



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

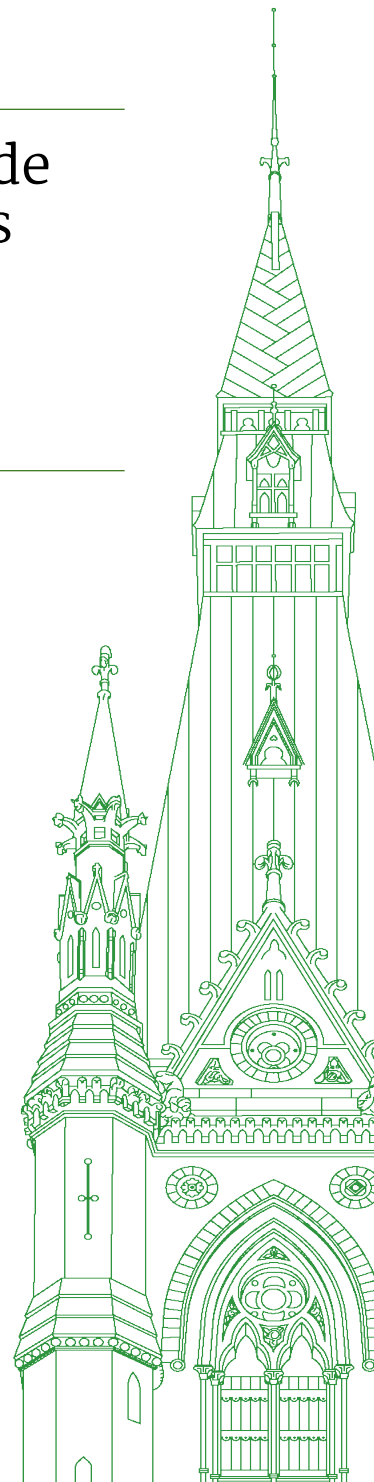
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 015

Le jeudi 6 novembre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le jeudi 6 novembre 2025

• (0820)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 15^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 18 septembre 2025, le Comité reprend son étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

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

J'aimerais prendre quelques instants pour présenter quelques observations à l'intention des témoins et des députés.

Tout d'abord, veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour l'activer, et mettez-vous en sourdine lorsque vous ne parlez pas.

Les personnes sur Zoom peuvent choisir, au bas de leur écran, le canal qui leur convient: parquet, anglais ou français. Pour les personnes présentes dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré.

Je rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Pour les membres présents dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Pour les membres sur Zoom, veuillez utiliser la fonction Lever la main. Le greffier et moi ferons de notre mieux pour gérer l'ordre des interventions. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

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

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): Monsieur le président, j'ai un bref rappel au Règlement. Je serai bref, car je suis impatient d'entendre le ministre.

Lors de la dernière réunion, vous avez mis fin abruptement à la réunion, autrement dit en la levant sans tenir compte de la volonté du Comité. Il s'agit d'une atteinte au privilège des membres ici présents. Nous vous avons considéré comme un excellent président dans le passé, mais cette façon de faire nous a profondément troublés. Nous vous demandons de bien vouloir, dans l'avenir, vous assurer d'obtenir le consentement de la salle avant de lever la séance.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence. Je vous remercie de vos commentaires. Je m'excuse auprès des membres.

Chers collègues, l'honorable Wayne Long, secrétaire d'État pour l'Agence du revenu du Canada et Institutions financières, comparait devant nous aujourd'hui.

Bienvenue à vous, monsieur. Nous sommes heureux de vous recevoir.

Nous accueillons M. Jean-François Fortin, commissaire délégué; M. Marc Lemieux, sous-commissaire, Direction générale des programmes d'observation; M. Mohammad Rahman, directeur général, Direction de l'observation des entreprises, Direction générale des recouvrements et de la vérification, de l'Agence du revenu du Canada.

Bienvenue à vous tous et merci de vous joindre à nous.

J'aimerais que l'on souhaite la bienvenue tout spécialement à l'ensemble des Canadiens qui nous observent ce matin, y compris mon fils Anderson, qui célèbre son 11^e anniversaire.

Joyeux anniversaire, Anderson.

Des députés: Bravo!

Le président: Monsieur le secrétaire, j'ai maintenant le plaisir de vous céder la parole. Vous avez cinq minutes pour présenter votre déclaration liminaire.

L'hon. Wayne Long (secrétaire d'État (Agence du revenu du Canada et Institutions financières)): Merci, monsieur le président.

Je salue les membres du Comité ainsi que les Canadiens qui observent, et je souhaite un joyeux anniversaire à votre fils. Je suis sûr qu'il vous regarde en ce moment.

Pour commencer, je souhaite vous remercier du travail que vous faites. J'ai évidemment été choyé d'être ici — j'en suis maintenant à ma onzième année — et j'ai siégé au Comité permanent des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées pendant 10 ans, alors je connais l'important travail que font les comités pour notre gouvernement et notre pays. À toutes les personnes assises autour de la table, je vous remercie sincèrement du travail que vous faites.

Je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de comparaître devant vous et de discuter du travail que le nouveau gouvernement du Canada et l'Agence du revenu du Canada ont accompli pour assurer la conformité fiscale dans l'industrie du camionnage. Le camionnage est essentiel pour relier le vaste et immense territoire du Canada et pour rapprocher nos économies unies, mais cela ne doit pas se faire aux dépens des normes de l'industrie et des obligations fiscales.

Un trop grand nombre d'entreprises de camionnage et des camionneurs qu'elles embauchent ne respectent pas les obligations fiscales. Certaines entreprises font une mauvaise classification, par erreur ou délibérément, de leurs camionneurs, les désignant comme des sous-traitants indépendants au lieu d'employés. Ces pratiques coupent l'herbe sous le pied des concurrents du secteur, punissant inégalement les entreprises respectueuses des lois et privant les travailleurs des avantages et des régimes de retraite auxquels ils ont droit.

C'est pourquoi, dans le but de rétablir l'équité dans le secteur et de veiller à ce que les travailleurs reçoivent les avantages qu'ils sont en droit d'obtenir, le budget que nous avons annoncé plus tôt cette semaine fournirait 77 millions de dollars sur quatre ans, à compter de 2026-2027, avec un financement continu de 19,2 millions de dollars par année, pour que l'Agence du revenu du Canada puisse lever le moratoire sur les pénalités pour omission de déclarer les frais liés aux transactions de services dans l'industrie du camionnage et mettre en œuvre un programme visant à traiter les cas de non-conformité liés aux entreprises de services personnels et à la déclaration des frais pour services.

Notre budget propose également de modifier la Loi de l'impôt sur le revenu et la Loi sur la taxe d'accise afin de permettre à l'Agence du revenu du Canada de communiquer des renseignements sur les contribuables ainsi que des renseignements confidentiels liés à la classification des travailleurs à Emploi et Développement social Canada, ce qui lui permettrait d'accéder à de meilleurs renseignements. En retour, cela lui permettrait de mieux s'attaquer au problème de la mauvaise classification des conducteurs dans l'industrie du camionnage.

Le renforcement de la conformité permettrait de s'attaquer aux enjeux de longue date soulevés concernant les stratagèmes d'évitement fiscal et d'assurer des cotisations appropriées aux programmes et aux services sur lesquels les Canadiens comptent. La conformité avec les exigences redditionnelles égaliserait également les règles du jeu pour les entreprises responsables et protégerait les droits des travailleurs.

Les entreprises de camionnage qui respectent les règles ne devraient pas être désavantagées par rapport à celles qui ne le font pas. Avec les mesures budgétaires que nous proposons, nous égaliserions les règles du jeu, en renforçant la conformité fiscale pour veiller à ce que tout le monde contribue également au soutien des programmes et des services dont dépendent les Canadiens et pour garantir l'accès aux avantages pour les travailleurs d'un secteur essentiel de notre économie.

Pour terminer, avant ma formidable vie en politique, j'œuvrais dans une industrie qui dépendait fortement de l'expédition de ses produits d'un océan à l'autre et du Nord au Sud. Je sais de première main à quel point il est essentiel de soutenir nos camionneurs et de renforcer notre industrie du camionnage. Je sais quelle importance cela revêt pour notre économie, et je sais quelle importance cela revêt pour notre métier d'avoir une industrie du camionnage en santé.

Je suis très fier que nous proposons ces mesures dans le budget de 2025 pour agir et garantir que les joueurs honnêtes sont récompensés et que les tricheurs sont démasqués.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le secrétaire d'État.

Nous allons commencer aujourd'hui notre période de questions par M. Albas.

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

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

Merci, monsieur le secrétaire d'État Long, et merci à vos représentants de votre engagement continu envers notre excellent pays.

Préférez-vous que je vous appelle « secrétaire » ou « ministre »?

● (0825)

L'hon. Wayne Long: C'est comme vous voulez. On m'appelle parfois « secrétaire », parfois « ministre », et aussi « Wayne ».

Dan Albas: D'accord, j'opterai pour « secrétaire ».

L'hon. Wayne Long: D'accord.

Dan Albas: Monsieur le secrétaire, vous avez mentionné l'entente de partage d'information qui serait autorisée par le Parlement.

Que s'est-il passé avec le projet de loi C-59?

L'hon. Wayne Long: Je pense que, en ce moment, il est important de se tourner vers l'avenir et de faire le nécessaire à partir de maintenant. J'ai été assermenté en tant que secrétaire le 13 mai. Je ne vois pas l'utilité de regarder en arrière. Nous pouvons...

Dan Albas: Je suis heureux que vous ne voyiez pas d'utilité à regarder en arrière, monsieur le secrétaire.

L'hon. Wayne Long: Nous pouvons débattre...

Dan Albas: Pour en venir à mon point, le projet de loi C-59 aurait autorisé la même chose. Il est mort au Feuilleton en raison de la décision du premier ministre, Mark Carney, de tenir une élection au printemps. Je tiens à m'assurer que tout le monde ici sait que votre gouvernement a dit qu'il avait une solution, qu'il l'a présentée lors de la législature précédente, mais l'a ensuite laissée tomber.

Je ne prends aucune des choses que vous avez dites aujourd'hui dans ces ententes de partage d'information, si importantes qu'elles soient... Je veux simplement que vous assumiez une part de responsabilité. Je sais bien que vous venez d'arriver.

Monsieur le secrétaire, je vais passer à la prochaine partie de ma question.

Quand ce nouveau système pour les T4A sera-t-il mis en œuvre? Avez-vous une date?

L'hon. Wayne Long: J'ai été assermenté en mai 2025. Nous avons pris des mesures immédiates. Je reconnais le problème qu'a été « Chauffeur Inc. » Les Canadiens m'en ont parlé. J'en ai entendu parler par des collègues des deux côtés de la Chambre.

Avec tout le respect que je vous dois, par votre entremise, monsieur le président, j'espère que ces mesures ont été intégrées dans le budget de 2025. J'espère que votre parti soutiendra notre budget et l'adoptera pour que nous puissions aller de l'avant avec ces mesures.

Dan Albas: Je suis heureux que vous nourrissiez de l'espoir. J'ai également espoir d'obtenir une réponse.

Quand pourrons-nous voir à l'ARC de véritables changements qui prévoient l'application des règles telles qu'elles existent, ce que l'ARC n'a pas fait?

L'hon. Wayne Long: Je pense que la première étape est d'adopter le budget pour que nous puissions aller de l'avant avec ces mesures. Si vous voulez m'obliger à donner une date précise, je ne suis pas en mesure d'en donner une à un ou deux mois près.

Dan Albas: Est-ce que ce sera d'ici un ou deux ans?

L'hon. Wayne Long: En tout respect, je pense que la question que je vous renvoie est celle de savoir si votre parti est prêt à adopter le budget. Avec ces mesures, nous engageons 77,6 millions de dollars dans le budget sur quatre ans et 19,2 millions de dollars...

Dan Albas: Quatre ans, est-ce bien ce que vous dites?

L'hon. Wayne Long: ... chaque année par la suite afin de renforcer l'application des règles et de veiller à la levée du moratoire.

Dan Albas: Monsieur le secrétaire, je pense que vous connaissez très bien la position de mon parti.

L'hon. Wayne Long: Je pense que le parti...

Dan Albas: Monsieur le président, je vais prendre une partie du temps qui m'est imparti.

Monsieur le secrétaire, je vous ai posé une question très simple.

Si ce budget devait être adopté demain — probablement sans le soutien du Parti conservateur, mais s'il était adopté — est-ce que vous envisagez un an, deux ans, trois ans ou quatre ans pour la mise en œuvre? Ne pouvez-vous pas répondre à une question simple sur quelque chose qui relève directement de votre responsabilité?

L'hon. Wayne Long: La première étape est d'adopter le budget. L'étape suivante consiste à réaliser le processus. Je dirais que dès que... Si vous exigez de moi que je vous donne un mois ou un jour précis, je ne le ferai pas. La première étape pour nous est d'adopter le budget de 2025. J'espère que les membres de votre côté l'appuieront. Il comporte beaucoup d'excellentes mesures. C'est un budget générationnel. Nous n'entendons pas beaucoup de commentaires positifs de votre côté à ce sujet.

La première étape, c'est que cette mesure figure dans le budget de 2025. Selon moi...

Dan Albas: Les intervenants de l'Atlantic Provinces Trucking Association sont venus ici. Je leur ai demandé précisément si vous aviez abordé cette question avec eux. Ils ont dit qu'ils n'avaient rien entendu de votre part. Nous avons reçu ici chacune des associations de camionnage, dont l'Alliance canadienne du camionnage, qui représente l'industrie du camionnage d'un bout à l'autre du Canada, d'un océan à l'autre. Il s'agissait de sa principale demande.

Si vous ne pouvez nous fournir de date, monsieur, pourquoi voudrions-nous appuyer un budget si vous n'êtes pas en mesure de dire que vous pourrez mettre en œuvre cette mesure dans les quatre ans?

Je pense qu'il vous revient, monsieur, de nous fournir à tout le moins une date dans les quatre prochaines années.

Quand cette perception se fera-t-elle? Allez dire à l'Alliance canadienne du camionnage et à toutes les entreprises de camionnage qui sont venues à quel moment vous serez en mesure de faire votre travail.

L'hon. Wayne Long: Nous nous sommes engagés à le faire. La première étape est d'adopter le budget, et de toute évidence, votre parti semble beaucoup hésiter à le faire. Je trouve cela déconcertant. C'est ce que l'on voit de l'autre côté. Je pense que mon dossier prouve... Avant d'être politicien, j'ai travaillé dans le monde des affaires. Je suis un homme d'action. Je veux des résultats. Je crois en la reddition de comptes. Je viens de ce genre d'environnement. Nous allons consacrer tous nos efforts pour faire en sorte que ce projet se concrétise le plus vite possible.

● (0830)

Dan Albas: Je suis très heureux de savoir que quelqu'un sait comment signer le recto d'un chèque, et pas juste le verso. Il est important que le gouvernement dispose de toutes ces perspectives.

Je dirais que si je devais faire affaire avec une entreprise et qu'elle ne peut pas me dire exactement si elle va prendre mon argent et quand l'argent que j'y ai investi commencera à porter ses fruits, sachant que je lui ai donné quatre ans pour le faire, ce n'est pas une entreprise avec laquelle je voudrais faire affaire.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie le secrétaire d'État et les fonctionnaires d'être des nôtres aujourd'hui. C'est un plaisir de les recevoir pour discuter de ce dossier qui nous tient tous à cœur.

Monsieur le secrétaire d'État, vous nous avez beaucoup parlé de la Loi de l'impôt sur le revenu et de l'importance de l'appliquer de manière appropriée. M. Albas a posé une question assez importante sur la façon dont le gouvernement va modifier cette loi et sur le moment où il va le faire.

Au bénéfice de ce comité, pouvez-vous préciser votre pensée sur la manière dont cette loi va influencer directement sur les entreprises?

D'après votre expérience dans le domaine du transport, comment pensez-vous que cette loi, que nous allons modifier prochainement ou plus tard, va améliorer le revenu des entreprises et le bien des employés qui conduisent des camions?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Merci beaucoup d'avoir posé la question. Quel plaisir de vous voir.

Nous, en tant que gouvernement, et moi-même, en tant que secrétaire d'État, reconnaissons que cela a constitué un problème. L'industrie du transport routier revêt une importance vitale pour notre économie, notre chaîne d'approvisionnement et notre distribution. Le fait est qu'il s'est passé quelque chose et que les entreprises qui respectaient les règles ont été traitées de manière injuste, et se sont retrouvées dans une situation de désavantage concurrentiel. On pourrait dire que ce désavantage correspond à quelque chose comme 20 ou 30 cents par mille. Nous devons agir et rectifier le problème.

Si notre industrie du transport routier souffre, à cause de sa chaîne d'approvisionnement, nos produits ne sont pas concurrentiels d'un océan à l'autre, et du Nord au Sud. Pour moi, il y a deux éléments en jeu.

En tant qu'entreprise qui utilise des entreprises de camionnage qui respectent les règles pour transporter ses produits, expédier mes produits me coûte tant par livre. Mon concurrent, qui a peut-être recours à une entreprise de camionnage embauchant un conducteur de type « Chauffeur inc. », bénéficie d'un prix réduit. En comparaison, mon entreprise, au moment d'expédier ses produits, se retrouve dans une situation de désavantage concurrentiel. C'est la première chose.

La deuxième chose, c'est que les entreprises de camionnage qui rivalisent et qui respectent les règles en rémunérant leurs employés et en retenant les cotisations relatives au RPC, à l'assurance-emploi, et à d'autres types de prestations, comparativement à celles qui se contentent de verser une somme d'argent et ne font pas de déductions ne sont pas concurrentielles. Nous devons rectifier cela en tant que gouvernement.

Comme je l'ai dit au député un peu plus tôt, je ne suis pas du genre à ressasser le passé en me demandant pourquoi nous n'avons pas fait telle ou telle chose. Nous en sommes là actuellement. Nous sommes un nouveau gouvernement, avec un nouveau premier ministre, avec un nouveau mandat, et nous allons agir pour rectifier ce problème une bonne fois pour toutes.

Au total, 77,6 millions de dollars sur quatre ans vont être investis en plus de 19,2 millions de dollars chaque année après ces quatre ans pour renforcer l'application de la loi et veiller à ce que le moratoire soit levé. C'est une excellente chose. Le député a ensuite demandé quand cela aura lieu. Vous savez quoi? Cela aura lieu juste après que nous aurons adopté ce budget. Je suis motivé; je suis un homme d'action. Nous allons concrétiser la chose, mais la première étape, c'est d'adopter le budget. Précédemment, le député m'a dit, « vous ne pouvez pas vous engager à le faire ». Je lui ai répondu qu'il n'avait pas l'air d'être certain qu'ils allaient appuyer notre budget ou pas.

Nous voulons être certains d'uniformiser les règles du jeu. Nous voulons nous assurer que les personnes qui respectent les règles sont traitées de manière juste, qu'elles sont concurrentielles, et qu'on attrape les personnes qui ne respectent pas les règles, car nous devons également garantir la sécurité du public sur nos autoroutes. Nous voulons veiller à ce que nos autoroutes et nos routes soient sécuritaires. Nous voulons veiller à ce que ces professionnels soient formés, et qu'ils aient le soutien et l'équipement nécessaires. Malheureusement, ces quelques dernières années, c'est tout l'inverse qui s'est produit. Nous avons des entreprises qui ne respectent pas les règles, et des chauffeurs non formés, donc nous devons régler ce problème. Nous allons mettre en place ces mesures dans le budget.

Je remercie le Comité d'avoir accepté de se pencher sur le problème. Nous avons une solution, et je m'attends à ce que tous les partis de la Chambre l'appuient.

Merci.

• (0835)

[Français]

Stéphane Lauzon: Vous avez parlé de problèmes liés à la conformité. Vous avez aussi évoqué un autre élément, à savoir la transmission de l'information.

Selon vous, quelle est l'importance de la transmission de l'information pour résoudre le problème lié au modèle « Chauffeurs inc. »?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Premièrement, nous voulons lever le moratoire, et garantir un partage d'informations entre EDSC et l'ARC afin de nous assurer de cerner et d'attraper les personnes qui ne respectent pas les règles. Encore une fois, la première étape est d'adopter le contenu du budget. C'est ce que nous nous sommes engagés à faire. Nous avons cerné le problème. J'ai été nommé à mon poste pour agir, pour cerner les problèmes et y trouver des solutions.

[Français]

Stéphane Lauzon: Avez-vous beaucoup de dossiers...

Le président: Malheureusement, votre temps de parole est écoulé, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Merci, monsieur le secrétaire d'État.

[Français]

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

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

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui. Nous vous attendions depuis longtemps.

Des représentants d'associations de camionnage ont mentionné au Comité, mais aussi en dehors de ce comité, que les associations se battent depuis très longtemps, c'est-à-dire depuis 2018, pour que le gouvernement agisse sur le dossier des chauffeurs au rabais.

Or, il se trouve que vous venez d'ajouter des mesures quant aux fameux feuillets T4A. Il se trouve aussi que nous venons de faire une étude au comité et que nous vous talonnons depuis deux mois sur le dossier des chauffeurs au rabais.

Je présume qu'il n'y a pas nécessairement beaucoup de hasard dans le choix du moment pour annoncer les mesures quant aux feuillets T4A, mais nous n'allons quand même pas nous en plaindre.

Nous avons proposé au gouvernement 10 solutions pour résoudre le problème lié au modèle « Chauffeurs inc. ». Vous n'en avez retenu qu'une.

Pourquoi n'avez-vous pas retenu les neuf autres solutions?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Merci.

J'aimerais également féliciter le Bloc. Je sais que cela fait partie de l'une des solutions que vous avez préconisées.

Nous voulons y aller une étape à la fois, et pour nous, la première étape, c'est de lever le moratoire qui a été imposé, je pense, sous le gouvernement Harper en 2011. Je pense essentiellement qu'il faut y aller une étape à la fois, et je pense que...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends.

Vous dites que vous commencez par cette mesure, et c'est correct. C'est une première étape.

Avez-vous un plan pour les prochaines étapes? Pouvons-nous nous attendre à ce qu'une autre de ces 10 mesures soit mise en place?

Je peux vous donner des exemples. Une des solutions que nous avons proposées est que l'Agence du revenu du Canada, ou ARC, et Emploi et Développement social Canada, ou EDSC, mènent des audits conjoints et systématiques pour toute nouvelle entreprise qui ne compte aucun employé dans le secteur du camionnage. Cette information serait non seulement transmise à EDSC et à l'ARC, mais elle le serait aussi aux autorités provinciales.

Est-ce quelque chose que votre gouvernement s'engage à faire?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Nous allons envisager différentes options à partir de maintenant. Évidemment, il y a des questions de confidentialité que nous tenons à respecter en ce qui concerne les Canadiens.

Je suis convaincu que nous prenons les bonnes mesures à l'heure actuelle, et la première étape, c'est d'allouer le financement dans le budget, qui correspond à 77,6 millions de dollars sur quatre ans, et non...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Convenez-vous que la mise en place de la mesure liée aux feuillets T4A et les budgets supplémentaires ne vont pas, à eux seuls, résoudre le problème lié au modèle « Chauffeurs inc. »?

Pensez-vous que cela va tout régler?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Je pense que les témoins qui ont comparu jusqu'à présent appuient fortement les mesures que nous avons prévues dans le budget de 2025. Le directeur général ou le président de l'ACC les appuie fortement, et d'ailleurs, il a publiquement évoqué les mesures que nous prenons dans le cadre du budget de 2025.

Je crois fortement en un dicton selon lequel ne rien faire, c'est reculer, donc nous allons toujours chercher des moyens de progresser. Nous allons toujours chercher des moyens d'améliorer...

● (0840)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends qu'ils ont dit être d'accord là-dessus, mais...

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: ... et je pense que, dans le cadre du budget, ce que nous faisons...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas seulement le Bloc québécois qui propose ces 10 mesures, c'est l'ensemble des représentants de l'industrie qui ont participé à notre conférence de presse. Eux aussi demandaient les neuf autres mesures, que vous ne vous êtes pas engagés à mettre en place.

Vous avez mentionné que vous allez avoir plus de fonds pour vous pencher sur ce dossier, ce qui est une très bonne nouvelle.

Prenons l'exemple d'EDSC, qui a reçu 26 millions de dollars depuis 2022. Seulement 17 sanctions administratives pécuniaires ont été imposées dans le secteur du camionnage, et 75 % de ces 17 sanctions n'ont pas été payées.

À quel genre de résultat pouvons-nous nous attendre de votre part?

Pouvons-nous nous attendre à des résultats plus ambitieux que ceux que nous avons vus jusqu'à présent?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: J'ai extrêmement confiance et je suis convaincu du travail que l'ARC effectue. Depuis 2014, l'ARC a mené 45 000 vérifications de conformité liées aux entreprises de l'industrie du camionnage, ce qui a eu des retombées fiscales de 1,7 milliard de dollars. À vrai dire, si l'on remonte à 2022, elle a effectué 14 000 vérifications de conformité, ce qui représente des retombées fiscales de 784 millions de dollars.

Juste pour digresser un peu, je pense qu'il vous suffit de regarder les progrès que l'ARC fait dans le cadre de notre plan de 100 jours, en ce qui a trait aux réponses fournies aux Canadiens. J'ai extrêmement confiance et j'affirme avec conviction que l'ARC dispose des outils nécessaires. Évidemment, c'est un travail en cours, une cible mouvante, mais...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Vous dites que vous êtes satisfait du travail qui a été fait, monsieur le secrétaire d'État, mais...

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: ... je suis très convaincu que nous disposons de tout le nécessaire pour...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Sur le site Web de l'Agence du revenu du Canada, on peut trouver le répertoire des avis de mesures d'exécution. On peut donc avoir de l'information sur les entreprises ayant fait l'objet de poursuites judiciaires et ayant été condamnées pour fraude fiscale.

Pouvez-vous me dire combien d'entreprises dans le secteur du camionnage ont été reconnues coupables de fraude fiscale dans les cinq dernières années?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Je n'ai pas ce chiffre.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Moi, j'ai la réponse, monsieur le secrétaire d'État.

Une seule entreprise a été condamnée pour fraude fiscale au cours des cinq dernières années. C'était en 2021. Depuis ce temps, soit depuis 2021 jusqu'à aujourd'hui, il n'y a eu aucune condamnation. Aucune nouvelle entreprise dans le secteur du camionnage n'a été condamnée pour fraude fiscale.

Trouvez-vous ça normal?

Le président: Monsieur Long, il vous reste 10 secondes pour répondre à la question.

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Je pense que la première étape pour nous, c'est de lever le moratoire. C'est ce que nous faisons. Nous allouons les ressources nécessaires à l'ARC.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je vous ai demandé si vous trouvez normal le fait que l'Agence du revenu du Canada présente de tels résultats jusqu'à maintenant.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur le secrétaire d'État.

Nous allons à présent passer à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, la parole est à vous, et vous avez cinq minutes.

Philip Lawrence: Merci.

Merci, monsieur le ministre, de votre présence.

J'aimerais reprendre là où mon collègue du Bloc s'est arrêté lorsqu'il parlait d'une partie des enquêtes. Même si un nouveau financement a été annoncé dans le budget, des sommes avaient déjà été annoncées en 2023 dans le cadre d'un projet similaire; il était question de 23 millions de dollars sur une période de cinq ans, soit l'équivalent de 5 millions de dollars par an.

Si on se fie aux témoignages entendus plus tôt, il y a eu 129 reclassifications réussies, chacune coûtant 77 000 \$. Quel serait l'objectif, vu le coût moyen d'une reclassification financée par les fonds supplémentaires annoncés?

L'hon. Wayne Long: Je dirais la chose suivante. Si on se contente de regarder le rapport coût-avantages, on se rend compte qu'on va investir 77 millions de dollars sur quatre ans, et 19,2 millions de dollars au cours des années ultérieures. Nous aurons des recettes supplémentaires de 160 millions de dollars. Je suis très convaincu...

Philip Lawrence: À ce propos, monsieur le ministre, quel est le montant des recettes supplémentaires que la reclassification a généré ces deux dernières années?

L'hon. Wayne Long: Pouvez-vous répéter la question?

Philip Lawrence: Cela fait deux ans que vous travaillez sur ce projet. Vous avez dépensé 10 millions de dollars à reclassifier les chauffeurs ces deux derniers exercices financiers; vous en avez reclassifié 129. Combien d'argent est revenu dans le Trésor?

L'hon. Wayne Long: J'ai énormément confiance dans le travail de l'ARC, et dans les vérifications de conformité qu'elle effectue.

• (0845)

Philip Lawrence: J'en suis conscient et je ne veux pas paraître impoli, mais j'ai posé une question spécifique. Vous avez fait des prévisions, donc vous devez connaître la somme que vous avez générée jusqu'à présent. De combien s'agit-il? Je veux seulement un chiffre.

L'hon. Wayne Long: Je pense que le fait de prendre ces mesures et de faire cet investissement de 77 millions de dollars sur quatre ans pour améliorer la conformité, pour attraper les mauvais joueurs... d'après nos prévisions, 160 millions de dollars...

Philip Lawrence: Combien d'argent avez-vous généré ces deux dernières années grâce aux efforts de reclassification, pour lesquels vous avez dépensé 10 millions de dollars?

L'hon. Wayne Long: Nos efforts vont porter leurs fruits. Je pense que nous allons uniformiser les règles du jeu. Je pense qu'une bonne fois pour toutes, nous allons...

Philip Lawrence: Monsieur le ministre, vous allez procéder à combien de reclassifications ces cinq prochaines années? C'est bien d'entendre que de l'argent est dépensé, mais si rien n'est accompli, cela ne sert à rien.

L'hon. Wayne Long: Je rejette la prémisse selon laquelle est fondé le fait que vous disiez que rien n'a été accompli. Les mesures que nous prenons dans le cadre du budget de 2025 sont considérables. Je pense qu'elles...

Philip Lawrence: Combien de reclassifications les 77 millions de dollars permettront-ils de financer?

L'hon. Wayne Long: Ce que nous faisons démontre que les recettes vont dépasser nos dépenses, et le fait que nous allions...

Philip Lawrence: Monsieur Long, quelle est la différence entre un entrepreneur indépendant et un employé salarié?

L'hon. Wayne Long: Le fait que nous allons vraiment investir 77 millions de dollars...

Philip Lawrence: Monsieur Long, quelle est la différence entre un employé et...

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Très rapidement — et je n'essaie pas d'interrompre les questions — mais, je pense que nous sommes arrivés à un point où les interprètes vont avoir énormément de difficultés. Je me demandais si on pouvait simplement poser une question et y répondre.

Le président: Monsieur Lawrence, je vais ajouter 15 secondes, pour que vous vous assuriez que les réponses...

J'aimerais demander à tous les députés de veiller à donner aux témoins une chance de répondre, pour aider au mieux nos interprètes.

Merci.

Philip Lawrence: Monsieur Long, quelle est la différence entre un entrepreneur indépendant et un employé salarié?

L'hon. Wayne Long: J'étais un petit entrepreneur avant. Nous avons eu recours aux deux. Je rémunérais mes employés. Ils déduisaient...

Philip Lawrence: Comment un chauffeur de camion est-il censé savoir s'il est entrepreneur indépendant ou employé si même le secrétaire d'État de l'ARC ignore la différence?

L'hon. Wayne Long: Pouvez-vous répéter la question?

Philip Lawrence: Quelle est la différence entre un entrepreneur indépendant et un employé salarié?

L'hon. Wayne Long: Un employé est rémunéré par le service de paye. Il y a des déductions qui sont faites.

Philip Lawrence: Comment êtes-vous censé...

L'hon. Wayne Long: Un entrepreneur indépendant est un entrepreneur indépendant; c'est une personne indépendante qui gère son entreprise. Il s'est constitué en société. Il fait ses propres déductions. Il paye son propre salaire. Le problème, c'est que les feuillets T4A n'ont pas été émis.

Est-ce que c'est ça que vous voulez dire?

J'étais un petit entrepreneur...

Philip Lawrence: Certains de ces chauffeurs sont de mauvais joueurs, mais certains d'entre eux ignorent simplement s'ils sont entrepreneurs autonomes ou employés salariés.

Qu'est-ce qui distingue un entrepreneur indépendant d'un employé salarié?

L'hon. Wayne Long: Une fois que nous réglerons le problème des feuillets T4A que Stephen Harper a créé en 2011, les entrepreneurs indépendants recevront un feuillet T4A. Le gouvernement Harper a imposé un moratoire en 2011 pour abolir les sanctions.

Philip Lawrence: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste 25 secondes.

L'hon. Wayne Long: Il y a une grande distinction à faire entre un employé et un entrepreneur indépendant.

Philip Lawrence: Je vais prendre les 25 dernières secondes.

Je vais m'arrêter ici. Merci, monsieur le ministre.

Il est clair que le ministre ne sait pas faire la différence entre un entrepreneur indépendant et un employé, et, pourtant, il va imposer des amendes à des gens d'affaires qui, dans certains cas, tentent innocemment de gérer leurs entreprises.

Si la personne qui est responsable de tout le ministère ne sait pas la différence, quelles sont les probabilités qu'un camionneur le sache?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Nous allons maintenant passer à Mme Nguyen.

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

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Bonjour à tous. Je remercie mon collègue d'être ici ce matin ainsi que les représentants du ministère.

Tout au long de cette étude, nous avons entendu de nombreux témoins demander le rétablissement des pénalités pour le défaut de produire un feuillet T4A. Comme nous le savons tous, nous avons la possibilité de le faire dans le cadre du budget de 2025.

Pouvez-vous me dire quelle incidence cela aurait sur les attentes en matière de conformité et les échéanciers de l'application de la loi? Comment pouvons-nous envoyer un message très fort aux mauvais joueurs — non pas à ceux qui payent leurs impôts, qui font tout ce qu'ils doivent faire en tant qu'entrepreneurs indépendants et qui respectent la loi — grâce à des mécanismes de conformité, pour qu'ils sachent que ce n'est pas acceptable?

L'hon. Wayne Long: Merci de votre question.

Je dirais que la première chose à faire serait d'adopter les initiatives qui sont prévues dans le budget de 2025.

C'est la première chose à faire. Nous allons lever le moratoire qui concerne la production de feuillets T4A. Je n'arrive pas à com-

prendre pourquoi le gouvernement Harper a imposé ce moratoire en 2011. Cela a créé un problème.

Notre nouveau gouvernement a été élu en avril, et j'ai été assermenté en mai, et nous allons régler le problème. Il y a de nombreuses facettes à ce problème.

Du point de vue de l'expéditeur, celui qui expédie du bœuf, joue selon les règles du jeu et fait affaire avec une entreprise de camionnage qui joue selon les règles du jeu, c'est ainsi que les choses devraient être. Il devrait faire concurrence au même type de joueurs — d'autres expéditeurs de bœuf et entreprises de camionnage —, mais lorsque, tout d'abord, des entreprises encouragent des chauffeurs à se constituer en société comme « Chauffeur inc. » et que des chauffeurs s'adressent à des entreprises légitimes pour savoir si elles feraient affaire avec des entreprises qui font appel au modèle « Chauffeur inc. », on se retrouve ensuite avec un problème complexe. Cela réduit la concurrence, cause des ravages dans l'industrie et récompense les joueurs malhonnêtes.

Tout le monde sait que nous sommes un grand pays. Tout le monde sait que nous avons des problèmes de distribution. Je l'ai vécu. Il est difficile d'assurer le transport de produits d'un bout à l'autre du pays de manière concurrentielle et peu coûteuse.

Dans l'ensemble de l'industrie, il y a au pays 300 000 camionneurs. Lorsque cette industrie est perturbée parce que des camionneurs et des entreprises de camionnage doivent faire concurrence à de mauvais joueurs, cela affaiblit ces entreprises. Nous avons entendu ici, au Comité, les histoires de propriétaires d'entreprises familiales qui ont littéralement dit à leurs enfants de se retirer du secteur. C'est triste à voir. Nous le constatons aussi au Nouveau-Brunswick.

Nous voulons renforcer cette industrie. Je veux que ces bonnes entreprises familiales prospèrent et soient concurrentielles, mais nous leur nuisons en gardant en place ce moratoire.

J'ai cerné le problème. J'aime croire que j'agis lorsque je vois des problèmes. Je ne suis pas toujours parfait. Je veux régler ce problème. C'est un problème que nous allons régler.

Nous allons le régler grâce au budget. Nous avons affecté des fonds à cet égard. L'ARC sera outillée pour faire respecter la loi... et nous allons lever ce moratoire pour nous assurer que les entreprises reçoivent ce message: « Alors, je vais maintenant produire des feuillets T4A, parce que sinon, je vais être pénalisé. »

Nous voulons renforcer l'industrie. Si nous renforçons l'industrie, nous pourrions faire concurrence. Cela renforce notre économie. Je suis fier des mesures que nous prenons. Espérons que les conservateurs soutiendront notre budget.

• (0850)

Chi Nguyen: J'ai une brève question à poser: À quoi pourraient ressembler les pénalités imposées aux mauvais joueurs? J'aimerais savoir si vous savez à quoi elles pourraient ressembler.

L'hon. Wayne Long: Des amendes seraient imposées, bien entendu, en fonction de l'ampleur de la situation. S'il s'agit d'une petite entreprise et d'un seul feuillet T4A ou d'une grande entreprise qui encourage les conducteurs à se constituer en société, les amendes augmenteraient. En fin de compte, nous voulons aller de l'avant. Nous voulons améliorer les mesures d'application de la loi.

Pour adopter le budget, il faudra que les membres de l'opposition, je l'espère, le soutiennent. Nous avons prévu beaucoup d'excellentes mesures dans le budget. Il s'agit d'un budget générationnel qui transformera notre pays. Nous allons bâtir notre économie. Nous allons investir les uns dans les autres. Espérons que les conservateurs se joindront à nous et soutiendront le budget.

Le président: Merci, madame Nguyen.

Merci, monsieur le secrétaire.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur le secrétaire d'État, selon Emploi et Développement social Canada, des entreprises non conformes disparaissent tout simplement dès qu'elles voient arriver des vérificateurs. Elles disparaissent dans la nature, et elles réapparaissent sous un autre nom. Il devient alors difficile de les prendre en défaut.

C'est pour cette raison que je vous demandais de procéder automatiquement à des audits pour toutes les nouvelles entreprises de camionnage qui ne comptent aucun employé.

Cela dit, on pourrait prendre une autre mesure dissuasive pour empêcher les entreprises de réapparaître systématiquement sous un autre nom. Il s'agirait de publier les noms des administrateurs et des entreprises qui sont impliqués dans ce type d'activité. Présentement, l'Agence du revenu du Canada n'a pas pour politique de publier le nom des entreprises qui se sont fait prendre.

Avez-vous l'intention de changer cette mesure?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Cela touche la vie privée, ce que l'ARC doit ou ce que nous devons bien évidemment respecter. La divulgation générale de noms irait à l'encontre de la protection des renseignements personnels, et il y a probablement de meilleurs moyens d'appliquer la loi. Une fois de plus, il s'agit clairement d'une mesure qui pourra...

• (0855)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends votre point de vue, mais je vais me permettre d'être fortement en désaccord. Si les entreprises fautives réapparaissent continuellement sous un autre nom, on ne règle pas le problème. Or, on sait que c'est une pratique courante dans le domaine.

Monsieur le secrétaire d'État, depuis cinq ans, une seule entreprise a été déclarée coupable pour fraude fiscale devant les tribunaux, et cela s'est produit la dernière fois il y a cinq ans.

D'une part, je trouve ça absolument inacceptable. D'autre part, sachez que, pendant que le gouvernement se tourne les pouces, on a perdu 1 000 emplois au Québec dans le domaine du camionnage. Il s'agit de gens honnêtes. Il s'agit d'entreprises qui fonctionnaient en respectant les lois et qui ont maintenant du mal à survivre à cause de ces entreprises.

Je trouve ça inacceptable, et je m'explique mal comment il est possible que cette situation se produise, qu'il y ait aussi peu d'intervention de la part du gouvernement et des autorités s'il n'y a pas de commande politique derrière ça.

J'aimerais juste être rassuré. Avez-vous donné une quelconque commande politique pour empêcher toute mesure de coercition?

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: Nous allons, d'abord et avant tout, adopter ce budget. Nous avons reconnu qu'il y a un problème, et nous nous en occupons. Nous prévoyons des fonds dans le budget. Nous allons par la suite prévoir des montants de 77,6 millions de dollars et de 19,2 millions de dollars pour l'application de la loi. J'ai la conviction et l'assurance que l'ARC fera respecter la loi... De toute évidence, nous allons respecter la vie privée, mais...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Il n'y a donc pas de têtes qui vont rouler. Vous vous contentez de ce résultat.

[Traduction]

L'hon. Wayne Long: ... nous allons y aller une étape à la fois.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le secrétaire.

Nous allons maintenant passer à M. Muys.

Monsieur Muys, c'est un plaisir de vous revoir ici. La parole est à vous, monsieur. Vous avez cinq minutes.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): D'accord. Merci.

Vous avez parlé de la possibilité d'amendes. Vous avez parlé des déductions qui ne sont pas effectuées par les personnes qui profitent du système.

L'hon. Wayne Long: Vous parlez des entrepreneurs indépendants.

Dan Muys: Les entrepreneurs indépendants... Ah, bien sûr, nous allons utiliser ce [inaudible].

L'ARC a-t-elle calculé le montant des recettes qui seront générées grâce à ce changement, à ce nouveau modèle?

L'hon. Wayne Long: Nous prévoyons que l'ARC perçoive des recettes de 160 millions de dollars sur quatre ans. Nous allons investir 77 millions de dollars pour renforcer l'application de la loi, et nous croyons que... Nous visons un chiffre de 160 millions de dollars, si c'est ce dont vous voulez parler. Est-ce la question que vous posez, ou parlez-vous du coût économique ou de la perte...

Dan Muys: Quel montant de recettes gouvernementales cela représentera-t-il pour les coffres de l'État?

L'hon. Wayne Long: Oui, ce serait un montant de 160 millions de dollars sur quatre ans.

Dan Muys: D'accord.

Donc, si je fais le calcul inverse, en ce qui concerne l'investissement de 77 millions de dollars et les recettes de 160 millions de dollars... Nous ne savons pas combien de mesures d'application de la loi il faudra mettre en place et combien de camionneurs ou d'entrepreneurs indépendants il faudra pour arriver à ces résultats sur quatre ans.

L'hon. Wayne Long: L'ARC effectue maintenant des vérifications de conformité. Une fois que l'ARC délivre les feuillets T4A... Une fois de plus, le problème c'est que, sans pénalité pour défaut de produire des feuillets T4A... J'ai été en affaires. Il n'y a parfois aucun incitatif pour les produire. Si ces feuillets ne sont pas produits, nous ne pouvons les trouver; ils ne se trouvent pas dans le système. Lorsque les feuillets T4A sont produits, l'ARC peut faire le suivi de l'impôt, des audits, et effectuer des vérifications de conformité, et je crois que c'est en sorte une prophétie qui se réalise. Une fois que le moratoire sera levé, l'ARC disposera de toutes sortes de moyens d'effectuer des vérifications et de coincer les mauvais joueurs...

Dan Muys: Toutefois, certains de ces...

L'hon. Wayne Long: ... et les personnes qui ne produisent pas de feuillets T4A. Nous savons tous ce qui se produit.

Dan Muys: Au cours des deux dernières années, certains de ces mauvais joueurs, sans la levée du moratoire, ont été démasqués. N'est-ce pas?

L'hon. Wayne Long: C'est exact.

Dan Muys: Cela ne vous permet-il pas de déduire combien de mauvais joueurs se feront prendre?

• (0900)

L'hon. Wayne Long: Nous allons continuer d'effectuer des vérifications de conformité et de surveiller les mauvais joueurs. Je suis tout à fait convaincu que les 77,6 millions de dollars que nous investissons dans ce budget permettront...

Une fois de plus, soyons clairs. À aucun moment, il ne s'agit d'un objectif fixe. C'est une cible en mouvement. Elle bouge. Je crois que l'investissement de 77,6 millions de dollars est déjà un premier grand pas en avant. Je crois que la levée du moratoire que le gouvernement Harper a imposé, en 2011, est un grand pas.

Nous sommes déterminés à renforcer l'industrie du camionnage. Nous savons que l'industrie du camionnage est extrêmement favorable à ces mesures, et nous avons très confiance en ces mesures.

Dan Muys: D'accord, mais nous avons parlé avec l'industrie du camionnage. Avec tout le respect, mentionner quelque chose qui s'est produit il y a 14 ans pour en quelque sorte vous absoudre de toute responsabilité, c'est plutôt énorme, étant donné que, de toute évidence, cette situation catastrophique a dégénéré au cours des dernières... Nous avons entendu l'Alliance canadienne du camionnage le dire très clairement, et, en toute honnêteté, pas seulement pendant nos audiences. Je siège au Comité depuis 2021. Nous avons déjà reçu l'Alliance canadienne du camionnage ici. Nous avons tenu ces discussions. Nous l'avons entendu, et aucune mesure n'a été prise.

On parle d'un groupe de travail mixte et d'une coopération interministérielle. C'est ce que vous visez au moyen de ces dispositions, mais, bien entendu, cela a déjà été fait au cours des dernières années.

Pourrait-on s'attendre à obtenir des résultats mesurables en imposant des amendes? Pour revenir à la question précédente, je sais que vous avez parlé de la modulation des amendes, mais existe-t-il un nombre cible de poursuites et d'amendes? Comment applique-t-on la loi à cet égard?

L'hon. Wayne Long: Les 77,6 millions de dollars que nous allouons à l'ARC, qui est un montant déterminé dans le budget, serviront à des mesures d'application de la loi. Il ne fait absolument aucun doute que, lorsque le moratoire sera levé et que les entreprises

produiront des feuillets T4A, on effectuera davantage de vérifications de conformité et d'audits. Nous serons en mesure de coincer les mauvais acteurs.

Nous prévoyons que cette mesure générera des recettes de 160 millions de dollars, pour un investissement, si vous voulez, de 77 millions de dollars.

Vous savez, il n'est pas vraiment question des 160 millions de dollars par rapport aux 77 millions de dollars. Il est question d'uniformiser les règles du jeu. Il est question de bâtir une industrie du camionnage plus forte et plus saine pour notre pays.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le secrétaire.

Pour terminer cette série de questions, nous allons passer à M. Kelloway pour cinq minutes.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président. C'est un plaisir de voir ici le secrétaire d'État et les représentants du ministère.

Mes questions s'adresseront aux représentants du ministère, et non au secrétaire d'État, vous pouvez donc boire de l'eau, monsieur le secrétaire, pour au moins cinq minutes.

Le Bloc et les conservateurs collaborent pour faire adopter une motion qui obligera l'ARC à fournir des renseignements fiscaux de nature sensible qui datent de nombreuses années. La motion réclame la production de tous les documents, courriels et messages textes liés à la conformité. Je me demandais si vous pouviez nous donner une idée de ce que cela pourrait coûter.

Au Comité, nous avons constaté que des documents produits avaient été divulgués aux médias par des membres du Comité.

J'aimerais ensuite savoir quelles sont les infractions commises? Je me demandais si vous pouviez nous en parler un peu. Quelles sont les infractions commises par une personne qui fournit les renseignements fiscaux personnels de Canadiens sans leur consentement ou les amendes qui lui sont imposées? Cela vaut pour tout le monde ici.

[Français]

Jean-François Fortin (commissaire délégué, Agence du revenu du Canada): Merci de la question.

Je ne sais pas si nous serons en mesure de répondre maintenant à la première partie de la question sur les coûts liés à une demande de production de documents. D'abord, il faudrait que nous en sachions un peu plus sur la nature de la demande et sur ce que ça implique. Nous pourrions faire un suivi sur ce sujet auprès du Comité.

C'est la même chose pour les peines et les sanctions, mais cette question est fondamentale. Ça porte d'abord sur l'application de l'article 241 de la Loi sur l'impôt sur le revenu qui, comme vous le savez, protège les renseignements confidentiels liés aux contribuables canadiens.

Notre système est basé sur un système volontaire. Par ce système, l'ARC obtient des renseignements de nature très délicate de la part de tous les Canadiens, et nous devons protéger ces renseignements. La pire des sanctions est une infraction pénale, qui peut éventuellement conduire à l'emprisonnement. C'est quelque chose de sérieux. Cela explique pourquoi, à l'ARC, nous devons conserver ces renseignements et mettre des mesures en place pour les protéger.

Ça explique aussi pourquoi l'ARC ne peut communiquer ce type de renseignement que dans certaines circonstances. Celles-ci doivent être encadrées par des protocoles d'entente et par des dispositions de la Loi. Par contre, en l'absence de dispositions précises permettant la communication de renseignements confidentiels, l'ARC et chacun de ses employés ont l'obligation de prendre des mesures pour éviter que des renseignements confidentiels soient communiqués à l'extérieur de l'organisation.

• (0905)

[Traduction]

Mike Kelloway: Merci d'avoir répondu à mes questions, surtout la dernière au sujet des renseignements sensibles, des amendes et des conséquences.

Je dois dire que j'ai dit un petit bobard, monsieur le secrétaire d'État, et je vais vous poser deux ou trois questions, si vous me le permettez.

Je crois que, dans tout ce témoignage, ce que j'ai aimé c'est vous entendre parler de votre expérience dans le secteur privé en tant que propriétaire d'entreprise. Vous pouvez très bien comprendre ce dossier, surtout la question du modèle « Chauffeur inc. ». Encore une fois, je crois qu'il faut vraiment souligner l'importance d'adopter le budget, parce que des solutions y sont proposées.

Vous avez parlé de l'aspect financier. Pour terminer, si vous le pouvez, pourriez-vous dans les quelques minutes qui nous restent, nous dire, en termes simples, pour ceux qui regardent à la maison ou ceux qui liront les transcriptions, comment cet argent permettra de trouver des solutions, si vous le pouvez.

L'hon. Wayne Long: Merci de la question, et bonjour.

Comme vous l'avez dit, avant d'avoir une incroyable occasion d'entrer en politique, j'étais propriétaire d'une petite entreprise. J'ai travaillé pour une entreprise internationale, fait affaire avec beaucoup d'expéditeurs et expédié beaucoup de choses. Parfois, pour un expéditeur, ou une entreprise qui a des marchandises à expédier, une différence de quelques sous la livre peut vouloir dire que l'entreprise est en activité ou qu'elle doit fermer ses portes; ça, c'est la première chose.

Parfois, les expéditeurs peuvent être tentés d'offrir des taux plus bas. Ils peuvent le faire; c'est ça, faire des affaires, mais si ce taux plus bas est offert parce que ce joueur ne joue pas franc jeu, qu'il ne paie pas ses impôts, ne fait pas ses déductions à la source et ne forme peut-être même pas ses employés et qu'il se sert d'équipement de qualité inférieure, ce n'est pas ce qui bâtira notre économie et qui renforcera nos secteurs et l'économie. Nous devons corriger cela. C'est quelque chose que nous savons que nous devons corriger.

Évidemment, votre comité a entendu beaucoup de témoignages, et nous passons à l'action. Nous sommes un nouveau gouvernement. Nous avons été élus le 28 avril. Je me souviens de ce jour-là. Je suis sûr que tous les députés s'en souviennent. J'ai eu le privilège d'être nommé à ce poste. J'ai pris mes fonctions en disant: « Je vais passer à l'action. Je vais cerner les problèmes et je vais essayer de régler les problèmes d'iniquité que je verrai. » C'en était un. Les camionneurs et les expéditeurs ne jouaient pas selon les mêmes règles et sur un pied d'égalité.

L'hon. Wayne Long: Les mesures que nous prenons dans ce budget générationnel et transformationnel régleront le problème.

Merci.

Mike Kelloway: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Au nom de tous les députés, monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais seulement vous remercier, votre équipe et vous, d'être présents ce matin.

L'hon. Wayne Long: C'était un plaisir.

Le président: Chers collègues, je vais suspendre la séance deux ou trois minutes, le temps de passer au prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue jusqu'à convocation par la présidence.

• (0905)

(Pause)

• (0915)

Le président: Reprenons nos travaux.

Chers collègues, j'aimerais maintenant accueillir le deuxième groupe de témoins.

Nous accueillons M. Jean-François Fortin, commissaire délégué, M. Marc Lemieux, sous-commissaire, Direction générale des programmes d'observation; et M. Mohammad Rahman, directeur général, Direction de l'observation des entreprises, Direction générale des recouvrements et de la vérification, tous de l'Agence du revenu du Canada.

Bienvenue à vous tous, et je vous remercie d'être présents ce matin.

Nous allons passer directement à la période de questions, et je vais donner la parole à M. Albas.

Monsieur Albas, vous avez la parole pour six minutes.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Merci à nos fonctionnaires d'être présents aujourd'hui et de leur engagement indéfectible envers notre pays.

J'ai posé à notre secrétaire d'État une question très précise. Si le budget devait être adopté, et si ces dispositions entraient en vigueur, à quand serait la mise en œuvre? Nous aimerions savoir quand ces mesures entreraient en vigueur.

Jean-François Fortin: Une fois que le Parlement aura donné son approbation, nous pourrions aller de l'avant. Il y a un moratoire en place. Les T4A existent déjà, tout comme le système de pénalités, donc nous pourrions mettre ces mesures en œuvre très rapidement.

J'aimerais ajouter que la deuxième partie de la proposition vise aussi à ajouter des ressources, ou une équipe de la conformité qui s'en chargerait. Nous devons y voir, mais nous travaillons déjà là-dessus, donc cela s'ajouterait aux efforts que nous déployons déjà.

Il faudrait tout d'abord s'assurer que les entreprises de camionnage remplissent leur feuillet T4A et qu'elles respectent cette part de leurs obligations et responsabilités et pouvoir imposer des pénalités.

La deuxième partie de la question de la conformité est le modèle « Chauffeur inc. ». En passant, ce n'est pas un modèle illégal, mais si vous travaillez pour ce type d'entreprise, vous devez respecter vos obligations fiscales. Vous devez payer vos impôts, et il y a certaines déductions que vous ne pouvez pas réclamer. Le taux d'imposition est plus élevé, mais, puisque nous allons recevoir les T4A, nous pourrions reconnaître les entreprises de services personnels et mieux intervenir.

J'aimerais aussi souligner que la formation serait toujours un élément important de l'équation. Ce ne sera pas seulement une question de conformité et d'application de la loi.

● (0920)

Dan Albas: D'accord, merci de la réponse.

Monsieur le président, j'ai oublié de mentionner que j'allais partager mon temps avec M. Barsalou-Duval; je vais donc lui céder la parole.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Lors des deux dernières réunions, nous avons eu des discussions concernant l'ajout d'autres réunions à cette étude pour faire comparaître des témoins et obtenir des documents. Je pense qu'il est important, avant la fin de cette réunion, que le Comité prenne une décision, étant donné que c'est la dernière réunion prévue sur le sujet.

Je vais proposer une motion qui, essentiellement, combine les deux motions qui ont déjà été présentées lors des réunions précédentes.

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande au ministère 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, depuis le 1^{er} janvier 2018; et

Que le Comité ajoute deux réunions supplémentaires de deux heures chacune dans le cadre de l'étude sur l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, afin que soient entendus, dans la première rencontre, les témoignages des victimes des camions lourds et les représentants des organismes Justice for Truck Drivers, le Caledon Community Road Safety Advocacy Group (CCRSA) et The Joy Smith Foundation ainsi que, dans la seconde rencontre, les témoignages des représentants de 6S Trinity Transport, J+R Hall Trucking, Dan Express, Carmen Transportation, Ludwig Transport Limited et Poste Canada.

Je pense que cela résume les discussions qui ont eu cours pendant plusieurs heures avec les gens autour de la table lors des deux réunions précédentes.

J'invite les membres du Comité à adopter cette motion afin d'avoir un plan de travail pour terminer cette étude adéquatement.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Chers collègues, je vais suspendre la séance deux ou trois minutes pour distribuer le document et que tout le monde ait une copie.

La séance est suspendue jusqu'à convocation par la présidence.

● (0920)

(Pause)

● (0930)

Le président: Reprenons.

Chers collègues, quelqu'un a-t-il des commentaires à formuler au sujet de la motion présentée par M. Barsalou-Duval?

[Français]

Je donne la parole à M. Lauzon.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins de leur patience. Nous devrions, en principe, régler ça assez rapidement. Nous reviendrons ensuite à nos questions en cours pour le reste de l'heure.

Il y a deux choses très importantes sur cet avis de motion. Évidemment, la nuit porte conseil. Une fois la dernière réunion terminée, j'ai pu relire mes documents à tête reposée.

Je ne suis vraiment pas d'avis, aujourd'hui, qu'il faut inviter les familles touchées par l'accident. Je trouve un peu exagéré que ce comité puisse faire témoigner des personnes vulnérables, des personnes touchées par un accident aussi grave que celui-là. Compte tenu de tout ce qui s'est passé, nous sommes tous du même côté.

Je sais que, pour les conservateurs et les bloquistes, il est important de les faire venir ici, mais, pour une fois, pourrions-nous mettre la partisanerie de côté? Il y a d'autres moyens d'aller chercher de bonnes sources que de faire venir des témoins de ces familles et de leur faire revivre ça.

Selon moi, la partie de la motion voulant que nous convoquions des témoins qui ont vécu un accident lié au camionnage est de trop. Nous savons ce qui s'est passé. Nous en sommes témoins.

Je voudrais absolument retirer la mention des témoignages des victimes, tout d'abord, avant d'aller plus loin.

C'est le premier point que j'aimerais apporter, monsieur le président.

● (0935)

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Albas, puis ce sera à Mme Nguyen.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Pour moi, c'est vraiment surprenant de voir des libéraux s'opposer ouvertement à la possibilité d'inviter des gens dont la vie a complètement changé.

Xavier Barsalou-Duval: [Inaudible]

Dan Albas: Je ne vois rien de mal à inviter des victimes ici et à leur donner une voix, afin de pouvoir terminer cette étude efficacement en y intégrant tous les points de vue, monsieur le président. Je ne vois pas pourquoi les libéraux s'opposeraient à la possibilité de convoquer des victimes et de les inviter à témoigner.

J'espère seulement que nous pourrions adopter rapidement la motion et revenir à nos témoins.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Albas.

Madame Nguyen, vous avez la parole.

Chi Nguyen: Merci, monsieur le président.

Je note, dans la nouvelle version de la motion...

Je sais que nous avons parlé longuement de la possibilité que, avec des points de vue supplémentaires, nous pourrions parfaire notre étude et entendre les témoignages de membres de la famille des victimes de conduite dangereuse, etc.

Toutefois, une partie de la motion me préoccupe, celle qui concerne la production de documents. Je pense que les fonctionnaires ont parlé un peu du temps que cela prendrait et des défis liés au caractère confidentiel de ce genre de choses. Même s'il est très important d'obtenir ce témoignage, je crois que nous aurions avantage à nous concentrer sur les aspects qui seront utiles pour l'étude et qui nous aideront à aller de l'avant. Je ne dis pas que l'information ne serait pas utile, mais, compte tenu de la complexité de ce qu'il faut faire et des ressources considérables nécessaires, j'aimerais m'assurer que l'on reçoit vraiment les témoins que nous devons entendre et que nous nous concentrons là-dessus.

Je ne suis pas à l'aise avec la nouvelle version modifiée de la motion. J'aimerais reprendre la conversation là où nous l'avons laissée précédemment.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

Monsieur Barsalou-Duval, c'est à vous.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par aborder les commentaires de Mme Nguyen sur la motion.

La dernière fois, au moment de commencer les discussions, j'avais mentionné que nous étions ouverts à l'idée de débattre d'amendements raisonnables. Ma collègue a quand même eu pas loin d'une semaine pour réfléchir à la question. Elle a peut-être des propositions à nous faire.

Pour ce qui est de faire témoigner les victimes, je vais vous avouer, monsieur le président, que je tombe vraiment des nues. Ce ne serait pas la première fois que des victimes d'un accident ou de problèmes touchant la scène fédérale viendraient témoigner en comité. C'est même une chose à laquelle on doit s'attendre, de façon générale, surtout quand c'est la volonté de ces personnes.

Nous ne forçons personne à venir témoigner. Nous disons juste que ce sont à elles de décider si elles veulent venir, si elles pensent que c'est une bonne façon pour elles de témoigner de ce qu'elles ont vécu. Elles peuvent vouloir nous communiquer cela afin de faire en sorte que les décideurs, ceux qui écrivent les lois et ceux qui votent, soient conscients de ce qu'elles ont vécu.

Je pense que c'est légitime, surtout que des personnes en ont fait la demande. Nous avons reçu des lettres de groupes de gens qui sont victimes de ces situations, qui ont perdu des êtres chers dans leur famille et qui aimeraient pouvoir en parler au Comité.

Les libéraux ont peut-être peur, en fait, de les regarder dans les yeux, monsieur le président. Les libéraux ont peut-être quelque chose à se reprocher à ce sujet. C'est peut-être pour ça qu'ils ne veulent pas entendre ce qu'elles ont à dire. En tout cas, je suis très déçu de la réaction de mon collègue d'en face.

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

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Greaves.

Monsieur Greaves, vous avez la parole.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour, chers collègues.

J'aimerais moi aussi parler de la motion. Avec tout le respect que je vous dois, j'essaie de me mettre à la place d'une personne qui a été victime d'un accident de la route, qui était dans un véhicule impliqué dans un accident avec un camion sur une de nos autoroutes.

Nous savons qu'il y en a. Nous savons que c'est un problème grave dans différentes régions du pays, mais en tant que personne qui a vécu une telle situation, qui circulait sur un segment assez vide et peu utilisé de la Transcanadienne et qui s'est fait percuter par un camion, j'essaie de comprendre en quoi cette expérience m'éclairerait davantage sur le modèle d'affaires et les violations du système fiscal, qui sont en fait au cœur de cette étude et du travail de notre comité.

Les témoignages que nous avons entendus ont porté sur différents points de vue qui expliquent pourquoi nous avons, au sein du secteur du camionnage, un si grave problème de classification erronée de personnes qui, dans les faits, font de la fraude fiscale. C'est l'enjeu fondamental que nous examinons ici, qui tient en partie aux conséquences des conditions routières et aux camionneurs et aux personnes qui, comme nous l'ont dit de nombreux témoins, ici, ne sont pas suffisamment formés ni préparés par leur employeur pour remplir leurs fonctions ou qui n'ont pas suffisamment d'expérience dans la conduite d'un gros véhicule, ce qui découle de la fraude commise.

Je ne comprends pas en quoi le point de vue des victimes nous permettrait d'identifier les causes et les structures sous-jacentes du modèle « Chauffeur inc. » qui seraient pertinentes pour ce que nous essayons d'examiner en comité, monsieur le président. En fait, je crois plutôt que certains membres du Comité profitent de l'occasion, comme nous l'avons déjà vu, pour politiser les décès sur nos routes et se servir comme d'un prétexte de la peine et de la douleur immenses que nous ressentons tous quand des gens perdent la vie et des autres souffrances associées aux conditions routières dangereuses plutôt que de chercher des solutions qui aideront réellement à régler à la source la cause du problème.

Monsieur le président, en plus du caractère incertain du genre de contributions qu'offriraient les victimes pour régler le problème qui les a grandement traumatisées, il y a un aspect pratique à l'utilisation des ressources gouvernementales, le temps considérable que cela demanderait aux fonctionnaires, je dirais même en les empêchant de travailler sur d'autres dossiers, alors que les membres de l'opposition sont prompts à critiquer et à dire que le travail n'avance pas aussi rapidement qu'ils l'aimeraient ou ne va pas dans la direction qu'ils voudraient. Monsieur le président, les fonctionnaires auront besoin d'énormément de ressources pour passer au peigne fin des années et des années de documents et les rendre accessibles aux membres de l'opposition, dont le seul but est d'en trouver qui embarrasseront le gouvernement.

Je dirais, monsieur le président, que ce n'est pas quelque chose qui nous permettra réellement d'atteindre les objectifs de notre comité qui essaie de trouver et de mettre en œuvre de vraies solutions à un modèle d'affaires qui pratique la fraude fiscale et qui est devenu endémique au sein de ce secteur.

Pour ces raisons, monsieur le président, je pense qu'il serait préférable que notre comité continue de questionner les témoins, ce matin, qu'il poursuive la discussion en se fondant sur la quantité importante de preuves et de témoignages que nous avons déjà reçus. Nous devons aussi avancer, plutôt que regarder en arrière et retarder davantage le processus de notre comité, sans compter que selon moi, le matériel amassé depuis sept ans ne concerne que vaguement les questions que nous examinons.

Merci, monsieur le président.

● (0940)

Le président: Merci, monsieur Greaves.

[Français]

Monsieur Lauzon, je vous cède la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Pour répondre à mes collègues, je dirai que je suis un libéral parce que je suis intimement convaincu que nous devons assumer un devoir d'humanité et qu'il faut faire preuve de respect envers les familles. Ces deux éléments font partie de nos valeurs libérales.

Présentement, il y a une confusion entre comité et tribunal.

Le Comité a pour mandat de faire des études. Pendant la semaine, nous avons l'occasion de nous préparer en lisant nos documents et en révisant la liste des témoins. Je ne vois rien dans le mandat du Comité qui justifie d'enquêter sur une famille vulnérable. J'ai de la misère à accepter cette idée. Cela ne sert à rien d'éviter de voir la réalité. Elle est là, et il faut y faire face.

Il n'y a rien de pire que la douleur causée par la perte d'un membre de la famille. Cela ne doit pas devenir un outil de persuasion politique. C'est mon opinion, et elle n'a jamais changé. J'ai déjà vécu ce type de situation dans d'autres comités. Je suis membre de comités depuis mes débuts en politique, en 2015, et je peux vous dire que j'en ai vu de toutes les couleurs.

Par contre, ce que j'ai vu aujourd'hui, à savoir le fait que vous avez partagé votre temps avec les conservateurs, monsieur Barsalou-Duval, cela s'appelle une coalition. C'est la première fois que je vois cela depuis 2015. Le fait de se communiquer des éléments d'information les uns aux autres, c'est correct. Nous l'avons tous fait, y compris entre nous, mais, le fait de partager du temps avec des conservateurs pour proposer un amendement ou une modification à la motion, c'est une première.

Pour revenir au dossier dont nous parlons, nous ne savons même pas quoi faire par rapport à ces témoins, monsieur Barsalou-Duval. Nous ne voulions pas les faire témoigner devant les autres témoins pour ne pas les influencer ou les rendre plus malheureux. Dans ce cas, pourquoi devrions-nous les faire venir s'ils ne peuvent pas être présents en même temps que les autres témoins?

Il y a des raisons humaines et des raisons liées au deuil qui appartiennent à la famille. Selon moi, donner la parole aux familles endeuillées n'aiderait pas le Comité à prendre des décisions quant aux recommandations à retenir dans le rapport qu'il devra produire.

Mon opinion ne changera pas. Je vous demande de considérer le retrait de la liste des témoins les membres de la famille ou les témoins liés à l'accident mortel.

● (0945)

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole.

[Traduction]

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Je crois que j'ai dit il y a déjà plusieurs séances que les objectifs allaient encore être déplacés. J'aurais aimé que ma prédiction se révèle fausse, mais il semble que j'ai eu raison.

J'ai aussi dit il y a déjà plusieurs sessions que nous souhaitons remettre au gouvernement un rapport sur cette importante étude, qui a des répercussions sur les conducteurs, l'industrie et les gens, d'un océan à l'autre.

Premièrement, je crois que nous voyons se dessiner une tendance.

Deuxièmement, en toute honnêteté, je suis déçu que quelqu'un ait dit — sans vouloir citer M. Barsalou-Duval — que nous essayons de cacher des choses ou que nous nous moquons des victimes. Je me dis tout de suite que, lorsque nous tenons de tels discours en comité ou en politique, les choses vont mal.

Honnêtement, je suis piqué au vif — même si en politique on ne doit rien prendre comme une attaque personnelle — d'entendre que nous ne sommes pas là pour aider les gens. Je crois que dans un gouvernement, dans l'opposition, peu importe d'où vous venez, que vous soyez fédéraliste ou souverainiste, vous avez le devoir de protéger vos électeurs et les Canadiens. Nous ne sommes pas du même avis là-dessus. Mais, lorsque nous en arrivons là, l'argument de la personne qui tient de tels propos est réduit à néant. Je suis déçu d'entendre ce genre de discours.

Le député à ma droite a parlé de certains points que je devrais développer.

Quelqu'un a dit qu'il tombait vraiment des nues. Eh bien, moi aussi — grand bien vous fasse.

Je ne suis pas certain de pouvoir encore voir les différences, de ce côté-là. Vraiment pas. Il y en a une importante, mais il n'y en a pas beaucoup d'autres après celle-là.

Nous sommes ici pour présenter un rapport solide au gouvernement. Je vois que cette étude est absolument essentielle pour chacun d'entre nous. Je ne vais pas jouer à de petits jeux politiques et dire qu'elle n'est pas importante pour telle ou telle personne. Elle est importante pour tout le monde. Elle est importante pour les Canadiens. Nous devons soumettre ces recommandations au gouvernement. Je veux que cela se fasse, pour que le rapport soit remis entre les mains des personnes compétentes. Puis je veux tourner la page et faire une étude sur les ports, ceux de la côte Ouest, de Montréal et du Canada atlantique.

Je suis déçu par la tournure des choses. Je crois que nous pouvons corriger le tir. Je pense que nous n'en avons pas encore terminé, comme l'a dit M. Lauzon. J'espère que nous pourrions terminer en temps voulu.

Je cède la parole.

● (0950)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Madame Cody, allez-y.

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

C'est très décevant de voir des collègues d'un autre parti bloquer une motion qui vise simplement à entendre les témoignages des victimes. La reddition des comptes ne devrait pas nous faire peur. Il s'agit d'entendre les victimes et de valider leur expérience. Je crois qu'il est de notre devoir de savoir exactement ce qu'elles ont vécu. Nous pouvons en tirer des leçons.

En fin de compte, nous ne travaillons pas pour le gouvernement; nous travaillons pour les Canadiens, pour le vrai monde.

Le président: Merci beaucoup, madame Cody.

Madame Nguyen, allez-y.

Chi Nguyen: Merci beaucoup.

Je tiens à répéter que je crois qu'il est important d'entendre d'autres témoins. Ce qui me préoccupe, c'est le temps et les ressources qu'exigeront la production de ces documents et l'efficacité de ce travail, alors que cela s'apparente à une expédition de pêche. Beaucoup d'éléments confidentiels sont en jeu. L'ARC devra déployer énormément de ressources pour respecter l'échéance. C'est le point que je tiens à souligner de nouveau.

Je crois qu'il est important d'entendre les victimes. Je crois que c'est une perspective que les Canadiens veulent aussi connaître, qui fera partie des connaissances réunies dans le cadre de ce travail. Je crois que nous pouvons tous nous entendre pour dire que cette étude a été très instructive et importante. J'ai hâte de voir notre gouvernement agir sur le budget et mettre en œuvre les mesures que nous souhaitons voir découler de ce rapport. Nous voulons voir l'analyse et les recommandations réfléchies qui déboucheront de ce travail très important.

Je crois que si nous mettons l'accent sur ce qui doit être fait, nous pourrions rendre justice aux efforts déjà consentis et terminer le travail de manière cohérente pour pouvoir aller de l'avant et continuer d'agir. Je crois que le gouvernement a clairement montré qu'il veut prendre des mesures et aller de l'avant. Nous allons notamment réinstaurer le moratoire sur les feuillets T4A. Nous prenons des mesures et nous avons fourni des occasions de nous assurer de réagir rapidement. De plus, nous voulons que le Comité élabore un rapport plus complet, qui nous permettra de poursuivre le travail.

Les parties de la motion concernant la comparution de témoins et les points de vue supplémentaires m'intéressent, mais la partie qui concerne la production de documents est, selon moi, un enjeu continu.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

Chers collègues, j'ai sur ma liste M. Greaves, M. Lauzon, M. Kelloway et M. Barsalou-Duval. Je crois que presque tous ont eu la parole, et nous allons faire un autre tour de table.

Je demande à tout le monde d'essayer de trouver un terrain d'entente. Le greffier a réussi à nous trouver des ressources jusqu'à 10 h 51. Il nous reste une heure. Essayons de régler la question pour pouvoir passer à autre chose. Comme vous le savez, rien n'est planifié pour notre prochaine réunion. Je tiens simplement à le dire aux fins du compte rendu.

Monsieur Greaves, la parole est à vous.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

C'est frustrant; j'ai l'impression que ces réunions peuvent continuellement aller de l'avant de manière productive et que nous pouvons terminer cette étude, ce qui permettra au gouvernement de

mettre en œuvre ses recommandations, que les membres de l'opposition semblent vouloir et soutenir. Si mon compte est bon, je crois que cette coalition, disons, entre les membres de l'opposition dure depuis trois réunions, et qu'ils essaient de faire dérailler à des fins explicitement partisans l'excellent travail que ce comité pourrait réaliser.

[Français]

Il est dommage que les députés de l'opposition se soient alliés pour paralyser le Comité et l'empêcher d'être productif. Au lieu de discuter d'autres sujets importants, ils préfèrent retarder ce processus dans l'espoir qu'une occasion se présente de mettre le gouvernement dans l'embarras.

[Traduction]

Cela semble être la motivation des membres de l'opposition, et c'est regrettable. La distinguée députée vient de dire que nous sommes tous ici pour servir les Canadiens, et c'est tout à fait exact. Comment pouvons-nous servir les Canadiens en continuant de tourner en rond sur cette question et en retardant de manière significative la clôture de notre travail?

Il est évident qu'il est hautement improbable que les fonctionnaires puissent produire des documents couvrant une période de sept ans dans les 30 jours comme le demande la motion. Il y a une tension. L'opposition espère faire adopter une motion voulant que les documents soient produits dans un délai de 30 jours, ce qui est raisonnablement impossible, et elle pourra ensuite clamer haut et fort que le gouvernement est intransigeant et que la fonction publique ne veut pas coopérer dans ce dossier.

Ces moments serviront à produire des vidéos de 30 secondes, comme le font si souvent les partis de l'opposition, le gouvernement le voit bien. La plupart du temps, les réunions du Comité ne servent pas à tenir des discussions productives, malheureusement, mais à trouver une occasion de salir le gouvernement et à le mettre dans l'embarras alors que, dans les faits, nous pourrions faire des progrès, non seulement pour terminer cette étude, sur laquelle le Comité travaille déjà depuis quelque temps, mais aussi de régler de nombreuses autres questions très pertinentes pour le mandat du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, une foule de questions concernant l'ensemble du pays qui, je crois, sont d'un grand intérêt non seulement pour les membres de l'opposition, mais aussi pour tous les membres du gouvernement.

J'invite mes collègues à se demander si cette façon de faire est la meilleure façon d'utiliser notre temps, et, bien entendu, les ressources publiques du gouvernement et les fonctionnaires, et s'il ne serait pas mieux pour nous de parvenir à un accord plus raisonnable, qui ne servira pas seulement à aller à la pêche et à permettre au parti de l'opposition de formuler à l'avance ses critiques, comme il le fait fréquemment.

Monsieur le président, je crois réellement que nous pouvons parvenir à une meilleure résolution, et j'espère que les membres de l'opposition y réfléchiront, pour que nous puissions non seulement terminer cette étude et apporter les changements nécessaires pour améliorer la sécurité du secteur du camionnage et la sécurité sur nos routes, mais aussi permettre à notre comité de s'occuper d'autres questions pressantes relatives à la santé de notre économie, au transport de marchandises par voies terrestre, ferroviaire et maritime, à l'état des ports canadiens et aux investissements nécessaires pour soutenir l'économie canadienne en ces temps difficiles. Monsieur le président, le Comité s'intéresse à une foule de sujets, et les membres ont de nombreux intérêts en commun; j'espère que nous allons trouver une solution, pour éviter les interactions plus partiales et difficiles que nous avons eues et aller de l'avant.

Merci, monsieur le président.

● (0955)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Mon intention est d'en finir avec la motion. J'aimerais qu'on retire la partie concernant les témoins de votre motion, monsieur Barsalou-Duval. Dès que le Comité aura tenu ces deux rencontres, il faudrait qu'il adopte la motion immédiatement, sans débat ni amendement. Il pourra par la suite donner aux analystes toutes les instructions nécessaires à la rédaction du rapport. Nous pourrions ainsi garantir la mise en œuvre de cette motion dans des délais opportuns pour permettre la production d'un rapport complet. Il serait important que vous ajoutiez cela dans votre motion. Je ne veux pas en faire un amendement. Nous discutons de la motion, et nous voulons simplement que ce soit fait ensemble.

Bref, nous voulons en finir avec cette motion, et je crois que nous sommes près du but. Je comprends les commentaires des conservateurs sur les témoins. Toutefois, je crois avoir fait le tour de la question, et je ne veux pas revenir là-dessus. Je ne veux pas que cette motion soit traitée de façon émotive. Nous devons prendre des décisions justes et équitables concernant le phénomène « Chauffeur inc. ».

Aujourd'hui, le secrétaire d'État a clairement montré qu'il y a une volonté de s'attaquer à ce problème. Il nous a aussi parlé d'un budget. Il faut commencer par adopter celui-ci. Ensuite, on pourra dépenser les millions de dollars nécessaires. Les fonctionnaires sont là pour répondre à nos questions et nous expliquer comment ces fonds seront dépensés. Ça, c'est important. J'ai très hâte de discuter avec eux des façons dont ils vont dépenser cet argent pour que nous puissions arriver à nos fins et régler le problème une fois pour toutes.

Pour y arriver rapidement, il faut simplement enlever de la motion le passage concernant les témoins et préciser que le Comité, après les deux séances en question, devra immédiatement donner aux analystes toutes les instructions nécessaires à la rédaction du rapport. Ces derniers attendent impatiemment, et je pense qu'ils ont maintenant suffisamment de matériel. Nous pourrions ensuite passer à d'autres études, comme celle sur les ports, et faire avancer les travaux du Comité.

C'est à mon collègue de décider s'il accepte non seulement de retirer de la motion le passage concernant les témoins, mais aussi d'y

ajouter que le Comité doit donner ces instructions immédiatement après la discussion sur l'amendement.

● (1000)

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Monsieur Kelloway, c'est à vous. Allez-y.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier M. Lauzon. Je suis tout à fait d'accord avec ce qu'il vient de dire. Je crois qu'il y a une voie à suivre et que M. Lauzon vient de nous la montrer.

Encore une fois, je sais que le temps presse. Noël approche. Le fait est que nous devons terminer cette étude. Je crois que nous avons bien cerné les thèmes et les points principaux des recommandations que nous devons présenter au gouvernement du Canada. J'aimerais croire que je ne dois pas m'attendre à une autre discussion autour de la table sur une modification à la motion, ou quoi que ce soit d'autre, pour deux ou trois réunions supplémentaires, mais j'ai bien peur que c'est ce qui va arriver.

Vous savez, nous parlons d'un mauvais service. Je pense que c'est un mauvais service rendu à tous les intervenants qui sont venus ici et à ceux qui nous regardent de la maison, dont la vie quotidienne est affectée par cette question et qui ne sont pas présents. Je pense que c'est un mauvais service. Mais je ne mets pas en question les motivations des gens ici présents. C'est là la différence. Je crois que, quand on s'intéresse aux motivations, aux raisons pour lesquelles les gens agissent comme ils le font et s'opposent à certaines choses, c'est une différence d'approche. C'est une différence de philosophie. Si nous prenons cela comme base pour aller de l'avant, je pense que nous arriverons probablement beaucoup plus rapidement à un résultat satisfaisant, pour être franc.

M. Lauzon a également parlé de la prochaine étude que nous voulons mener. Elle porte sur les ports et est liée à la présente étude. Il est important de déposer ce rapport. Nous devons le faire bientôt. En fait, nous devons le faire dès que possible. Ensuite, selon moi, nous devons nous intéresser aux ports. Pourquoi? Parce que nous parlons de grands projets. Nous parlons d'investissements majeurs à Vancouver, à Montréal et dans le Canada atlantique. Il me semble vraiment très important d'inviter ici des gens de toutes les circonscriptions, ou presque, étant donné les investissements qui seront faits et les progrès que nous devons accomplir, en tant que pays, pour être maître de notre destin au chapitre de l'économie, des chaînes d'approvisionnement, et ainsi de suite.

Vous savez, cela a un peu comme un air de déjà vu, mais c'est quelque chose que personne n'apprécie et qui provoque des divergences d'opinions. Si nous parvenons réellement à mener à terme cette étude essentielle pour toutes les parties concernées — les propriétaires, les exploitants, les collectivités et les victimes —, je crois que nous serons dans une bien meilleure position. À l'heure actuelle, encore une fois, il semble que, session après session, c'est ce que nous recherchons; c'est ce que nous recherchons; c'est ce que nous recherchons. Je crois qu'au fond, cela fait partie du problème. Une partie du problème c'est d'atteindre cet objectif afin de commencer quelque chose de nouveau. Ce « quelque chose de nouveau », ce sont les recommandations qui seront transmises à des personnes comme vous, c'est-à-dire les gens du ministère des Transports et d'EDSC, et pas seulement au gouvernement fédéral, en passant. Tout au long de cette étude, nous avons constaté maintes et maintes fois que les responsabilités provinciales en la matière ne sont pas nécessairement efficaces dans de nombreux domaines, et je suis poli.

Nous y revoilà. Nous poursuivrons la discussion, car nous sommes à la croisée des chemins. M. Lauzon a signalé certains domaines pour lesquels nous pouvons approfondir notre réflexion, trouver des solutions et des terrains d'entente, aller de l'avant, mener à bien cette étude et ne pas nous contenter de dire que nous l'avons terminée et de la cocher sur notre liste. C'est absolument essentiel pour le pays, pour chaque province et pour chaque député. Je ne minimise pas la passion des députés pour cette question et son importance, peu importe que ce soit la province ou le territoire.

• (1005)

Nous ne sommes pas exactement là où nous devrions être, mais je crois que nous y arriverons en temps voulu.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

C'est maintenant au tour de Mme Nguyen.

Chi Nguyen: Je crois que nous avons établi qu'il est toujours intéressant d'entendre des témoins supplémentaires. Afin de clarifier davantage les intentions de la motion concernant les documents à produire, j'aimerais connaître l'avis des conservateurs et du Bloc à ce sujet. Nous sommes encore en apprentissage et relativement novices dans la vie parlementaire, il me serait donc très utile de comprendre leur point de vue.

Je sais que nous discutons techniquement de la motion, mais cela m'aiderait à comprendre ce qui est nécessaire au chapitre des ressources. Si les fonctionnaires ont déjà dû le faire par le passé, pourraient-ils nous dire quelles ressources sont nécessaires pour produire ce type de documentation afin que nous puissions examiner cela? Quelles sont les contraintes et les difficultés? Si nous devons le faire, comment pourrions-nous être certains que c'est logiquement la bonne voie à suivre?

Je veux m'assurer que nous mettons l'accent sur les éléments les plus importants pour nous à l'heure actuelle, et surtout que nous parviendrons à une conclusion solide et à d'excellentes recommandations de la part des analystes.

Je suis également consciente du temps de nos représentants et je me demande s'il est sage qu'ils restent ou si nous devrions leur donner l'occasion de partir.

Deux ou trois de ces documents m'aideraient à comprendre où nous voulons en venir.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

Monsieur Greaves, vous avez la parole.

Will Greaves: Je voudrais poursuivre dans la même veine que ma collègue qui vient de parler. Notre distinguée députée soulève en effet une question fondamentale et peut-être pragmatique: que faudrait-il faire pour répondre aux exigences de cette motion, si elle était adoptée?

Je pense que c'est un point qui mérite d'être approfondi et j'aimerais m'étendre un peu plus longuement sur le sujet.

[Français]

J'aimerais demander aux responsables qui sont avec nous, aujourd'hui, de parler des coûts liés à la production de documents de manière étendue, comme l'opposition l'a proposé.

Combien de temps faut-il aux fonctionnaires pour rassembler, examiner et produire ces documents officiels cette année?

Combien cela coûte-t-il aux contribuables canadiens de produire ces documents officiels cette année?

Est-ce la meilleure utilisation des ressources publiques, du temps et de l'énergie de la fonction publique?

Je pense que non, monsieur le président.

• (1010)

[Traduction]

Nous revenons sur la question de vouloir un débat rigoureux, de vouloir s'assurer que tous les membres du Comité sont convaincus que le sujet a été exploré de manière exhaustive, mais je pourrais peut-être inviter nos collègues à expliquer plus en détail pourquoi cette motion nous permettra réellement de réaliser notre objectif, qui est de trouver une solution à un modèle d'affaires problématique, à un modèle d'affaires problématique qui, comme l'a dit un des députés, je crois, tout à l'heure, dégenère depuis un certain temps et qui remonte à 2011, mais dont on ne s'est pas suffisamment occupé. On n'a pas réagi adéquatement.

L'occasion s'offre en ce moment même au Comité. Plutôt que de laisser le Comité jouer un rôle productif en orientant les interventions des pouvoirs publics, en orientant la réponse du gouvernement à la question, le Comité se lance dans un genre de pêche aux informations. Cette motion n'atteint pas les objectifs que les députés de l'opposition ont pourtant exposés de manière assez exhaustive, eux qui veulent réduire la fraude fiscale et empêcher que des personnes non qualifiées et insuffisamment réglementées et formées mettent en danger les autres usagers de la route et les Canadiens qui circulent sur nos autoroutes. Les enjeux sont réels, monsieur le président, et l'opposition a tenu à les souligner pendant nos réunions précédentes et la procédure d'aujourd'hui.

Pourtant, alors que nous avons l'occasion d'avancer nos travaux et de formuler des recommandations concrètes afin de répondre à ces défis, nous assistons plutôt à un retour continu au point de départ, avec un processus qui s'éternise et toujours de nouveaux témoins, malgré les nombreux témoignages que nous avons déjà entendus. En ajoutant d'autres dimensions et d'autres aspects ou facettes qui pourraient être explorés, ils changent constamment les règles du jeu quant au nombre de réunions demandées et au nombre de témoins dont nous entendrions le témoignage.

Cela crée un contexte, monsieur le président, dans lequel je crois que le Comité ne peut pas jouer un rôle productif pour régler la question qui nous a été soumise. Cela ne sert pas les intérêts des Canadiens et cela contredit ce que les députés de l'opposition ont eux-mêmes répété quant à la gravité de la question et le caractère prétendument urgent de l'intervention qu'ils réclament au gouvernement.

À un certain moment, monsieur le président, je crois que nous devons nous demander ce qu'en pensent les députés de l'opposition. Est-ce un dossier d'une grande urgence qui nécessite que nous intervenions rapidement afin de sauver des vies et d'améliorer la sécurité de notre secteur du camionnage et la sécurité de nos routes? Ou bien, comme cela semble être le cas, devrions-nous prolonger indéfiniment nos discussions, multiplier les réunions, augmenter sans cesse le nombre de témoins et élargir infiniment le champ des discussions, au point de ne jamais parvenir à régler le problème, à proposer des solutions ou à trouver des moyens constructifs d'améliorer le secteur du camionnage, de relever les défis auxquels il est confronté et d'atténuer les problèmes?

Monsieur le président, je voudrais une fois de plus encourager nos collègues d'en face à se demander si cette union des deux partis de l'opposition pour servir leurs propres intérêts est la meilleure manière pour nous d'avancer, et se demander si faire échouer les réunions avec des motions qui ne sont pas axées sur l'objectif principal de l'étude afin de marquer des points politiques et de filmer des extraits vidéo plutôt que de travailler sur le problème qui nous occupe est la meilleure façon d'utiliser notre temps ensemble.

Il semblerait qu'il y ait une réponse à cette question, mais je demanderais aux membres de l'opposition de réfléchir à la question de savoir s'il est possible d'avancer d'une manière plus constructive.

Je m'arrêterai là pour l'instant.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Greaves.

C'est maintenant au tour de M. Lauzon.

[Français]

Vous avez la parole, monsieur Lauzon.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser beaucoup de questions aux témoins, c'est-à-dire les fonctionnaires. Cependant, le temps file et je ne crois pas que nous allons arriver à un consensus d'ici très peu de temps.

J'aimerais donner l'occasion aux témoins de quitter la salle afin que les membres du Comité puissent poursuivre cette conversation.

• (1015)

[Traduction]

Le président: Je crois que les membres n'ont pas d'objection à ce que nous laissions partir les témoins en les remerciant pour leur temps.

Puisqu'il n'y a pas d'objection, j'aimerais vous remercier au nom de tous les membres de vous être présentés ici ce matin. Les témoins sont excusés.

[Français]

Merci beaucoup.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous aurions aimé poser plus de questions aux témoins et en savoir un peu plus quant au sujet à l'étude. Nous devons finir le rapport le plus rapidement possible pour arriver à nos fins. Or, nous recevons des témoins importants, qui ont des emplois du temps chargés, et nous ne leur donnons pas l'occasion de répondre à nos questions. La présente réunion est un peu sabotée par la coalition entre le Parti conservateur et le Bloc québécois, car la motion change encore.

C'était irréaliste de croire que nous arriverions à nos fins assez rapidement et que nous pourrions clore le débat au sujet de cette motion.

Imaginons à quel point nous pourrions faire avancer ce dossier si nous produisions un rapport qui obligerait le gouvernement à agir. Les fonctionnaires sont prêts, le secrétaire d'État l'est aussi et la Chambre est prête à adopter le budget. Cela nous permettrait d'aller de l'avant sur cette motion si importante. Les camionneurs, les entreprises et les autres témoins aimeraient que leurs témoignages soient inclus dans le rapport. Les analystes sauront montrer en quoi consistent nos objectifs. Or, aujourd'hui, nous laissons des témoins importants partir, alors qu'ils auraient pu répondre à nos questions relativement à cette motion.

Le secrétaire d'État a été clair sur certains points. Il a répondu aux questions que nous lui avons posées en mettant l'accent sur son expérience directement liée au sujet. Je ne savais pas qu'il possédait cette expérience, même si je connais assez bien M. Long. Il a travaillé dans le domaine du transport lorsqu'il possédait une entreprise privée.

J'ai aimé apprendre que le secrétaire d'État responsable du dossier a de l'expérience en matière d'embauche. Il a travaillé avec des chauffeurs. Il a parlé des chauffeurs et de ce que nous appelons les chauffeurs au rabais. Non seulement il a témoigné en tant que secrétaire d'État, mais il a aussi témoigné sur la base de son expérience. Rendons-nous compte de la chance que nous avons eue aujourd'hui d'entendre le secrétaire d'État répondre à nos questions. Nous avons peut-être manqué notre coup avec les fonctionnaires, mais nous n'avons pas manqué notre coup avec le secrétaire d'État. Malgré son emploi du temps chargé, il a pu démontrer clairement la différence entre une entreprise constituée en personne morale et un travailleur salarié d'une entreprise.

Le secrétaire d'État a répondu clairement à cette question tantôt. Il nous a très bien expliqué qu'un employé est payé par l'entreprise et qu'il fait l'objet de déductions à la source, tandis qu'une entreprise est une entité indépendante. Compte tenu des réponses qu'il a fournies, on ne peut pas dire que le secrétaire d'État ne connaît pas le dossier. C'est ce qui m'agace dans cette étude. Présentement, nous cherchons des gains politiques au lieu de travailler sur le dossier et de faire avancer les choses.

Le secrétaire d'État nous a aussi parlé des clients. Il a parlé de la mesure relative au feuillet T4A et de la Loi de l'impôt sur le revenu. Il nous a parlé des problèmes liés à la conformité. Il est allé plus loin en nous parlant de la Loi de l'impôt sur le revenu et de la transmission d'information. Le secrétaire d'État nous a entretenus de choses importantes.

Le secrétaire d'État a dit clairement qu'il faut régler le problème. La solution n'est pas compliquée. Nous devons arriver à nos fins et rédiger un rapport.

• (1020)

Il faut aussi adopter le budget. Les fonctionnaires nous l'ont dit lorsqu'ils ont répondu aux quelques questions de M. Albas. Ils nous ont dit clairement qu'ils étaient prêts et qu'ils pouvaient le faire rapidement. On a réclamé une date. Ce n'est pas une question d'avoir une date précise. Même si les fonctionnaires disent qu'ils sont prêts, ils n'ont pas de boule de cristal pour répondre à des questions aussi précises quant à l'échéancier et à la façon dont ce sera fait.

Monsieur le président, les fonctionnaires sont venus témoigner pour nous dire que ça se fera rapidement. La solution n'est pas compliquée. Donnons-leur les outils, et ils régleront le problème. Nous sommes là pour régler le problème. M. Barsalou-Duval l'a dit.

Le secrétaire d'État a remercié M. Barsalou-Duval d'avoir présenté cette motion et d'avoir abordé ce sujet de discussion à ce comité. C'est ça, notre travail. Nous ne sommes pas au Comité permanent des finances. Nous siégeons au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. M. Barsalou-Duval a porté un dossier à notre attention. Nous l'avons traité, et nous avons trouvé des solutions. Nous pouvons tous ensemble régler rapidement ce dossier, sur un claquement de doigts, en rédigeant un rapport. Nous étions prêts à le faire, mais nous avons ajouté des réunions, des ressources et des témoins. Nous nous retrouvons encore dans un cul-de-sac, c'est-à-dire qu'il faut composer avec une coalition entre les bloquistes et les conservateurs. Cela a nettement été démontré aujourd'hui.

Ce que je veux, c'est que nos analystes nous recommandent d'aller de l'avant pour que nous puissions régler la question de la fameuse stratégie d'évasion fiscale. Il faut remettre l'argent dans les coffres du gouvernement le plus rapidement possible. Il faut repérer les entreprises fautives. Il faut que tout le monde paie sa juste part d'impôts. C'est ça qui est important, selon moi.

Il est aussi important d'appliquer la Loi de l'impôt sur le revenu. La plupart de nos lois sont en place. Tout ce dont nous avons besoin, c'est d'un petit coup de barre. Il faut que ce comité puisse faire des recommandations le plus rapidement possible afin que nous puissions aller de l'avant. C'est le plus beau cadeau que nous pouvons nous faire pour régler ce dossier.

Si nous réglons ce dossier, cela va permettre de sauver des entreprises. Rappelons-nous tous les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui, y compris le témoignage du secrétaire d'État. Certaines entreprises sont venues nous dire qu'elles sont au bord de la faillite. Pourquoi? C'est parce qu'elles sont honnêtes. On leur dit que, pour faire de l'argent, il faut être malhonnête. C'est un peu ça, le message que nous transmettons. Je ne veux pas banaliser la situation, mais c'est un peu ça que nous avons appris. C'est pour cette raison qu'il est extrêmement important de respecter ces entreprises aujourd'hui. Elles veulent que nous produisions un rapport contenant des mesures et des recommandations pour faire en sorte que nous puissions aller de l'avant et régler ce problème.

Ces entreprises nous ont aussi dit que cela comporte des risques qui sont extrêmement importants. On ne parle pas juste du risque financier. On parle du risque de briser l'économie. Pourquoi? Le secrétaire d'État nous l'a dit au moins à deux reprises aujourd'hui. Il a expliqué à quel point il est important d'avoir une chaîne d'approvisionnement dans tous les domaines, que ce soit pour être capables de mettre des aliments sur notre table ou pour pouvoir aider toutes les entreprises qui se trouvent dans chacune de nos circonscriptions.

Ce qui est important, monsieur le président, c'est de ne pas briser notre chaîne d'approvisionnement. En ce moment, notre gouvernement travaille extrêmement fort en raison des droits de douane américains qui touchent plusieurs de nos secteurs. Si on en ajoute d'autres dans le secteur du transport, la situation sera encore plus difficile.

Pour accorder un répit et assurer une équité aux entreprises québécoises et canadiennes qui transportent notre acier, notre aluminium et nos minéraux critiques, il faut terminer notre étude et formuler des recommandations dans le rapport. Nous voulons le présenter le plus rapidement possible.

• (1025)

Je sais que les analystes du Comité ont hâte de rédiger le rapport et d'en finir avec cette étude. Ils ont déjà une bonne base de recommandations pour le faire.

Le secrétaire d'État nous a parlé d'une mesure budgétaire de plus de 70 millions de dollars. Ce n'est pas rien, monsieur le président. Quand on veut, on peut. La volonté du gouvernement est là, de même que celle du Comité et celle de l'industrie.

Le Comité a suffisamment de matériel pour aller de l'avant et rédiger son rapport. Il a reçu suffisamment de témoins. Personnellement, j'ai trouvé que les derniers témoignages d'entreprises ont été très répétitifs. Je suis content de les avoir entendus, mais je me suis dit que je n'avais à peu près rien appris. On a posé des questions pièges aux témoins. On a posé des questions partisans. Toutefois, il n'y avait rien de concret.

Or, je regarde la liste des témoins proposée. Nous étions prêts à inviter certains des témoins. Cependant, la motion propose aussi d'inviter à témoigner des représentants d'entreprises semblables à d'autres qui sont déjà venues témoigner.

De plus, on demande de transmettre au Comité toutes les communications qui ont été faites depuis 2018, et ce, dans un délai de 30 jours. Cela prendrait une quantité incroyable de ressources et cela coûterait des millions de dollars à l'administration.

Au début, j'ai vu une faille dans notre étude. Je me suis dit qu'on avait peut-être oublié d'inviter des entreprises de remorquage à témoigner. Après avoir consulté mes notes, j'ai constaté que nous ne l'avions pas fait. J'aurais peut-être aimé recevoir des représentants de l'industrie du remorquage pour comprendre ce que les gens de cette industrie vivent sur le terrain. Ils ramassent des véhicules non conformes. Ils pourraient nous parler des scènes d'accident qu'ils ont vues. Ils sont neutres, indépendants. Ils ne sont pas trop du genre familial, mais ils sont conscients des accidents de la route qui sont survenus. Je me suis dit que nous pourrions les inviter à comparaître.

Eh bien, je me suis fait avoir, monsieur le président. J'étais content de voir que nous allions inviter des gens d'une entreprise de remorquage jusqu'à ce que je voie la motion. Elle proposait d'exiger dorénavant une série de documents remontant jusqu'en 2018.

Monsieur le président, il faut que cette étude se termine le plus rapidement possible.

On peut voir, aujourd'hui, que les bloquistes et les conservateurs ont formé une coalition. On parle de la façon dont on va s'y prendre. On propose de partager son temps et de mettre ce qu'on veut de l'avant.

Selon moi, l'important, c'est le sujet de l'étude, à savoir les conséquences économiques de la concurrence déloyale sur les entreprises honnêtes. Plus on attend, plus il y aura de faillites et moins il y aura de transporteurs. M. Barsalou-Duval l'a demandé à plusieurs reprises, combien de chauffeurs ont déserté le métier à cause de la concurrence déloyale?

J'ai été impressionné de voir l'écart entre les tarifs au kilomètre des chauffeurs au rabais et ceux des chauffeurs réguliers. Certains témoins nous ont dit que les chauffeurs au rabais demandaient un tarif de 30 à 40 % moins cher, monsieur le président. Imaginez-vous la concurrence déloyale des entreprises qui utilisent le stratagème « Chauffeurs inc. ». Cela m'a vraiment marqué.

● (1030)

Le secrétaire d'État m'a rappelé une chose pendant son témoignage. Cette disparité ou cette incohérence entre les tarifs n'a pas seulement un impact sur les revenus du gouvernement, le bon taux d'imposition ou la déclaration de revenus. Elle influe aussi sur l'ensemble des acteurs liés aux entreprises de transport, soit ceux qui donnent la formation, ceux qui donnent du soutien aux employés, ceux qui versent un bon salaire pour faire vivre les familles de leurs employés décemment, de même que ceux qui sont obligés de soumissionner aux appels d'offres et de remporter des contrats. C'est comme cela que fonctionne le marché. C'est ainsi que cela fonctionne sur le réseau routier.

Je viens du milieu de l'acier. Pour nous, le transport est important des deux côtés. Je vais donner un exemple. Il nous est arrivé de devoir retarder des contrats en raison d'un manque de chauffeurs pour assurer la livraison de matériel dont nous avions besoin. J'avais mobilisé des employés pour recevoir cette commande. Vous ne pouvez pas vous imaginer l'impact que les retards de livraison peuvent avoir sur l'industrie de l'acier quand nous devons travailler avec des matériaux lourds et longs. Nous mobilisons des grues, nous mobilisons des employés, nous aménageons l'espace nécessaire. Il faut modifier la planification du travail. Il faut trouver rapidement des moyens de faire travailler les employés. Cela a des conséquences.

Les chauffeurs sont importants dans l'industrie, et ceux qui connaissent ça le savent. Par ailleurs, quand les métaux ouvrés sont fabriqués, monsieur le président, nous devons les livrer. De qui dépendons-nous? Nous dépendons des chauffeurs, encore. Maintenant, les entreprises embauchent de plus en plus de chauffeurs de façon à être moins dépendantes des transporteurs indépendants. C'est une nouvelle norme qu'elles se sont donnée. La plupart des entreprises du Québec et du Canada ont maintenant leur propre service de transport. Elles sont obligées de se spécialiser dans la formation des chauffeurs de même qu'en matière de santé et sécurité au travail. Au Québec, il y a la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail, ou CNESST. Les entreprises sont obligées de sensibiliser certains chauffeurs aux risques liés au transport de matériaux dangereux. Dans notre domaine, nous devons souvent transporter des produits dangereux et explosifs.

En raison de tout cela, nous sommes obligés de nous mettre à niveau sur le plan des normes et de nous adapter rapidement au marché. Cela vient avec des responsabilités. Nous apprenons maintenant que des entreprises de transport soumissionnaires se servent souvent du stratagème « Chauffeurs inc. » pour être capables de soutenir la concurrence sur le plan financier. Ainsi, elles peuvent fournir du transport à un coût moindre que ce qu'il en coûterait à une entreprise pour livrer ses métaux ouvrés au moyen de ses propres camions, comme chez nous.

Il faut donc tenir compte du donneur d'ouvrage dans le secteur privé et du transporteur dans sa propre entreprise. J'ai tellement hâte que notre ministère puisse exercer des représailles. Le secrétaire d'État m'a donné l'impression de bien connaître le dossier et d'être parfaitement conscient de la situation. Il ne faut pas oublier, monsieur le président, que ce dernier n'a pas seulement ce dossier à traiter. L'Agence du revenu du Canada au complet relève de lui. Il n'y a pas seulement ce problème à régler, il y en a dans toutes les sphères d'activité.

Le secrétaire d'État a pris à cœur ce dossier depuis sa nomination, il y a quelques mois à peine, afin que nous puissions le régler le plus rapidement possible. Il nous a nettement démontré aujourd'hui sa volonté de le régler.

Si je fais part de mon expérience personnelle au Comité, c'est parce que j'aurais préféré entendre ce que les témoins avaient à dire et avoir des échanges avec eux. Je peux vous garantir, monsieur le président, que le stratagème « Chauffeurs inc. » n'était pas utilisé dans les entreprises avec lesquelles j'ai travaillé. Nous avons toujours appuyé nos travailleurs, nous les avons payés à même les fonds de l'entreprise, nous leur avons donné de la formation et nous leur avons fourni les permis adéquats.

● (1035)

Nous avons déjà eu des travailleurs qui venaient d'ailleurs, et nous avons toujours fait en sorte de les traiter de la même façon que nous traitons nos employés. Nous avons toujours appliqué les mêmes conditions de travail.

Aujourd'hui, nous avons parlé davantage de fiscalité, mais le Comité a mis l'accent sur la sécurité publique. Je reviens au point soulevé avec M. Barsalou-Duval. La pression économique que nous avons mise sur les entreprises qui utilisent le modèle « Chauffeurs inc. » a fait en sorte qu'il y a eu une certaine négligence concernant tout ce qui entoure la sécurité non seulement des chauffeurs, mais aussi de tous les autres usagers de la route.

Tous les soirs, quand je retourne à la maison, je dois prendre la route pendant une heure sur l'autoroute 50, qui est empruntée par les camions. Je porte une attention particulière à ma conduite, parce qu'il arrive régulièrement qu'on en croise en sens inverse, sur les parties de l'autoroute qui sont à deux voies. Il n'y a pas de muret central. L'autoroute, à plusieurs endroits, n'est pas divisée. Il arrive régulièrement qu'un camion se trouve dans ma voie, mais je ne sais pas pourquoi. Je n'ai pas de caméra à l'intérieur de sa cabine. Il fait une manœuvre et il n'est pas dans sa voie. Je ne sais pas s'il est en train de texter, de prendre un café, de s'endormir ou de faire autre chose, mais les autres véhicules doivent dévier de la route et rouler sur la voie d'accotement pour éviter une collision avec les camions.

Je vis ça depuis 2015. Je me déplace pendant plus d'une heure tous les soirs, d'Ottawa à ma résidence, en parcourant 77 kilomètres sur l'autoroute 50. Tous les soirs, je risque ma vie lorsque je rencontre des camions sur la route. Aujourd'hui, ça me tient à cœur parce que je veux que ce soit réglé. Je veux au moins que le camion qui risque de me percuter circule en toute légalité, qu'il soit en bon état de marche, qu'il n'y ait pas de défaillance mécanique, que son chauffeur ne soit pas fatigué parce qu'il a conduit pendant de trop longues heures en falsifiant son carnet de bord. Des témoins sont venus nous dire qu'ils ont joué sur les heures simplement en changeant une lettre dans leur nom.

J'ai entendu des témoignages incroyables. J'en sais suffisamment pour exiger que ça se règle. On ne peut plus tolérer qu'on puisse changer une lettre dans son nom ou utiliser un carnet de bord falsifié pour pouvoir prendre la route et risquer sa vie et celle des autres.

Je pense que nous avons été clairs sur la sécurité. Nous savons ce que les chauffeurs doivent absorber comme charge de travail, ce qu'ils doivent accepter. Nous savons que, maintenant, certains chauffeurs sont menacés. De fausses formations sont données dans les entreprises qui utilisent le modèle « Chauffeurs inc. ». Des chauffeurs ont du mal à interpréter des panneaux. Il y a de la mauvaise formation. On a appris que ces chauffeurs peuvent obtenir leur permis assez rapidement. Ils contournent les exigences liées au repos. Ils roulent souvent plus longtemps que les heures permises. Ils doivent accepter toutes les charges de travail que l'entrepreneur leur donne. Il faut que leur cargaison soit livrée dans un temps record.

Des chauffeurs n'ont pas le choix. Ils doivent rouler. Ils n'ont pas le temps de manger ni de boire. Il faut qu'ils roulent, même lorsqu'ils sont fatigués. Il y a donc des conséquences assez incroyables sur la sécurité routière. Je vous parle de ça parce que j'aimerais qu'on en finisse. Pour ma part, il s'agirait juste de demander aux analystes de nous donner des recommandations. Nous pourrions ensuite rédiger le rapport. Je veux que nous puissions parler d'autres dossiers, comme celui sur les ports.

● (1040)

C'est un dossier qui nous touche, M. Barsalou-Duval et moi. Au Québec, il y a une transformation incroyable du port de Montréal. Il faut que nous en parlions bientôt. On parle du rôle des camions dans la chaîne d'approvisionnement, mais qui met la marchandise dans les camions? Ce sont les employés des ports. J'invite mes collègues à en visiter un. Il est important que les membres du Comité permanent des transports se déplacent pour aller voir les camions qui sont alignés dans les ports, les milliers de conteneurs empilés et les bateaux qui arrivent, afin qu'ils puissent constater l'espace et la logistique incroyable que cela prend. La meilleure façon de comprendre ce qui se passe dans les ports est de faire une étude, mais pour cela, il faut d'abord en finir avec cette motion.

Il ne s'agit pas juste d'une question de sécurité. Le secrétaire d'État a parlé des pertes fiscales, qui sont extrêmement importantes, et des règlements. C'est son rôle de le faire. La meilleure façon dont un gouvernement responsable peut réduire les dépenses et en faire plus avec l'argent qu'il a, c'est de combattre l'évasion fiscale. Le Bloc québécois nous le dit sans cesse. Maintenant, nous avons l'occasion d'avoir le meilleur des deux mondes. Nous avons l'occasion d'être un gouvernement responsable et de voter sur un budget. Nous avons 70 millions de dollars à mettre sur la table immédiatement. Les fonctionnaires nous ont dit qu'ils étaient prêts. Nous allons éviter les problèmes liés à la fiscalité et renflouer nos coffres. Tout est en place pour que nous puissions aller de l'avant et régler tous les problèmes liés au phénomène « Chauffeurs inc. ».

Les conséquences fiscales de ce phénomène sont simples. Nous avons moins de recettes pour financer nos filets sociaux. Cet argent qui nous échappe pourrait être investi dans nos circonscriptions, tout comme les 2 millions de dollars qu'on veut dépenser pour faire rédiger les documents par les fonctionnaires dans un délai de 30 jours. À ce sujet, vous savez que tout ce qui est confidentiel va être caviardé. Vous faites donc cette demande pour pouvoir dire, par la suite, que vous avez les documents, mais que vous ne pouvez les lire, parce que tous les renseignements confidentiels sont caviar-

dés, conformément à la loi, et que vous connaissiez déjà les autres renseignements.

Je ne suis pas né d'hier. Je sais comment cela fonctionne, et je peux vous dire une chose, c'est que la coalition démontre aujourd'hui qu'elle manque de volonté pour arriver à ces fins.

Depuis le début, dans ce dossier, on parle du partage des responsabilités entre les provinces et les territoires. Il y a beaucoup de travail à faire du côté des provinces. Nous avons reçu des inspecteurs routiers. Ils nous ont dit qu'ils n'avaient pas les outils nécessaires et qu'il n'y avait pas vraiment de processus de communication de renseignements. Le secrétaire d'État a parlé d'un modèle de communication de renseignements pour l'Agence du revenu du Canada et de l'importance de cette question. On lui a demandé si ces renseignements seraient rendus publics. Il nous a dit que cela ne peut pas se faire, car ce sont des documents confidentiels ou privés.

Si l'Agence du revenu du Canada devait un jour étudier un dossier dans lequel mon nom apparaît, je n'aimerais pas que mon nom soit divulgué avant même que l'on connaisse le résultat. Personne n'aimerait cela.

● (1045)

La responsabilité partagée et l'échange de renseignements entre le provincial et le fédéral sont des défis très importants. Maintenant, on a assez de solutions pour résoudre les problèmes qui ont été cernés.

Le transport, que vous le vouliez ou non, est une compétence partagée entre le fédéral et les provinces. Or, on veut envoyer au plus vite des recommandations dans les provinces, sur le terrain. J'ai hâte de le faire. J'ai hâte de retourner visiter un poste de contrôle routier afin de voir les améliorations qu'ils pourront faire quand la loi aura changé, que de nouveaux règlements seront en place et qu'on aura pris une position ferme.

Les conservateurs n'ont pas été au pouvoir depuis longtemps. Je leur rappelle donc que, négocier avec les provinces, c'est long et difficile. Actuellement, le gouvernement fédéral est obligé de parler avec les provinces. Il arrive souvent qu'on n'ait même pas fini la discussion qu'il y a un changement de ministre et qu'on doit recommencer.

Pour le Bloc québécois, ce n'est pas un problème, parce qu'il ne sera jamais au pouvoir à Ottawa. Toutefois, les conservateurs, qui ont eu la chance d'être au pouvoir sous Harper, savent très bien qu'il n'est pas facile de travailler avec les provinces et les territoires pour faire changer des orientations par rapport à certaines questions. Cela prend du temps. C'est notre responsabilité de faire en sorte d'arriver au plus vite à des solutions pour régler les problèmes liés au stratagème « Chauffeurs inc. », surtout sur le plan fiscal. Les provinces pourront alors emboîter le pas et mettre en place des mesures pour résoudre les problèmes.

Pourquoi recevoir des familles endeuillées? J'ai de l'expérience en matière de deuil. Tous les membres de ma famille sont décédés, sauf un frère, et nous étions cinq enfants. Je peux donc vous dire que je ne trouve pas cela correct de leur faire revivre cela encore une fois. Ce n'est pas dans mes valeurs. Je pense que nous avons recueilli assez de matériel par rapport à cela. Un nouveau témoignage ne fera pas changer la décision de lutter contre le stratagème « Chauffeurs inc. ».

Pour établir la coordination intergouvernementale — c'est un terme que j'aimerais utiliser —, il faut non seulement avoir un processus de communication des renseignements, mais aussi établir des mécanismes de contrôle conjoints et ciblés. Il faut que cela fasse partie de nos recommandations. Je m'attends à ce que les recommandations proposent des outils que les provinces pourraient utiliser pour régler le problème. Pour cela, il faut se demander ce que les provinces peuvent faire, dans le cadre de leur compétence, pour nous aider à régler les problèmes liés au phénomène « Chauffeurs inc. ».

Par exemple, il faut combler les lacunes relatives à la classification, aux vides juridiques et à la communication de renseignements. Lors des témoignages, on nous a dit qu'il était extrêmement difficile de savoir si un chauffeur intercepté avait reçu des contraventions dans d'autres provinces. Les contrôleurs routiers peuvent vérifier si un camion est en bon ordre, mais ils n'ont pas accès à l'information des autres provinces.

Notre gouvernement a pris l'engagement de travailler à améliorer la collaboration entre les provinces. Nous avons proposé plusieurs mesures, comme celles liées aux marchandises. Cependant, la réglementation liée aux permis ne nous appartient pas. Cela relève de la compétence des provinces. Il est important que notre rapport contienne des recommandations visant à mettre certaines mesures

en place dans les provinces et territoires afin qu'elles soient mises en place le plus rapidement possible.

● (1050)

J'ai écouté plusieurs reportages, surtout en français, qui portaient sur le phénomène « Chauffeurs inc. ». Il y a eu celui de Radio-Canada. Il y a eu celui de TVA. L'émission *La facture* en a aussi parlé. On en parle depuis plusieurs années. Bon nombre de reportages ont mis l'accent sur le rôle du gouvernement du Québec. Cependant, nous nous apercevons que le gouvernement fédéral a aussi un rôle important à jouer.

J'aimerais remercier ceux qui ont amené ce sujet sur la scène fédérale.

Effectivement, un des volets de vos recommandations touchait le côté fiscal. Le côté fiscal...

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon.

Malheureusement, il ne reste plus de temps. Nous n'avons plus de ressources.

[Traduction]

Chers collègues, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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