matériel entre différents chantiers.

Vous savez, quand vous parlez des victimes, je tiens vraiment à ce que vous sachiez que nous partageons tous le même chagrin et que nous avons tous la responsabilité d'inciter nos provinces et nos territoires à faire mieux pour nous tous, en partenariat avec le travail que nous accomplissons aujourd'hui.

• (0855)

Philip Lawrence: Nous devons également...

L'hon. Patty Hajdu: Monsieur le président, je tiens à dire que je trouve vraiment très pénible le fait que certains intervenants ne se privent pas d'instrumentaliser des sentiments comme le chagrin et le deuil.

Philip Lawrence: Monsieur le président, je demande 10 secondes pour conclure mon intervention. Ce n'est pas juste, car ma collègue a dépassé le temps imparti. Je l'ai laissée continuer de s'exprimer, alors je demande simplement 10 secondaires de plus.

Madame Hajdu, je partage votre douleur, mais à titre de parlementaires, nous devons également honorer notre responsabilité à l'égard des victimes et de leurs proches...

Le président: Monsieur Lawrence, avec tout le respect que je vous dois, je vais m'assurer que vous obteniez ce temps de parole supplémentaire. Je tiens à ne pas manquer de respect à M. Greaves, qui dispose lui aussi d'un total de cinq minutes.

Monsieur Lawrence, je vous accorderai plus de temps si vous souhaitez intervenir de nouveau lors de la prochaine série de questions.

Monsieur Greaves, à vous la parole pour cinq minutes, je vous prie.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs les ministres. Merci de vous joindre à nous aujourd'hui.

J'aimerais approfondir le thème de la sécurité routière que nous venons d'aborder. Comme nous l'avons entendu dans vos remarques ce matin, et comme nous l'avons également entendu de la part des témoins précédents devant le Comité, ce modèle très problématique de « chauffeurs au rabais » a vu le jour en 2011 sous le gouvernement conservateur précédent. Nous avons entendu ce matin des préoccupations concernant la sécurité routière et le financement de Transports Canada pour la sécurité routière, qui, nous le savons, a été réduit de manière drastique sous ce gouvernement en 2015.

Dans cette optique, monsieur le ministre MacKinnon, pouvez-vous nous en dire plus sur les mesures prises par Transports Canada pour assurer la sécurité sur nos routes et sur l'engagement continu du gouvernement à garantir la sécurité des conducteurs et des passagers sur les autoroutes canadiennes?

L'hon. Steven MacKinnon: Il s'agit d'une excellente question.

Comme ma collègue, Mme Hajdu, vient de l'expliquer, la sécurité routière est une compétence que se partagent le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces. Permettez-moi de répéter que nous dépendons des mesures, des politiques et des initiatives d'investissements de nos homologues provinciaux en matière de sécurité routière.

[Français]

Monsieur Lauzon, qui participe à la réunion par vidéoconférence, est au courant pour ce qui est de l'autoroute 50. Il doit y avoir un investissement accru dans la mobilité routière en Outaouais. La sécurité sur nos routes est en jeu. C'est un parfait exemple.

[Traduction]

Monsieur Greaves, la plupart des Canadiens comprennent que lorsqu'on obtient un permis de conduire, celui-ci est délivré par une entité provinciale, que ce soit en Colombie-Britannique, au Québec ou ailleurs. Nous comptons sur les forces de l'ordre provinciales pour faire respecter le code de la route. Nous comptons également sur l'infrastructure des postes de pesage et des autres types d'inspections routières effectuées à l'échelle provinciale.

Le gouvernement fédéral joue principalement un rôle de coordination et d'élaboration de politiques visant à promouvoir les meilleures pratiques en matière de technologies et de nouvelles méthodes, en veillant à ce que nous examinons les meilleures pratiques possibles à l'échelle mondiale. À l'échelle nationale, nous devons faire en sorte que l'Île-du-Prince-Édouard puisse bénéficier des pratiques exemplaires mises en œuvre au Nouveau-Brunswick, et que le Québec puisse tirer parti des pratiques exemplaires mises en œuvre en Nouvelle-Écosse.

Le gouvernement fédéral a une responsabilité solennelle à cet égard. Je trouve cela un peu déroutant, comme vous sans doute, lorsque nous venons ici et qu'on nous pose des questions qui relèvent sans équivoque de la compétence du solliciteur général provincial ou de l'autorité provinciale de certification. Comme ma collègue vient de le dire, lorsqu'un membre du Comité ne se gêne pas pour instrumentaliser le chagrin dans le but d'attribuer tout le blâme à l'échelon fédéral, je pense que cela ne contribue pas de manière constructive à ce débat.

Vous pouvez être assurés que nous tous, ma collègue, Mme Hajdu, moi-même et chacun d'entre nous, avons abordé ce problème dans un véritable esprit de collaboration et avec la volonté de faire tout ce qui est en notre pouvoir au niveau fédéral pour contribuer à le résoudre.

● (0900)

Will Greaves: Je vous remercie pour cette précision, monsieur le ministre.

Madame la ministre Hajdu, toujours dans le cadre de la réglementation fédérale-provinciale en la matière, pourriez-vous nous expliquer comment EDSC fait la distinction entre les compétences fédérales et provinciales en ce qui concerne le modèle des soi-disant « chauffeurs au rabais »? De quelle manière le gouvernement

fédéral peut-il mieux coordonner son action avec ses homologues provinciaux?

L'hon. Patty Hajdu: Je vais vous répondre.

Comme mon collègue vient de le dire, il y a des choses qui ne relèvent vraiment pas de notre compétence et que nous n'avons pas le pouvoir de superviser. Par exemple, la formation et l'octroi de permis aux conducteurs professionnels et aux conducteurs de classe G relèvent sans équivoque des prérogatives et des responsabilités des provinces.

Pour l'anecdote, ces collisions qui se produisent sur nos routes ne sont souvent pas uniquement imputables au camionneur; il arrive parfois que des automobilistes ordinaires soient impliqués dans ces incidents. Tout cela est tragique, personne ne le nie. Comme je l'ai mentionné plus tôt, je vis dans le nord de l'Ontario, à Thunder Bay, et ce genre d'incidents se produit tout le temps.

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos homologues provinciaux sur le plan administratif: la manière dont les registres sont tenus, les types de renseignements concernant la catégorisation des conducteurs, et...

Le président: Je vous remercie.

L'hon. Patty Hajdu: ... et quel type de renseignements financiers sont disponibles pour nous permettre de réellement comprendre le problème de la classification erronée.

Le reste de notre travail porte sur les permis...

Le président: Je vous remercie, madame la ministre.

Merci, monsieur Greaves.

Je suis désolé. Comme il nous reste 13 minutes pour la série de questions, et 13 minutes avec la ministre, je dois donc m'assurer de respecter tout le monde.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Aujourd'hui, on dirait que le gouvernement se réveille après 10 ans de sommeil profond. Depuis 10 ans, il se fait importuner à propos du dossier de « Chauffeurs inc. ». Tout à coup, après 10 ans d'inertie, le gouvernement semble avoir été frappé par un éclair du Saint-Esprit.

Monsieur MacKinnon, une seule des 10 demandes que nous avons a été appliquée. On est donc loin de la note de passage, c'est une note de 10 %.

Pouvez-vous me dire ce qui a provoqué cet éclair du Saint-Esprit?

L'hon. Steven MacKinnon: Vous êtes généreux en métaphores religieuses ce matin, monsieur Barsalou-Duval.

Tout d'abord, comme je viens de l'indiquer, vous avez dû être surpris de voir le communiqué du gouvernement en lisant *La Presse*, ce matin.

Xavier Barsalou-Duval: Tout à fait, et je l'étais d'autant plus qu'il y a deux semaines, vous disiez encore qu'il s'agissait d'un dossier provincial.

L'hon. Steven MacKinnon: Non, nous n'avons jamais dit ça.

Xavier Barsalou-Duval: Nous avons des vidéos, monsieur MacKinnon.

L'hon. Steven MacKinnon: Le communiqué de presse que M. Groleau et d'autres collègues conservateurs viennent de lire est la preuve que nous prenons cet enjeu très au sérieux depuis fort longtemps. Aujourd'hui, nous avons annoncé la prochaine d'une suite de mesures entreprises de façon proactive par le gouvernement. La dernière mesure a été mise en place en avril.

Vous êtes devant un gouvernement qui prend cet enjeu très au sérieux, et le travail va se poursuivre.

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

L'hon. Steven MacKinnon: Quand vous parlez du fait qu'une seule de vos 10 demandes a été prise en compte, pensez-vous à vos demandes budgétaires ou à vos demandes au sujet de...

Xavier Barsalou-Duval: Je parle des 10 demandes au sujet de « Chauffeurs inc. ». Une des 10 demandes a été abordée. Il en reste neuf. Est-ce que les neuf autres vont être abordées?

L'hon. Steven MacKinnon: Vous m'enverrez vos neuf autres demandes.

Xavier Barsalou-Duval: Je vais le faire avec plaisir.

Je voulais mentionner que l'annonce à propos des feuillets T4A est intéressante. La transmission des données est une chose positive.

L'hon. Steven MacKinnon: Je pense que deux ou trois de ces demandes relèvent des compétences provinciales. Allez-vous vous organiser pour obtenir des lettres des ministres des provinces dans lesquelles ils nous demandent de nous en occuper?

Xavier Barsalou-Duval: Je devrai vous répondre plus tard, mais nous avons fait des vérifications, je ne crois donc pas que ce soit le cas.

Dans votre présentation, vous avez dit que vous êtes un ministre des Transports à temps plein, et le ministère des Transports compte 6 000 employés.

Or, concrètement, aucune des mesures annoncées aujourd'hui ne relève de Transports Canada et vous arrivez les mains vides. Avez-vous l'intention de prendre de vraies mesures en matière des transports?

L'hon. Steven MacKinnon: Quand il faut régler des problèmes liés aux transports, Transports Canada est un catalyseur, un collaborateur et un partenaire pour l'ensemble des agences et des institutions fédérales.

• (0905)

Xavier Barsalou-Duval: Je vais vous donner des exemples de mesures possibles en ce qui concerne la Loi sur les transports routiers, le certificat de la sécurité...

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

L'hon. Steven MacKinnon: Je peux vous assurer que c'est le rôle de Transports Canada, monsieur Barsalou-Duval. Je pense que vous le savez aussi.

[Traduction]

Le président: Je vais maintenant céder la parole à...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Non, j'ai une belle liste ici. C'est dommage que je manque de temps.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Je vais maintenant céder la parole à M. Lewis.

Monsieur Lewis, à vous la parole pour cinq minutes, je vous prie.

Chris Lewis: Merci, monsieur le président.

Je remercie les deux ministres de comparaître ce matin.

Je vais d'abord m'adresser à vous, monsieur MacKinnon. Dans votre témoignage... Même si je suis d'accord avec vous pour dire que nos rayons d'épicerie sont bien remplis grâce à nos camionneurs, je dirai également, avec autant de conviction, que c'est probablement parce que les Canadiens n'ont pas les moyens d'acheter de la nourriture, mais bon, ce n'est là qu'une observation.

Monsieur le ministre, le 7 octobre 2025, le Comité a entendu des témoignages convaincants de témoins qui ont décrit le modèle « Chauffeur inc. » comme « la crise qui détruit [l'industrie du camionnage], qui est à la source d'un véritable carnage sur nos autoroutes et qui dérobe des milliards de dollars à notre réseau social chaque année ».

Monsieur le ministre, honnêtement, veuillez répondre par oui ou par non, s'il vous plaît.

En tant que ministre des Transports, avez-vous rencontré votre homologue de l'Ontario au sujet de cette crise?

L'hon. Steven MacKinnon: M. Sarkaria et moi avons eu des échanges, tout comme nos bureaux. Nous continuerons évidemment de collaborer avec l'Ontario. Comme vous pouvez l'imaginer, nous voulons résoudre ensemble un certain nombre de problèmes importants qui existent en Ontario, et c'est ce que nous ferons.

J'ai visité votre circonscription, notamment les serres qui s'y trouvent. J'ai rencontré les travailleurs étrangers temporaires qui travaillent dans les serres de votre circonscription, ainsi que les propriétaires de ces serres qui affirment qu'ils ne pourraient pas survivre sans ces travailleurs.

Je voudrais simplement vous demander, monsieur Lewis...

Chris Lewis: Merci, monsieur le ministre.

Je vous ai posé une question très brève.

L'hon. Steven MacKinnon: J'aimerais vous demander, monsieur Lewis, si vous approuvez les stéréotypes à l'égard des travailleurs étrangers temporaires que vos collègues...

Chris Lewis: Monsieur le ministre, avez-vous eu...

L'hon. Steven MacKinnon: C'est une question honnête que je vous pose.

Chris Lewis: Avez-vous eu des discussions...

C'est moi qui ai la parole.

Merci, monsieur le ministre, c'est mon temps de parole.

L'hon. Steven MacKinnon: Dans votre coin de pays, vous produisez des aliments. Votre région est le grenier du Canada, monsieur Lewis.

Le président: Chers collègues, puis-je demander à tout le monde de parler un à la fois pour aider nos interprètes qui ont beaucoup de mal à comprendre ce qu'il faut traduire?

Chris Lewis: Merci.

Le président: Je vais ajouter 15 secondes à votre temps de parole, monsieur Lewis.

Chris Lewis: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, avez-vous eu des discussions avec Felix Fung, le sous-ministre adjoint des Transports, au sujet du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ou CCATM, concernant cette crise?

L'hon. Steven MacKinnon: Eh bien, je veux simplement terminer ce que j'avais à dire...

Chris Lewis: Je vous ai posé une question — oui ou non.

L'hon. Steven MacKinnon: Il faut parfois prendre position...

Chris Lewis: S'il vous plaît, monsieur le ministre, oui ou non.

L'hon. Steven MacKinnon: Il faut parfois prendre position, monsieur Lewis.

Chris Lewis: Je prends position en ce moment — oui ou non.

L'hon. Steven MacKinnon: Approuvez-vous...

Chris Lewis: J'en déduis donc que la réponse est non.

Avez-vous rencontré d'autres conseils d'administration du CCATM au sujet de cette crise?

L'hon. Steven MacKinnon: Approuvez-vous les stéréotypes véhiculés par votre collègue à l'égard des travailleurs étrangers temporaires, qui constituent une main-d'œuvre vitale dans votre circonscription et qui contribuent à nourrir les Canadiens?

Chris Lewis: La réponse est donc non. D'accord. Merci, monsieur le ministre.

Parlons de ma circonscription, Essex. Bien franchement, je sais qu'il s'agit d'un véritable grenier. Vous n'avez pas besoin de me le rappeler. Dieu merci pour ces serres, qui contribuent largement à mettre de la nourriture sur la table des Canadiens, ainsi que des Américains. Heureusement qu'elles le font, vu le prix des aliments.

Ma circonscription, Essex, se trouve à côté du poste frontalier international le plus achalandé en Amérique du Nord. Plus tôt cette année, un camionneur a perdu sa cargaison à l'intersection de la route de comté 42 et du chemin Banwell, dans ma circonscription. Comme vous avez déjà visité la région, vous devez savoir exactement où cela se trouve. D'innombrables infractions aux règles de sécurité ont été relevées.

Monsieur le ministre, que signifie la norme 16?

L'hon. Steven MacKinnon: Je suppose que vous avez fait part de ces infractions aux règles de sécurité à M. Sarkaria...

Chris Lewis: Que signifie la norme 16?

L'hon. Steven MacKinnon: ... pour qu'il puisse en parler à ses collègues des forces de l'ordre.

Chris Lewis: Que signifie la norme 16? Le savez-vous?

L'hon. Steven MacKinnon: Eh bien, tout d'abord, si vous souhaitez régler le problème, monsieur Lewis, je dirais que M. Sarkaria pourrait...

Chris Lewis: Alors, la norme 16...

L'hon. Steven MacKinnon: Je pourrais peut-être vous présenter l'un à l'autre.

Chris Lewis: Vous ne connaissez donc pas cette norme. Merci, monsieur.

L'hon. Steven MacKinnon: M. Sarkaria et moi allons vous parler de l'application de la loi sur ces routes que j'ai parcourues. J'ai visité ces serres. J'ai parlé à ces travailleurs. J'ai vu ces usines d'emballage. Nous sommes très fiers de cette industrie au Canada.

Chris Lewis: Et vous avez raison de l'être.

L'hon. Steven MacKinnon: C'est une industrie incroyable qui compte des entrepreneurs incroyables...

Chris Lewis: Merci, monsieur le ministre.

Permettez-moi de vous lire la norme 16: « Formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1 ». C'est la formation que doivent suivre les conducteurs, notamment en ce qui concerne l'inspection des véhicules et les pratiques de conduite. Au moins, maintenant, vous êtes au courant.

Ma prochaine question s'adresse à la ministre Hajdu...

L'hon. Steven MacKinnon: Monsieur Lewis, vous conviendrez sûrement que la certification des conducteurs est une responsabilité provinciale.

Chris Lewis: Eh bien, je dirais que, comme il s'agit d'un domaine interprovincial... et c'est pourquoi ma prochaine question s'adresse à la ministre Hajdu.

L'hon. Steven MacKinnon: Préférez-vous que nous fédéralisons ce domaine? M. Sarkaria a-t-il donné son accord?

Chris Lewis: Soit dit en passant, je vous ai entendu parler des routes 11 et 17. Je connais très bien cette région, puisque j'y passe beaucoup de temps.

Madame la ministre, il y a quelques semaines, nous avons entendu le témoignage de Johanne Couture, directrice exécutive de la Fédération canadienne des femmes en transport routier. Elle a déclaré devant le Comité qu'elle ne se sentait pas en sécurité et qu'elle ne voulait pas emprunter les routes 11 et 17.

À la lumière de ce témoignage et des préoccupations similaires soulevées par d'autres femmes qui ont comparu devant notre comité, que répondriez-vous à Mme Couture et aux femmes qui ont exprimé des craintes pour leur sécurité sur ces routes?

● (0910)

L'hon. Patty Hajdu: Eh bien, je partage cette crainte. D'ailleurs, je vais emprunter cet itinéraire en fin de semaine pour participer à un événement dans ma très grande circonscription. Je peux vous dire que je suis très heureuse qu'il n'y ait pas de neige sur les routes. Il m'arrive parfois, en tant que députée, d'annuler des visites dans de petites collectivités de ma circonscription, parce que les routes 11 et 17 constituent le seul trajet. Certains tronçons de cet axe routier sont extrêmement dangereux.

La bonne nouvelle, c'est que l'Ontario et le Canada ont investi dans l'élargissement des routes 11 et 17 et l'augmentation du nombre de voies. Dans ces endroits, la sécurité s'est évidemment améliorée, mais il reste encore du travail à faire. Je dirais que le gouvernement fédéral peut être un partenaire solide dans les priorités d'infrastructure établies par les provinces, non seulement pour la sécurité — qui, bien entendu, devrait être notre principale préoccupation —, mais aussi pour l'économie de notre pays. Vous savez, pour avoir parcouru ces routes, qu'elles mènent à des ports. Si cet accès est interrompu, c'est le commerce de tout le pays qui en pâtit.

Chris Lewis: Merci, madame la ministre.

Le président: Merci beaucoup.

L'hon. Patty Hajdu: En fait, j'étais...

Le président: Merci, madame la ministre. Je veux simplement m'assurer d'accorder les dernières minutes à M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

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

Je remercie les ministres et toutes les autres personnes présentes aujourd'hui.

Cette étude a été très éclairante à bien des égards. Comme vous l'avez dit, il s'agit d'une étude très sérieuse qui porte fondamentalement sur la sécurité.

Vous avez parlé de l'instrumentalisation de certaines choses. Je pense que nous devons revenir à l'essentiel de cette réunion et à son objectif, à savoir la sécurité et la sûreté des Canadiens et les mesures prises par le gouvernement. De toute évidence, le gouvernement accorde une attention particulière à cette question.

Parlons un instant de certains faits. Si nous voulons vraiment parler de faits, c'est le gouvernement Harper qui a réduit le budget destiné aux transports, à la sécurité et à la sûreté, à l'aviation, au transport sécuritaire des marchandises et à l'application de la Loi sur la sécurité automobile. Si seulement nous pouvions revenir en arrière et changer cela... mais nous ne le pouvons pas. Nous sommes donc ici pour discuter de ce que nous allons faire pour corriger la situation.

Madame la ministre, en ce qui concerne l'annonce faite hier soir et aujourd'hui — pour les gens à la maison, en particulier —, pouvez-vous expliquer, en termes simples, ce que cela signifie en matière d'efforts et de financement? Quel rôle cela va-t-il jouer pour ces deux objectifs — assurer la sécurité et la sûreté des gens?

L'hon. Patty Hajdu: Aujourd'hui, nous parlons de classification erronée, ce qui, au fond, est une question de fraude. C'est pourquoi c'est illégal. Cette tactique consiste à frauder des travailleurs qui, dans certains cas, se font promettre un taux de rémunération et des bénéfices pour leur dur labeur qui ne se concrétisent jamais. Nous avons récupéré les salaires pour les gens qui en ont été privés. Souvent, ce sont les personnes les plus vulnérables sur le marché du travail.

Ayant moi-même connu plusieurs personnes dans le secteur du camionnage, je peux vous dire que ce sont des emplois très difficiles. J'espère que tout le monde ici connaît quelqu'un qui a travaillé ou qui travaille dans ce secteur. Il faut composer avec des horaires extrêmement longs, endurer des conditions très éprouvantes et passer de longues périodes loin de chez soi. C'est en partie la raison pour laquelle nous avons tant de mal à recruter des gens pour ces emplois, bien franchement. Ce genre de travail exige d'énormes sacrifices personnels: transporter des marchandises d'un bout à l'autre du pays, dormir dans son camion et manger sur la route. D'ailleurs, une foule d'études mettent en évidence les conséquences sur la santé des conducteurs et, d'après ce que j'ai observé dans mon poste précédent, je peux vous dire que les répercussions sont graves.

Vous m'avez demandé d'aborder la question en deux volets.

Premièrement, nous renforçons notre capacité à communiquer, que ce soit avec les provinces ou avec les divers ministères fédéraux, afin d'éliminer les mauvais joueurs et de protéger les entreprises qui font ce qui s'impose pour leurs travailleurs et qui respectent les normes de sécurité. Combien d'heures de sommeil sont nécessaires? Les registres sont-ils tenus comme il se doit? Voilà le genre de vérifications qui nous permettent de garantir que les travailleurs dorment suffisamment et qu'ils ne dépassent pas le nombre d'heures autorisées. Chaque province a des règles légèrement différentes à ce sujet, mais nous devons pouvoir nous parler pour veiller à ce que ces pratiques soient respectées.

Deuxièmement, nous allons augmenter les sanctions pécuniaires afin que les mauvais joueurs en ressentent vraiment les effets. Ce travail commence immédiatement. C'est un processus. Bien entendu, il s'agit de règlements qui feront l'objet d'une série de consultations. L'objectif ultime est d'envoyer un message encore plus fort aux tricheurs pour leur dire que nous allons les repérer et protéger les bons joueurs. Nous allons protéger le secteur et ces travailleurs très vulnérables qui méritent de travailler dans des conditions sécuritaires. Une entreprise de camionnage légitime, qui est gérée en bonne et due forme, conformément à la loi, veille à la sécurité des travailleurs, ce qui, au bout du compte, assure la sécurité de tous les usagers de la route.

• (0915)

Mike Kelloway: Merci.

Monsieur le ministre MacKinnon, j'ai abordé ce sujet lors de la dernière séance. Il est clair que nous avons des défis à relever. Nous avons des problèmes. Nous en discutons ici. Avec l'accent mis par le premier ministre Carney sur les grands projets, il y aura plus de projets de développement et plus de circulation sur les routes.

Compte tenu du temps dont nous disposons, quels sont, selon vous, les grands principes qui président aux responsabilités du gouvernement fédéral en ce qui concerne la sécurité dans les transports, et comment cela se compare-t-il aux responsabilités des provinces?

L'hon. Steven MacKinnon: C'est une excellente question.

La priorité cardinale est, et restera toujours, la sécurité dans tous les modes de transport, c'est-à-dire la sécurité aérienne, la sécurité ferroviaire, la sécurité routière et la sécurité maritime. C'est la première et la plus solennelle responsabilité de tout organisme de réglementation et de tout ministre des Transports. Chaque décès ou blessure qui se produit dans le monde des transports est une tragédie. C'est une tragédie qui nous afflige tous et dont nous portons le fardeau collectivement en tant que société. Cela nous pousse tous à faire mieux. C'est pour cette raison que nous avons des organismes qui s'occupent de ces questions.

Je trouve particulièrement inutile d'instrumentaliser ces événements et de capitaliser sur le chagrin des gens pour essayer de chercher des responsables et de marquer des points sur le plan politique, alors que beaucoup de gens bien se lèvent chaque matin, enfilent leurs bottes, vont travailler et essaient de rendre les routes plus sécuritaires pour les Canadiens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Monsieur, monsieur le ministre.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier nos ministres de s'être présentés devant de nous de si bonne heure, ainsi que les représentants du ministère qui les accompagnent. Je vous souhaite à tous une excellente journée.

Distingués collègues, nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes afin de permettre au greffier de mettre la table pour notre prochain groupe de témoins.

Avant de suspendre la séance, permettez-moi de conclure en disant: « Allez, les Jays, allez! »

• (0915)

(Pause)

• (0925)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Distingués collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à notre prochain groupe de témoins de la journée.

Du ministère de l'Emploi et du Développement social, nous avons Sandra Hassan, sous-ministre du Travail et sous-ministre déléguée de l'Emploi et du Développement social; Gary Robertson, sous-ministre adjoint principal; Brenda Baxter, sous-ministre adjointe, et Michael MacPhee, sous-ministre adjoint, Programme des travailleurs étrangers temporaires.

Du ministère des Transports, nous recevons Melanie Vanstone, directrice générale, Programmes multimodaux et sécurité routière.

Merci d'être venus témoigner devant nous aujourd'hui. Nous commençons notre deuxième série de questions avec Mme Cody.

Madame Cody, vous avez six minutes.

Connie Cody (Cambridge, PCC): Merci, monsieur le président.

Comme nous l'avons tous entendu, le camionnage est la force qui propulse le pays.

Je viens de la circonscription de Cambridge. Nous avons un très grand nombre d'entreprises de camionnage dignes de confiance, mais nous avons aussi de nombreuses préoccupations dont j'aimerais parler aujourd'hui.

Mes questions s'adressent à Melanie Vanstone. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Nous entendons parler de chauffeurs inexpérimentés, qui sont souvent des gens nouvellement arrivés au Canada. Ils sont envoyés sur de longs trajets interprovinciaux dans des conditions de conduite hivernale, sans formation adéquate ni l'équipement nécessaire pour rouler en toute sécurité, comme des chaînes antidérapantes, des pneus d'hiver et du matériel d'urgence. Beaucoup de ces chauffeurs n'ont pas les connaissances pratiques pour affronter la neige, la glace et le froid extrême, et ils ne savent pas trop comment utiliser efficacement le matériel d'hiver.

Ces préoccupations font ressortir des lacunes dans les normes de formation et la surveillance, en particulier dans les programmes de délivrance de permis accélérée. Quel risque cela comporte-t-il pour la sécurité publique et pour les transporteurs expérimentés qui empruntent les mêmes routes? Êtes-vous en faveur d'un cadre extra-provincial pour la formation des chauffeurs de camion commercial, en particulier pour s'attaquer au problème des programmes de délivrance de permis accélérée offerts dans des centres de formation non réglementés liés au modèle Chauffeur inc.?

Melanie Vanstone (directrice générale, Programmes multimodaux et sécurité routière, ministère des Transports): Tout d'abord, comme nous l'avons entendu aujourd'hui, la délivrance des permis de conduire et la formation des chauffeurs relèvent de la

compétence des provinces. Nous n'avons pas le pouvoir, au fédéral, d'imposer des programmes de formation des chauffeurs.

Je suis heureuse de dire — et je tiens à en informer le Comité — que je représente le gouvernement fédéral au sein du conseil d'administration du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Je collabore de très près avec mes collègues fédéraux et provinciaux à la mise à jour et au maintien du Code canadien de sécurité, dont la norme 16, qui a trait à la formation de base obligatoire préalable à l'obtention du permis de classe 1. Il s'agit du plus récent ajout au Code de sécurité, et c'est un ajout très important.

Notre travail au sein du Conseil consiste à échanger des renseignements, à mettre en commun des pratiques exemplaires et à favoriser l'amélioration continue de tous les aspects de la sécurité routière.

• (0930)

Connie Cody: Puis-je vous poser une question au sujet des transporteurs dignes de confiance qui sont confrontés à la concurrence déloyale exercée par les entreprises basées sur le modèle Chauffeur inc., ces entreprises qui ne paient pas d'impôts, qui évitent les inspections et qui se soustraient aux normes de sécurité? De telles pratiques brouillent les règles du marché et nuisent aux entreprises légitimes.

Quelles sont les répercussions économiques des entreprises non réglementées sur les transporteurs responsables, en particulier ceux qui empruntent des routes commerciales interprovinciales? Seriez-vous en faveur d'une application plus rigoureuse des lois fédérales, notamment d'une réforme de la réglementation, dans votre ministère, pour prendre des mesures énergiques contre l'économie parallèle créée par les modèles de type Chauffeur inc. et rétablir l'équité au sein de l'industrie?

Melanie Vanstone: En ce qui concerne la fraude dans l'industrie des transports, il va de soi qu'en tant qu'organisme de réglementation de la sécurité, nous prenons très au sérieux tous les cas de non-respect des règles et des règlements.

Du point de vue de la sécurité, ce qui nous inquiète, ce sont les transporteurs dits caméléons, qui pourraient chercher à passer d'une province à l'autre pour échapper aux sanctions. Nous discutons du problème et nous nous efforçons d'éliminer, en collaboration avec les provinces et les territoires, toutes les échappatoires qui permettraient à des entreprises d'agir de la sorte.

L'application de la réglementation fédérale — ainsi que, bien entendu, de la réglementation provinciale — en matière de camionnage local est assurée par les provinces et les territoires.

Connie Cody: Je vous remercie, mais, comme nous l'avons remarqué, il y a, surtout sur la route 11 et la route 17... Il s'agit en fait de deux routes qui se rendent jusqu'à la route 1, qui permet aux camionneurs de traverser le pays d'un océan à l'autre. Je pense que nous devons travailler beaucoup plus étroitement avec nos partenaires provinciaux, surtout en ce qui concerne les questions d'assurance.

Les transporteurs légitimes sont confrontés à une augmentation des primes d'assurance, des augmentations qui sont en partie attribuables aux conducteurs à risque élevé couverts par une assurance de dernier recours. Cette situation est souvent liée aux entreprises de type Chauffeur inc.

Quelles sont les conséquences du système pour les transporteurs responsables, surtout lorsque des accidents se produisent sur des axes routiers d'importance fédérale comme la route 11 et la route 17? Quelles mesures le gouvernement fédéral pourrait-il prendre pour que les régimes d'assurance ne pénalisent pas injustement les transporteurs responsables en raison des agissements de chauffeurs non qualifiés ou non autorisés?

Melanie Vanstone: Je tiens à souligner que les assurances relèvent également de la compétence des provinces et des territoires, tout comme l'entretien des infrastructures routières.

Connie Cody: Je vous remercie, mais les assurances ont une incidence négative sur les entreprises de camionnage réglementées par le gouvernement fédéral.

Les routes 11 et 17 font partie du réseau routier transcanadien. Ce sont des corridors commerciaux interprovinciaux indispensables. Bien des gens les qualifient de routes de la mort.

Pensez-vous que le gouvernement fédéral s'est adéquatement acquitté de sa responsabilité de veiller à ce que les routes commerciales nationales respectent les normes de sécurité et d'infrastructure de base, notamment en matière de voies de dépassement, de haltes routières réglementées et d'aires de stationnement hors route sécuritaires? Quelles mesures fédérales précises recommanderiez-vous pour améliorer la sécurité et la fiabilité sur ces corridors interprovinciaux?

Melanie Vanstone: De toute évidence, la sécurité est une priorité absolue. C'est quelque chose de très important pour nous à Transports Canada. Nous n'avons ni pouvoir direct ni responsabilité directe à l'égard de l'entretien des autoroutes et des infrastructures routières.

Je crois comprendre, cependant, que le ministre a discuté de la question avec ses homologues, les ministres provinciaux des Transports, et qu'il continuera d'en discuter avec eux.

Connie Cody: Les camions ne circulent pas dans une seule province. Ils sillonnent le pays. S'il s'agit d'une priorité en matière de sécurité et de sûreté, le gouvernement fédéral devrait intervenir et travailler avec les partenaires provinciaux.

Nous avons entendu parler de camions vendus en Ontario qui étaient immatriculés au Manitoba et qui recevaient un certificat de sécurité de cette province sans jamais y avoir été inspectés. Que peut-on en déduire à propos de l'intégrité du système interprovincial de délivrance de permis et d'inspection?

Êtes-vous en faveur d'un cadre fédéral visant à combler les lacunes en matière de délivrance de permis et à garantir la traçabilité et l'authenticité de la certification des véhicules commerciaux, surtout dans les cas liés à des entreprises basées sur le modèle Chauffeur inc.?

Melanie Vanstone: La sécurité du camionnage est un domaine de compétence partagée. Nous discuterons avec les provinces et les territoires de tout changement apporté au modèle afin de déterminer s'il y a des recommandations à formuler.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant au prochain intervenant. Monsieur Greaves, vous avez six minutes.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

Bonjour à nos témoins. Je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Ce que nous ont indiqué de nombreux témoins, c'est que Chauffeur inc. est fondamentalement un problème de main-d'œuvre et de fraude. Il s'agit de la situation d'emploi des chauffeurs et des fausses déclarations que certains font, principalement pour échapper à l'impôt.

Je me demande si vous pourriez nous dire où en sont vos ministères quant à l'adoption de mesures supplémentaires pour renforcer la protection des travailleurs et les règlements existants qui régissent le secteur du camionnage et qui ont été présentés en vertu du Code canadien du travail.

• (0935)

Sandra Hassan (sous-ministre du Travail et sous-ministre déléguée de l'Emploi et du Développement social, ministère de l'Emploi et du Développement social): Le phénomène Chauffeur inc., soulevé par M. Barsalou-Duval, ne date pas d'hier. C'est un phénomène qui dure depuis un certain temps. En 2021, une première mesure a été prise. Il s'agissait de modifier le Code canadien du travail pour rendre illégale la classification erronée d'un travailleur en tant qu'entrepreneur indépendant si l'intention était de supprimer les droits et les protections de l'employeur que procure le Code canadien du travail. Comme nous le savons, les problèmes ont persisté, si bien qu'en 2023, une enveloppe de 26 millions de dollars a été attribuée à une équipe spécialisée pour s'attaquer à la classification erronée dans l'industrie du camionnage.

D'autres modifications ont été apportées au Code canadien du travail dans la loi d'exécution du budget de 2024. Il y avait trois modifications fondamentales.

Premièrement, la classification erronée a été déclarée illégale, peu importe l'intention. Qu'il s'agisse de supprimer ou non les droits de l'employé, c'est tout simplement illégal.

Deuxièmement, tous les travailleurs sont présumés être des employés, sauf preuve du contraire.

Troisièmement, il incombe désormais à l'employeur ou à la personne qui donne le travail de prouver qu'un travailleur est soit un entrepreneur indépendant, soit un employé. Auparavant, le fardeau de la preuve incombait aux employés. Or, bon nombre d'entre eux avaient de la difficulté à prouver leur situation d'emploi ou ne possédaient pas les connaissances nécessaires pour le faire. Il leur manquait de l'information sur les différents critères. Cela peut être un peu complexe. Maintenant, c'est à l'employeur de le prouver. L'employeur a la responsabilité de prouver qu'une personne est soit un entrepreneur indépendant, soit un employé.

Voilà les modifications législatives qui ont été apportées. Comme vous avez entendu la ministre le dire ce matin, nous avons commencé à examiner les mesures d'application.

Il a été question d'un communiqué de 2023. Lorsque nous avons annoncé notre première prise de position, on nous a demandé de nous concentrer davantage sur l'éducation et la sensibilisation. De toute évidence, ce n'est pas suffisant. L'information circule depuis au moins deux ans et les mauvais comportements persistent. Par conséquent, il y aura une accélération de l'imposition des peines dans le cadre du processus d'application de la loi.

Ce sont là quelques-unes des mesures qui ont été prises au fil des ans pour régler les problèmes de classification erronée.

Madame Baxter, avez-vous quelque chose à ajouter?

Brenda Baxter (sous-ministre adjointe, ministère de l'Emploi et du Développement social): En plus des sanctions pécuniaires que nous imposons, nous publions le nom des employeurs qui ont reçu une sanction pécuniaire, à la fois pour rendre cette information publique et pour salir en quelque sorte leur réputation. C'est une façon d'encourager les employeurs concernés à respecter la loi à l'avenir.

• (0940)

Will Greaves: Pour revenir sur ce que vous venez de dire, madame Hassan, l'éducation à ce sujet n'est sans doute pas suffisante, mais elle semble jouer un rôle important pour informer les travailleurs et les employeurs des récents changements. Pouvez-vous nous parler des mesures que prend votre ministère pour communiquer aux camionneurs et aux entreprises de camionnage les changements qui ont été apportés récemment?

Sandra Hassan: Depuis la mise sur pied de l'équipe spécialisée il y a deux ans, il y a eu des séances de sensibilisation et des inspections. L'équipe travaille avec ses homologues provinciaux dans les postes de contrôle routier. On dénombre près de 1 000 interventions, et au moins 400 séances de sensibilisation ont été organisées aux quatre coins du pays.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord avoir des éclaircissements de votre part et de celle du greffier concernant la motion dont nous avons discuté la semaine dernière. Si je ne me trompe pas, au départ, quand nous avons adopté la motion visant à étudier ce sujet, elle mentionnait un minimum de six rencontres. Comme il semble y avoir une volonté unanime de tenir une réunion supplémentaire pour recevoir des victimes et certains témoins que tout le monde semble vouloir entendre, je me demande si vous considérez que les conditions sont réunies pour exercer la latitude qui vous a été donnée d'ajouter des réunions.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Le greffier vient tout juste de me dire que nous avons besoin de précisions de la part du Comité. Oui, la motion mentionne un minimum de six rencontres, mais le Comité doit clarifier ce que cela signifie.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord. J'y reviendrai peut-être dans quelques instants.

Je voudrais maintenant poser une question aux fonctionnaires présents.

Au paragraphe 25(1) de la Loi sur les transports routiers, il est indiqué:

25(1) Le ministre établit un rapport annuel et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son établissement.

Le paragraphe 25(2), qui concerne le contenu du rapport, mentionne ceci:

(2) Le rapport annuel du ministre contient ce qui suit pour l'année visée :

a) les renseignements statistiques disponibles concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises de camionnage extra-provinciales;

ces renseignements sont présentés séparément [...]

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises de camionnage extra-provinciales.

La Loi sur les transports routiers est toujours en vigueur, à ma connaissance. Toutefois, sur le site du ministère, on dit que le dernier rapport date de 2020.

Quand peut-on s'attendre à voir le prochain rapport?

[Traduction]

Melanie Vanstone: En effet. En vertu de la loi, nous sommes tenus de présenter chaque année au Parlement un rapport sur la sécurité des véhicules utilitaires. Je crois que le dernier rapport a été déposé au début de 2025, mais il porte sur les données de 2020. Ce décalage s'explique par le fait que les données que nous recueillons pour le rapport annuel sont fournies par les provinces et les territoires. Leur compilation prend un certain temps. Le rapport contient de nombreuses statistiques sur les inspections de sécurité et d'autres données. Nous avons hâte de présenter le prochain rapport, qui portera sur l'année 2021. Nous espérons pouvoir le déposer très prochainement.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Vous comprendrez que je suis très frustré de voir que cela nous prend cinq ans pour avoir des données statistiques. Il y a des problèmes qui apparaissent dans la société et qui requièrent qu'on agisse plus rapidement qu'en cinq ans. En tout cas, je vous invite très fortement à faire pression, en tant que fonctionnaires, sur vos ministres, vos équipes et vos homologues pour que cela se règle plus vite, parce que cela n'a aucun sens d'avoir encore des données de 2020 en 2025. Elles sont déjà obsolètes.

J'aimerais vous poser une question concernant l'enveloppe de 26,3 millions de dollars qui a été annoncée dans l'énoncé économique de 2022 et dont le ministre a parlé plus tôt.

Combien de cet argent a été dépensé à ce jour?

Sandra Hassan: Cette enveloppe de 26 millions de dollars est étalée sur cinq ans et est répartie à près également entre les exercices financiers. Comme les exercices 2023-2024 et 2024-2025 sont passés, il devrait rester environ 10 millions de dollars pour les deux derniers exercices. Pour l'année en cours, environ 5 millions de dollars seront dépensés.

• (0945)

Xavier Barsalou-Duval: Ces 26 millions de dollars ont-ils seulement permis d'embaucher 23 personnes?

Sandra Hassan: Au total, l'équipe compte 23 inspecteurs et 13 personnes pour les aider. C'est le nombre d'inspecteurs qui avait été prévu.

Xavier Barsalou-Duval: Des documents soumis par l'Alliance canadienne du camionnage indiquent qu'il y a un taux de non-conformité de 40 % dans l'industrie et que 25 % des entreprises non conformes disparaissent tout simplement dès qu'elles voient apparaître Emploi et Développement social Canada. Pourriez-vous confirmer cela?

Si ce ne sont pas les vraies données, pourriez-vous transmettre au Comité les derniers chiffres?

Sandra Hassan: Nous pouvons vous transmettre les rapports issus de nos enquêtes qui contiennent les chiffres précis. Je ne peux pas vous dire d'où vient le chiffre de 40 %, mais je peux vous dire que, depuis que notre équipe est en place, il y a eu 650 enquêtes. Nous vous fournirons des précisions sur ces données.

Le président: Merci beaucoup, madame Hassan et monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est au tour de M. Lawrence.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

Philip Lawrence: Merci beaucoup.

Madame Hassan, la plupart de mes questions seront pour vous.

La ministre a mentionné qu'un certain nombre de camionneurs interrogés dans le cadre de l'enquête ne savaient tout simplement pas où se trouvait la limite. Ils se sont constitués en société alors qu'ils auraient peut-être dû être salariés. Je souhaite simplement étudier cette question étape par étape, pour que les camionneurs et les propriétaires d'entreprises de camionnage sachent où sont les limites.

Commençons par le début.

Si une personne qui ne possède pas de camion commence à travailler pour une entreprise de camionnage après avoir obtenu son permis, elle serait considérée comme un employé. Est-ce exact?

Brenda Baxter: Il est difficile de déterminer si cette personne serait un employé ou un entrepreneur. Cela dépend des cas. Il y a des critères à prendre en compte. Nous examinons d'abord l'ensemble de l'entreprise — il doit s'agir d'une entreprise de camionnage qui transporte des marchandises pour quelqu'un d'autre.

Pour ce qui est du camionneur lui-même, c'est la relation globale avec l'entreprise qui importe: qui a l'autorité, la propriété des outils, la possibilité de réaliser des profits ou le risque de subir des pertes, qui a embauché le travailleur, qui le rémunère ou qui a fixé son taux de salaire...

Philip Lawrence: Je vous remercie, madame Baxter. Je ne veux pas être impoli. Je connais l'affaire de la Cour suprême d'où découlent ces critères. Je les approuve. J'essaie de résumer la question.

Disons que je suis camionneur et que je possède mon propre camion, mais que c'est une entreprise de camionnage qui décide de mon horaire. Selon vous, pourrais-je me constituer en société ou non?

C'est une question générale. Je n'essaie pas de vous piéger. Ce n'est pas mon but. J'essaie simplement de faire en sorte que les camionneurs et les entreprises de camionnage puissent avoir des règles claires et précises.

Brenda Baxter: Là encore, cela dépend de l'activité exercée par le camionneur. Un camionneur qui possède son propre camion peut tout de même être salarié. Il peut travailler directement pour un employeur qui décide de son horaire, qui lui verse un salaire et qui détermine pour qui il effectue des ramassages et des livraisons.

Si un camionneur possède son propre camion et décide lui-même des gens avec qui il travaille, des marchandises qu'il transporte et de son horaire, il est plutôt un entrepreneur.

Philip Lawrence: C'est très utile.

Brenda Baxter: Je le répète, les situations doivent être examinées au cas par cas.

Philip Lawrence: Je comprends que vous ne voulez pas vous retrouver acculée, car il existe peut-être des situations qui n'ont pas été envisagées.

Je cherche juste à faire connaître les règles sur la classification, pour que les camionneurs et les propriétaires d'entreprises de camionnage ne les enfreignent pas accidentellement. Vous avez été d'une grande aide.

Avant de passer à un autre sujet, y a-t-il autre chose que vous aimeriez dire aux camionneurs ou aux entreprises de camionnage?

La ministre a dit — et j'aurais tendance à la croire — qu'un certain nombre de camionneurs interrogés dans le cadre de l'enquête n'étaient tout simplement pas au courant de la situation. Y a-t-il autre chose que vous puissiez leur dire de façon à préciser les règles?

• (0950)

Brenda Baxter: Quand nos agents se rendent aux postes de pesée pour faire de la sensibilisation auprès des conducteurs, ils leur expliquent les avantages d'être salarié et ils leur parlent des protections prévues par le Code canadien du travail, non seulement sur le plan des normes du travail, mais aussi sur celui de la santé et de la sécurité. Ce sont des protections dont bénéficient les employés.

Nous prenons le temps de parler de ces protections aux camionneurs quand nous les rencontrons.

Philip Lawrence: Je crois que 23 millions de dollars ont été alloués à l'effort de répression qui a été annoncé.

Pour quelle période ces 23 millions de dollars sont-ils prévus? Ont-ils déjà été dépensés? Où en êtes-vous?

Sandra Hassan: Dans l'Énoncé économique de l'automne de 2023, on a annoncé un financement de 26,5 millions de dollars sur une période de cinq ans, de 2023-2024 à 2027-2028.

Si on fait un calcul rapide, cela représente près de 5 millions de dollars par an. Comme deux exercices financiers se sont écoulés, 10 millions de dollars ont été dépensés. L'exercice 2025-2026 est bien avancé: l'équipe est en place, elle travaille. Nous savons que ces sommes sont dépensées, car l'équipe est principalement composée d'équivalents temps plein. Nous savons que l'argent est dépensé parce que des équipes sont en place.

Philip Lawrence: Je suis désolé de vous interrompre.

Le problème, si on fait le calcul, c'est que cela représente 10 millions de dollars et qu'il y a eu 129 erreurs de classification. Cela revient à 100 000 \$ par erreur de classification. C'est beaucoup d'argent pour des résultats relativement limités. Je ne suis pas sûr que les contribuables en ont pour leur argent.

Je vais m'arrêter là.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

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

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président. Bonjour à tous les témoins.

Nous savons que de nombreux camionneurs, en particulier des nouveaux arrivants, se constituent en société sans comprendre les conséquences juridiques et fiscales de cette démarche.

Vous avez abordé le sujet dans une certaine mesure dans votre témoignage, mais je me demande si vous pourriez nous expliquer ce que fait Emploi et Développement social Canada. Quelles sont les mesures concrètes que prend le ministère pour aider les camionneurs à mieux comprendre ces conséquences juridiques et fiscales?

Pourriez-vous parler des mesures concrètes ou des résultats sur lesquels vous vous concentrez?

Sandra Hassan: Merci pour la question.

Pour en revenir au travail qui est accompli, nous sensibilisons les camionneurs et nous leur communiquons des renseignements. Nous les rencontrons pour la plupart aux postes de pesée, mais aussi ailleurs. Nous leur parlons de leurs droits, des qualifications prévues par le Code canadien du travail et d'autres lois qui les protègent en tant qu'employés. Bon nombre d'entre eux ne savaient pas qu'ils sont protégés par la loi. La loi leur donne droit à des congés de maladie et elle les protège en cas de salaire impayé, par exemple.

Nous leur expliquons également que s'ils sont salariés, ils contribuent aux systèmes sociaux canadiens, comme l'assurance-emploi et le Régime de pensions du Canada.

Cela fait partie des renseignements qui sont communiqués lors des réunions et des séances d'information. Nos collègues des provinces et de l'Agence du revenu du Canada participent aussi à ces rencontres.

Le sous-ministre adjoint responsable du Programme des travailleurs étrangers temporaires est présent ici avec moi. Il existe un lien étroit avec ce programme. Dans le cadre du programme, des travailleurs sont amenés au Canada aux termes d'une entente stipulant que l'employeur les embauchera. Cette entente qui les autorise à venir au Canada précise qu'ils doivent être considérés comme des employés et qu'ils doivent être traités conformément au Code canadien du travail, mais aussi aux autres lois qui concernent les salariés.

Nous nous penchons aussi là-dessus.

● (0955)

Mike Kelloway: Je me demande — et cette question est pour vous autant que pour les autres — s'il y a eu de la rétroaction jusqu'à présent. Je comprends qu'il faut mettre en place beaucoup de mesures de soutien. Vous vous concentrez sur la mise en place d'une solution, mais il faut toujours faire plus.

Je m'interroge sur les commentaires formulés par les parties prenantes — qu'il s'agisse d'entreprises, de particuliers ou de nouveaux arrivants — en ce qui concerne les mesures et l'industrie. Que vous dit-on au sujet de cette mesure en particulier et des résultats qu'elle donne? Il est important que nous sachions ce qu'on vous dit. Nous avons entendu des acteurs de l'industrie et des parties prenantes et nous continuerons de le faire. Que vous disent-ils? J'aimerais savoir quels sont les fils conducteurs.

Brenda Baxter: Je vais commencer par parler des enquêtes que nous menons aux postes de pesée. Nous passons beaucoup de temps à faire de la sensibilisation auprès des camionneurs, ce pour quoi nous recevons de nombreux remerciements. Un grand nombre de camionneurs ne savent pas quelle est la différence entre être un salarié et être un entrepreneur. Ils ne connaissent pas non plus les avantages liés au statut de salarié. Grâce à la participation d'autres partenaires, comme les autorités provinciales en matière de transport, l'Agence du revenu du Canada, les commissions des accidents

du travail et les commissions d'assurance, les camionneurs obtiennent beaucoup de renseignements, ce pour quoi ils sont reconnaissants.

Nous communiquons régulièrement avec l'Alliance canadienne du camionnage. Je crois que certains de leurs représentants participent à la présente réunion. Nous travaillons avec eux sur ce dossier depuis 2018. Je pense qu'ils sont contents que nous intensifions nos efforts: nous avons commencé par faire de la sensibilisation, et nous cherchons maintenant à améliorer l'application des règles.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je voudrais déposer la motion suivante, qui va être distribuée à tous les membres du Comité:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux ministères des Transports, du Revenu et de l'Emploi de transmettre au greffier du Comité, dans un délai de 30 jours suivant l'adoption de la présente motion, toutes les correspondances, rapports, courriels et documents relatifs à la problématique de la non-conformité dans le secteur du camionnage.

L'objectif de cette motion est que le Comité ait une meilleure compréhension de ce qui se fait, de ce qui s'est fait, de ce qui ne s'est pas fait et de ce qui peut se faire de plus pour remédier à ce grave fléau. Il y a eu des annonces, aujourd'hui, mais je suis loin d'être convaincu que ce sera suffisant pour régler le problème. En obtenant ces informations, le Comité pourra faire un meilleur travail.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je vais suspendre la réunion quelques minutes pour faire circuler la motion.

[Traduction]

Je ne pense pas que nous pourrions revenir aux témoins.

Au nom de tous les membres du Comité, je vous remercie d'être venus aujourd'hui et d'avoir témoigné. Vous êtes libres de partir.

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

● (0955)

(Pause)

● (1005)

Le président: La séance reprend.

Chers collègues, je crois que vous avez tous reçu la version dûment traduite, dans les deux langues officielles, de la motion proposée par M. Barsalou-Duval. Je crois qu'il y a un petit ajustement à apporter.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, voulez-vous parler de la petite modification que vous avez apportée à votre motion?

Xavier Barsalou-Duval: Oui.

Si cela fait l'affaire des membres du Comité, on pourrait reculer jusqu'en 2018, plutôt que de reculer dans le temps de façon illimitée.

[Traduction]

Le président: Je vais donner la parole à M. Albas, puis à M. Kelloway, puis à Mme Nguyen.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Albas, la parole est à vous.

Dan Albas: Je tiens seulement à obtenir une précision concernant la prise en compte du ministère du Revenu dans la motion. Je voudrais confirmer que nous parlons bien ici de l'Agence du revenu du Canada. Je crois que c'est le cas.

[Français]

Le président: Pouvez-vous le confirmer, monsieur Barsalou-Duval?

Xavier Barsalou-Duval: Oui, absolument. Si on juge qu'il est nécessaire de mentionner l'Agence du revenu du Canada dans la motion, je suis tout à fait disposé à l'ajouter.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Voulez-vous poursuivre, monsieur Albas?

Dan Albas: Tant que tout le monde sait de quoi il est question et que l'objet de la motion est clair, il n'y a pas de problème pour moi.

Le président: Monsieur Kelloway, la parole est à vous.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président. Je suis très reconnaissant.

Je vous remercie de cet avis de motion. Deux ou trois choses me viennent à l'esprit à ce sujet. La première, c'est ce que M. Albas a dit, pour que ce soit clair. En ce qui concerne la motion elle-même, elle ne le dit pas, alors je suppose que ce n'est pas le cas. Cela prolonge-t-il l'étude ou les discussions que nous avons au sujet de la durée de l'étude encore plus loin? Je suppose que c'est ma première question.

Ma deuxième question porte sur l'intersection entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial en ce qui concerne la production de documents et de courriels. Les choses se compliquent-elles quand il s'agit d'un autre ordre de gouvernement et qu'il y a des discussions correspondantes concernant la programmation ou l'information sur les infractions liées à des lois particulières et des éléments de cette nature? Je n'en suis pas tout à fait sûr, et c'est la raison pour laquelle je pose la question. À quel point est-ce facile à produire? Cela se transformera-t-il en une série de réunions supplémentaires en cascade à ce sujet? Quand je dis « à ce sujet » et avant que quelqu'un dise que la sécurité est une priorité, je veux m'assurer de dire que c'est important et que la sécurité est une priorité absolue. Tout le monde veut des routes sécuritaires, et nous l'avons tous bien étayé.

Je me demande simplement si nous pouvons en discuter, parce que je veux vraiment le savoir. C'est une question légitime, en particulier pour le député du Bloc, au sujet des compétences, des discussions à ce sujet et de l'information. Voilà ce que je voulais dire, et j'aurai peut-être d'autres questions à poser au fur et à mesure.

Le président: Merci.

[Français]

Je prends cela en note, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Je cède la parole à Mme Nguyen.

Chi Nguyen: Merci.

Je voulais faire un suivi et obtenir un peu plus de contexte moi aussi, pour faire suite à la demande de mon collègue de fournir davantage de contexte sur cette motion.

D'après ce que je comprends, certains des renseignements que vous pourriez vouloir recueillir grâce à cette production de documents pourraient contrevenir à la Loi sur la protection des renseignements personnels en fournissant des renseignements sur les personnes qui ont reçu une amende, et certains de ces renseignements ne pourraient pas être divulgués en raison de l'application de la loi et des données correspondantes. Il devient donc plutôt difficile de savoir ce qui peut être divulgué ou pas.

Je suis également curieuse de savoir si vous voulez que ces renseignements demeurent confidentiels au sein du Comité ou si vous voulez qu'ils soient plus largement accessibles aux journalistes, ce qui pourrait divulguer des renseignements personnels sur les délinquants. Je voulais exprimer cette préoccupation à ce sujet et obtenir plus de précisions sur la motion.

[Français]

Le président: M. Greaves est la prochaine personne à prendre la parole. Cependant, je vais laisser M. Barsalou-Duval répondre à ces questions avant de donner la parole à M. Greaves.

• (1010)

[Traduction]

Est-ce une question à ajouter à celles auxquelles il pourrait répondre?

Will Greaves: Il peut répondre en premier, monsieur le président.

Le président: D'accord, je vais vous laisser répondre aux questions.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: En ce qui a trait aux territoires, à ma connaissance, ce n'est pas la première fois qu'il y a de telles demandes qui pourraient toucher les correspondances dans les autres territoires. J'imagine qu'il existe des pratiques déjà établies pouvant être appliquées.

En ce qui concerne les réunions, rien dans la motion ne mentionne l'ajout de réunions. Je pense que c'est un débat à part qu'on a commencé lors de notre dernière rencontre et que nous pourrions reprendre plus tard. Toutefois, j'avais cru comprendre que tout le monde était d'accord pour en ajouter.

En ce qui a trait à la protection de la vie privée, la motion ne propose pas non plus d'empêcher les ratures. En cas de ratures excessives, cela viendra peut-être plus tard. Je pense que les dispositions actuelles permettent déjà de protéger la vie privée des personnes en cause.

En matière de confidentialité, je pense que c'est important que tout le monde ait accès aux informations que le Comité aura à sa disposition. À mon avis, c'est clair que le grand public, dont les journalistes, doit y avoir accès. Comme notre comité recherche le plus de transparence possible, je pense que notre approche doit être transparente.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Greaves, vous avez la parole.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne la motion, le Comité a entendu le témoignage des ministres concernés, des hauts fonctionnaires et de toute une série d'intervenants de premier plan issus de partout au pays, ainsi que de représentants de nombreuses provinces les plus touchées par le modèle « Chauffeur inc. » Je ne suis pas tout à fait certain de ce que le Comité espère tirer de la fourniture de ces documents, compte tenu des témoignages que nous avons entendus, de l'accès que nous avons eu et de ce que je dirais être une réponse très franche de la part des hauts fonctionnaires responsables de ces dossiers et de ces questions.

Avec tout le respect que je dois au député qui a présenté la motion, il semble que cet exercice nécessiterait beaucoup de travail pour produire des documents qui corroboreraient les témoignages que nous avons déjà entendus. Je ne suis pas certain que le Comité serait particulièrement bien servi par ces documents ou par le temps supplémentaire que cela prendrait, compte tenu des autres questions sur lesquelles nous espérons nous pencher au cours des prochaines semaines.

Est-ce bien nécessaire? Qu'est-ce que cela apporte de plus que ce que le Comité a déjà entendu ou obtenu des témoins qu'il a reçus?

Le président: Voulez-vous que je cède la parole à M. Barsalou-Duval pour qu'il réponde à cette question, puis à M. Kelloway?

Will Greaves: Oui.

The Chair: Je vais d'abord céder la parole à M. Barsalou-Duval pour qu'il puisse répondre à la question.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je répondrai en premier lieu qu'en présentant la motion, j'ai mentionné quel en était l'objectif, c'est-à-dire de savoir ce que l'on pouvait faire de plus à ce sujet en tant que comité, en tant que Parlement et en tant que députés. Je suis persuadé que l'on va certainement apprendre des choses sur l'approche du gouvernement, celle qu'il a adoptée par le passé et celle qu'il entend prendre dans l'avenir. Des recommandations et des pistes de solution auraient pu nous être fournies.

Le Bloc québécois avait notamment demandé que le ministre des Transports ouvre une enquête sur le phénomène « Chauffeur inc. » et sur l'exploitation des travailleurs dans le domaine des transports. Malheureusement, il n'a pas voulu le faire.

Je pense que les témoignages que l'on a reçus sont intéressants, mais qu'ils ne font pas le tour de la question. Il reste beaucoup de choses à éclaircir, et je pense qu'avec ces informations, nous pourrions en éclaircir davantage.

Le président: Merci.

[Traduction]

Monsieur Kelloway, vous avez la parole.

Mike Kelloway: Je remercie le député du Bloc de sa réponse. Je suis toutefois d'accord avec mon collègue, M. Greaves. La réalité, c'est que nous en sommes à un point où je pense qu'il est absolument essentiel de formuler dès maintenant des recommandations et de produire un rapport.

Ce qui me préoccupe — et je ne conteste pas les convictions de la motion du Bloc —, c'est la même chose qu'à la dernière réunion, quand j'ai dit que je pense que nous avons toujours la possibilité de changer les règles du jeu — dans le cadre d'une étude très importante, en effet —, puis de tenir deux réunions — ce qui ne figure pas dans cette motion, et je le comprends — qui, au bout du compte, en feront trois. Que se passera-t-il si nous n'obtenons pas ces documents dans les 30 jours? Y aura-t-il un autre délai?

Je crois que — et d'autres peuvent avoir une autre opinion, ce qui fait que ce comité est si formidable... À mon avis — d'autres peuvent avoir une opinion différente, ce que je respecte —, cela nuirait à la diffusion des recommandations que nous avons obtenues sur les thèmes récurrents, comme la façon dont le journal de bord peut être trafiqué. Il y a aussi la fatigue. De plus, quand nous en arriverons à un certain point, il faudra bien entendu écouter les victimes, ce qui sera important.

Ce que nous avons constamment entendu — et c'est ce que l'on voit dans beaucoup d'études importantes comme cette étude essentielle —, c'est que quand on arrive à un certain point, il est important d'avoir l'information et les connaissances de tous les intervenants dans cette étude, mais on voit des éléments réapparaître...

• (1015)

Le président: Toutes mes excuses. Il est 10 h 15. Je vais devoir lever la séance.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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