



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

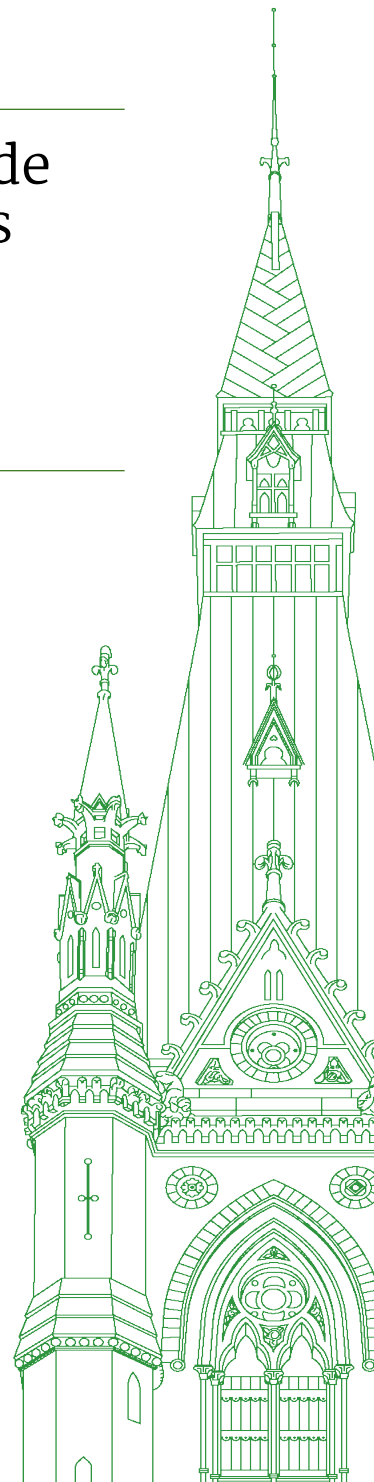
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 009

Le mardi 7 octobre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le mardi 7 octobre 2025

• (1530)

[Traduction]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): Je vous souhaite la bienvenue à la neuvième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

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

En vertu du Règlement, la réunion d'aujourd'hui se tient dans un format hybride. J'aimerais faire quelques commentaires à l'intention des témoins et des membres du Comité avant que nous commençons.

Veuillez s'il vous plaît attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Ceux qui participent à la réunion avec vidéoconférence doivent cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer; veuillez le mettre en sourdine lorsque vous n'avez pas la parole. Les participants qui utilisent l'application Zoom peuvent choisir le canal d'interprétation souhaité — l'anglais, le français ou le parquet — en cliquant sur le bouton au bas de leur écran. Ceux qui se trouvent dans la salle peuvent utiliser l'oreillette et choisir le canal souhaité.

Tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Ceux qui se trouvent dans la salle constateront que j'ai avec moi deux cartons. Si je lève le carton jaune, c'est que vous devez conclure votre intervention. Si je lève le carton rouge, c'est que je n'aurai d'autre choix que de vous interrompre afin de veiller à ce que tous aient un droit de parole équitable.

J'aimerais maintenant vous présenter nos témoins.

Nous recevons aujourd'hui les représentants de l'Alliance canadienne du camionnage: le président et chef de la direction, Stephen Laskowski; le vice-président principal des politiques, Geoffrey Wood; et le directeur des politiques et des affaires publiques, Jonathan Blackham. Nous recevons également Angela Splinter, qui est cheffe de la direction de Ressources humaines en camionnage Canada. Enfin, nous recevons les représentantes de la Fédération canadienne des femmes en transport routier: la directrice exécutive, Johanne Couture, et la cheffe de la direction, Shelley Walker.

Nous vous souhaitons à tous la bienvenue.

Au nom des membres du Comité, je vous remercie de témoigner devant nous aujourd'hui. Je vais maintenant céder la parole à M. Laskowski.

Vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration préliminaire. Allez-y.

Stephen Laskowski (président et chef de la direction, Alliance canadienne du camionnage): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les membres du Comité de s'être engagés à réaliser une étude sur la crise qui détruit notre industrie, qui est à la source d'un véritable carnage sur nos autoroutes et qui dérobe des milliards de dollars à notre réseau social chaque année.

L'ACC comprend sept associations provinciales de camionnage, et nos membres comptent plus de 5 000 transporteurs et fournisseurs de partout au pays. Ces entreprises emploient à leur tour plus d'un quart de million de Canadiens.

J'aimerais commencer ma brève déclaration préliminaire par ce que je crois que vous comprendrez rapidement sur le sujet, à savoir que la crise de Driver Inc. n'est pas un problème sans solutions claires et identifiables. Il y a tout simplement un manque de volonté politique pour le régler.

La question sur laquelle le Comité se penche n'est pas nouvelle pour notre secteur, et elle ne devrait pas l'être non plus pour le gouvernement fédéral. L'ACC sonne l'alarme auprès du Cabinet fédéral et des provinces à ce sujet depuis 2018. Depuis, les problèmes relevés en 2018 n'ont fait que s'aggraver et, en 2025, ils se sont transformés en une véritable crise de conformité, de sécurité routière, de trafic de drogues, de violations des droits de la personne, de lois du travail endémiques et de fraude fiscale. On a laissé la situation dégénérer.

Dans l'Énoncé économique de l'automne 2022 du gouvernement fédéral, la question de Driver Inc. a été nommée, et plus de la moitié d'une page y a été consacrée. L'énoncé parlait des abus en matière fiscale et associés à la main-d'œuvre, et il indiquait que d'autres détails, en particulier en ce qui concerne la fiscalité, seraient révélés dans le budget de 2023. À ce moment-là, l'industrie avait cru que le gouvernement reconnaissait le problème et s'engageait à le régler. Cependant, le budget de 2023 n'abordait aucune la question, et l'industrie se demande pourquoi depuis. Néanmoins, nous espérons que cette étude fera la lumière sur la question et sur les raisons pour lesquelles on la laisse persister depuis près d'une décennie.

Qu'est-ce que Driver Inc.? Comme son nom l'indique, il s'agit d'un regroupement de conducteurs constitués en société, mais, bien sûr, il y a beaucoup plus que cela. La société a été créée en 2011 et est le fruit de la classification fiscale des EPSP, de l'introduction d'un moratoire temporaire sur les formulaires T4A et d'une connaissance que les propriétaires de camions sans scrupules ont depuis longtemps, à savoir qu'il y a une lacune importante dans l'application de la loi et la coordination entre le ministère fédéral du Travail, l'ARC et leurs équivalents provinciaux du travail et de l'impôt.

Cet enjeu ne découle pas d'un manque d'éducation ou de connaissances au sujet de l'industrie ou des gouvernements. Il s'agit d'une escroquerie bien pensée qui a pris de l'ampleur au fil des ans et qui englobe maintenant la fraude en matière d'immigration, la fraude en matière de formation des conducteurs, la traite des personnes, le mouvement de marchandises de contrebande et les expéditions transfrontalières illégales. Cette arnaque grandissante aggrave la détérioration de la sécurité routière dans tout le pays et les faillites de nombreuses entreprises de camionnage légitimes et respectueuses des lois qui sont essentielles au tissu de vos collectivités. La triste vérité au sujet de cette arnaque, c'est que non seulement les acteurs malveillants sont les gagnants, mais ils prennent également le contrôle de l'industrie et de la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Comment l'arnaque fonctionne-t-elle? Les divers secteurs ont différents critères d'indépendance, mais certains des éléments clés sont la propriété des outils, l'intégration de contrôles et la possibilité de profits et de pertes. Dans le secteur du camionnage, les chauffeurs de Driver Inc. ne répondent à aucun de ces critères et il est pratiquement impossible de les distinguer des employés traditionnels. Ils travaillent sous la direction de la société et de son chauffeur de camion. La seule différence, c'est qu'ils sont contraints ou qu'ils choisissent de se constituer en société pour tenter de se faire passer pour quelque chose d'autre qu'un employé. La société, quant à elle, utilise cette justification pour priver les travailleurs de tous leurs droits en matière de travail en vertu du Code fédéral du travail. Ainsi, le propriétaire de la société réussit à empocher au moins 20 000 à 30 000 \$ par année, par conducteur.

En revanche, l'exploitation des angles morts de l'ARC créés par le moratoire sur le formulaire T4A et le manque d'intérêt historique à l'égard des EPSP offre la possibilité de s'adonner à l'évasion fiscale. Je n'exagère pas. C'est un fait vérifiable. Cependant, Emploi et Développement social Canada et l'ARC ont étudié la question, et ont constaté un manque de conformité endémique dans l'industrie du camionnage, exactement comme les syndicats le disent depuis des années.

Nous avons soumis au Comité un mémoire qui explique le problème en détail, qui donne un aperçu de la montagne de preuves qui ont fait surface au fil des ans et qui fournit des détails sur les mesures à prendre.

• (1535)

Ces solutions comprennent la fin immédiate du moratoire sur les formulaires T4A; la mise en oeuvre de la troisième partie du travail de l'ARC sur les EPSP; la coordination avec tous les gouvernements et organismes fédéraux et provinciaux en vue d'une campagne éclair sur la classification inappropriée dans l'industrie du camionnage associée à de réelles sanctions; le déploiement de l'ARC, de la GRC, d'Emploi et Développement social Canada et d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada dans des postes d'inspection des camions partout au pays; la mise en oeuvre de nouvelles mesures de sécurité pour les camions canadiens et américains qui traversent la frontière internationale afin de mettre fin à la propriété criminelle, qui a infiltré les flottes canadiennes; et l'accélération de l'achèvement et de l'investissement dans la base de données nationale par Transports Canada qui permettra de connaître et de surveiller les propriétaires et exploitants de ces flottes et leurs dossiers de sécurité dans toutes les provinces et tous les territoires.

Il y a aussi une foule d'autres solutions qui se trouvent dans ce document plus volumineux que vous avez tous en main.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de m'adresser au Comité, et j'ai hâte de discuter de ces questions avec vous aujourd'hui. C'est un enjeu critique pour notre industrie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Laskowski.

Madame Splinter, vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration. Allez-y.

Angela Splinter (chef de la direction, Ressources Humaines Camionnage Canada): Bonjour et merci de m'avoir invitée à comparaître devant vous aujourd'hui.

Nous nous réjouissons de cette étude sur les enjeux qui ont une incidence sur le secteur canadien du camionnage et de la logistique. RH Camionnage Canada est un conseil national de développement de la main-d'œuvre qui travaille en collaboration avec les parties prenantes du transport commercial, des politiques publiques, de la formation et de l'analyse économique, afin de veiller à ce que le réseau de transport de marchandises du Canada dispose de la main-d'œuvre qualifiée dont il a besoin. Nous offrons un éventail de programmes et de ressources liés aux ressources humaines, et nous sommes l'autorité nationale de l'industrie en matière d'information sur le marché du travail.

En tant qu'organisme national sans but lucratif, nous sommes financés par des subventions et des contributions fédérales et provinciales et par nos propres programmes durables. Nous mobilisons plus de 10 000 intervenants grâce à nos initiatives de communication et de sensibilisation.

En tant que principal mode de transport de la chaîne d'approvisionnement du Canada, le secteur du camionnage et de la logistique est le plus important catalyseur de la croissance et de la prospérité du Canada. Nos données sur le marché du travail montrent qu'il y a actuellement 340 000 camionneurs en activité au Canada, dans toutes les collectivités du pays. Lorsque l'on pense aux priorités des Canadiens aujourd'hui, à savoir l'expansion du commerce international, le renforcement du commerce intérieur, la stimulation de la croissance économique, la satisfaction des besoins en matière de logement et d'épicerie et la réduction de l'inflation, on constate que le secteur du camionnage et de la logistique est essentiel, car ces priorités dépendent toutes d'une circulation efficace des marchandises.

Alors que la chaîne d'approvisionnement, la stabilité et la viabilité économique de notre pays dépendent d'un secteur du camionnage fort, celui-ci compte plus de postes vacants que les autres industries.

Driver Inc. représente une violation flagrante des règles en matière d'impôt et de travail par des entreprises de camionnage qui n'ont aucun sens de l'éthique. Pourquoi est-ce un problème important pour l'industrie? Parce qu'il s'agit d'un marché noir et de pratiques illégales au sein du secteur canadien du camionnage, caractérisé par une classification erronée délibérée des camionneurs en tant qu'entrepreneurs indépendants plutôt qu'en tant qu'employés.

Je vais aborder trois sujets de préoccupation précis.

Le premier est l'incidence sur la protection des employés. La classification inappropriée est faite de façon stratégique pour contourner les obligations fiscales et la réglementation du travail, ce qui permet aux entreprises d'éviter de verser de l'impôt sur le revenu, des cotisations sociales, des cotisations à l'assurance-emploi, des cotisations au Régime de pensions du Canada et d'autres prestations obligatoires pour les employés. Les entreprises contournent également les obligations relatives à la rémunération des heures supplémentaires et aux avantages sociaux fondamentaux des employés. Par conséquent, dans le cadre de ce modèle, de nombreux camionneurs perdent des protections essentielles, notamment la stabilité d'emploi, les prestations de retraite, les congés de maladie et l'indemnité de congés payés. Ces normes d'emploi sont pourtant au cœur de la culture du travail du Canada et sont essentielles à la justice et à l'équité en milieu de travail. Leur érosion met les employés en danger et affaiblit notre filet de sécurité sociale.

Le deuxième est l'incidence sur la capacité de notre industrie de recruter et de maintenir en poste des travailleurs. Le modèle de Driver Inc. a une incidence directe sur la durabilité et la stabilité à long terme de notre main-d'œuvre. Cette réputation négative favorisée par ces pratiques contraires à l'éthique incite les nouveaux venus et les travailleurs existants à chercher des débouchés ailleurs. On craint de plus en plus que l'absence de mesures de protection de la main-d'œuvre ait une incidence profonde sur la disponibilité des travailleurs qualifiés à l'avenir. Le modèle de Driver Inc. est bien connu dans l'industrie, ce qui amène un plus grand nombre de candidats à s'y intéresser. Il est donc plus difficile pour les flottes conformes de recruter dans un bassin déjà restreint.

Le troisième est l'incidence sur les priorités canadiennes. Compte tenu du climat économique et des enjeux commerciaux actuels, il est plus important que jamais que notre pays dispose d'une infrastructure de transport sûre, sécuritaire et conforme. Ce modèle a une incidence directe sur les sources de recettes fiscales du gouvernement et contribue à un paysage concurrentiel inégal au sein de l'industrie du camionnage, désavantageant les transporteurs conformes qui respectent les lois du travail et les lois fiscales. Le modèle de Driver Inc. crée un marché truqué où les transporteurs conformes ont du mal à rivaliser avec ceux qui exploitent le modèle pour réaliser des économies et des profits.

Ce qui est très préoccupant ici, c'est que si nous ne réglons pas adéquatement le problème, les transporteurs conformes pourraient être tentés de se rallier à une telle pratique, à défaut de pouvoir lui faire concurrence.

Les camionneurs du Canada font rouler notre économie et notre vie quotidienne. Ils méritent un traitement équitable, des conditions de travail sûres et des employeurs qui respectent les règles. Le modèle de Driver Inc. mine tout cela.

Ce n'est pas seulement une question de relations de travail, c'est aussi une question d'éthique, d'équité et d'intégrité nationale. Nous devons à chaque transporteur légitime, à chaque travailleur et à chaque contribuable de mettre fin à cette pratique une fois pour toutes et de bâtir ensemble une industrie plus forte et plus équitable.

Merci.

• (1540)

Le président: Merci beaucoup, madame Splinter.

Nous allons maintenant entendre Mme Couture.

Vous disposez de cinq minutes, madame. Vous avez la parole.

Johanne Couture (directrice exécutive, Fédération canadienne des femmes en transport routier): Merci.

[Français]

Monsieur le président, membres du Comité, bonjour.

[Traduction]

Je m'appelle Johanne Couture. Je suis la directrice exécutive de la Fédération canadienne des femmes en transport routier.

Je suis chauffeuse professionnelle depuis 31 ans, dont 27 en tant que propriétaire exploitante. Je transporte des marchandises dangereuses dans un camion-citerne de produits chimiques liquides pour le commerce transfrontalier avec l'un des plus grands transporteurs du Canada. J'ai voyagé dans les 10 provinces et dans les 48 États du Sud, dans toutes les conditions imaginables. Cette expérience fait de moi une experte en matière de sécurité routière, et je suis ici pour parler de la façon dont Driver Inc. érode cette sécurité.

Je ne suis pas seulement ici en tant que défenseure des droits des camionneurs. Je suis la voix de milliers de professionnels, de propriétaires exploitants, de petits transporteurs, d'instructeurs et de chauffeurs qui sont chassés de l'industrie par la propagation incontrôlée de Driver Inc.

Des pressions financières sont exercées sur ceux qui respectent les règles, tandis que les acteurs axés sur le profit tournent les coins ronds en matière de sécurité, d'entretien et de formation. Ils ne se soucient pas des chauffeurs qu'ils placent dans les camions ou du public avec qui ils partagent la route... Ce sont les membres de votre famille et de la mienne.

Driver Inc. ne représente pas l'innovation. C'est de l'exploitation déguisée en flexibilité. La société classe à tort les chauffeurs salariés comme des entrepreneurs indépendants, les privant ainsi d'une protection de base tout en permettant aux transporteurs d'esquiver les retenues à la source qui financent les programmes sociaux. Ces chauffeurs perdent des avantages sociaux et s'exposent à des responsabilités supplémentaires en cas d'accident de travail. Ce modèle récompense l'évasion et punit la conformité.

Pour les petits et moyens transporteurs, Driver Inc. est une condamnation à mort. Ils sont forcés de rivaliser avec des exploitants qui font de la sous-enchère en rognant sur les coûts. Les propriétaires exploitants subissent des pressions pour accepter des tarifs qui ne couvrent même pas les coûts. Ce n'est pas de la concurrence, c'est de la coercition.

Les primes d'assurance augmentent non pas en raison du risque individuel, mais en raison d'une augmentation globale des réclamations. Certains assureurs se sont même retirés complètement du marché commercial.

En ce qui concerne la sécurité, lorsque les chauffeurs sont mal classés, il n'y a pas de surveillance de la part de l'employeur. Personne ne vérifie les heures de service, d'entretien des véhicules ou de formation. Il y a plus d'accidents liés à la fatigue, les équipements sont mal entretenus et des risques inutiles sont pris sur nos routes. Ce n'est pas seulement une question de main-d'œuvre; c'est une question de sécurité publique. Quel message envoie-t-on à la prochaine génération?

• (1545)

Les jeunes perçoivent de l'instabilité, de l'exploitation et un manque de respect pour la profession. Il faut que tous les ordres de gouvernement interviennent de façon concertée. L'application uniforme de la loi dans toutes les administrations est essentielle. Il nous faut un titre de compétence national en matière de camionnage qui protégera les travailleurs, appuiera les transporteurs conformes et rétablira l'intégrité de notre secteur, pour que tous les intervenants comprennent leurs droits et leurs responsabilités. La correction des lacunes financières de Driver Inc. n'entraînera qu'une minime amélioration de la sécurité sur nos autoroutes.

[Français]

Je vous remercie de votre attention.

Je suis prête à répondre à vos questions.

Le président: Merci, madame Couture.

Madame Walker, vous avez la parole.

[Traduction]

Shelley Walker (cheffe de la direction, Fédération canadienne des femmes en transport routier): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Shelley Walker. Je suis la cheffe de la direction de la Fédération canadienne des femmes en transport routier. Je suis camionneuse professionnelle depuis plus de 30 ans et je dirige maintenant les efforts nationaux visant à promouvoir la sécurité, l'égalité et l'intégrité dans l'industrie du camionnage. Par l'entremise de mon organisation, j'appuie les femmes, les jeunes, les nouveaux arrivants et les groupes sous-représentés à se bâtir des carrières durables. En outre, je dirige la campagne Know Human Trafficking visant à sensibiliser notre industrie et la population à l'exploitation et au travail forcé. L'industrie du camionnage est dans une position unique: elle est à la fois une cible d'exploitation et une défense de première ligne contre ce problème. C'est pourquoi je suis ici aujourd'hui: je demande la fin des stratagèmes déloyaux de classification trompeuse comme Chauffeur inc., qui déstabilisent notre industrie et créent un terreau fertile pour la traite des personnes.

Soyons clairs. Nous appuyons entièrement le modèle du propriétaire-exploitant légal, mais Chauffeur inc. s'appuie sur un modèle tout à fait différent. L'entreprise classe ses camionneurs de façon trompeuse, les prive de protections, leur fait assumer les risques et récompense les transporteurs qui tournent les coins ronds au détriment de la sécurité et de l'équité.

Seuls 4,3 % des camionneurs au Canada sont des femmes. Sous la direction de Chauffeur inc., les congés de maternité, les horaires prévisibles et les mesures d'adaptation en milieu de travail disparaissent, de sorte qu'il est presque impossible pour les femmes et d'autres groupes sous-représentés de se bâtir une carrière durable. Si nous prenons l'équité au sérieux, nous devons garantir que chaque camionneur jouisse de la sécurité que seul le statut d'employé peut offrir.

Nous constatons également une augmentation de la traite de travailleurs. Les camionneurs vulnérables — souvent de nouveaux arrivants — se font attirer par des ententes aux frais exorbitants et sont ensuite piégés: on leur prend leurs passeports, des frais supplémentaires gardés secrets leur sont perçus et des menaces leur sont proférées. Il s'agit d'un asservissement pour dettes, d'une tache sur notre industrie et d'une menace aux valeurs canadiennes.

Les transporteurs déloyaux jouissent d'un avantage financier allant jusqu'à 30 % en externalisant les salaires, les avantages sociaux et les obligations en matière de sécurité. Dans ce contexte, les exploitants honnêtes ne peuvent pas être concurrentiels. Les investissements dans la formation et l'entretien se tarissent, et la sécurité routière en pâtit puisque les collisions liées à la fatigue, les défaillances mécaniques et les risques pour les familles canadiennes se multiplient.

La Fédération canadienne des femmes en transport routier a présenté une proposition visant la création d'un programme national d'agrément des camionneurs — une solution pratique et applicable pour rétablir l'intégrité, protéger les travailleurs vulnérables et relever les normes professionnelles partout au Canada. Le temps n'est plus aux consultations: nous avons maintenant besoin d'une intervention ferme. En finançant et en mettant en œuvre cet agrément, le Canada peut envoyer un message clair: l'exploitation n'a pas sa place dans notre chaîne d'approvisionnement, et le camionnage restera une profession fondée sur l'équité, la responsabilité et la fierté.

Je vous remercie de votre temps et de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, madame Walker.

[Français]

Merci, madame Couture.

[Traduction]

Merci à vous deux pour votre dévouement indéfectible envers l'industrie du camionnage et pour votre service envers les Canadiens depuis des décennies, vous qui transportez notre économie vers l'avenir.

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

Monsieur Albas, vous avez la parole pendant six minutes.

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

Merci à tous nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Les Canadiens ne se sentent pas en sécurité sur les routes et dans leurs communautés. Je remarque les mots employés par tous nos témoins ici présents, par exemple « criminalité », « exploitation », « travail forcé » et « chaos ». Ce ne sont pas des mots que j'associais auparavant à l'industrie du camionnage, qui offrait des emplois permettant de nourrir une famille. Les entreprises que je connais dans ma région, comme Berry & Smith Trucking, sont des entreprises familiales intergénérationnelles jouissant d'une excellente réputation.

Monsieur Laskowski, vous avez dit que les 10 ans de gouvernements libéraux successifs ont entraîné de la négligence. Pouvons-nous commencer par nommer les secteurs où la négligence est la plus grave dans votre industrie?

• (1550)

Stephen Laskowski: Au niveau fédéral, la négligence prend deux formes. La principale responsabilité à l'échelon fédéral est confiée à l'ARC qui régit les entreprises de prestation de services personnels, ou EPSP, et les feuillets T4A; par ailleurs, cette responsabilité a trait à la main-d'œuvre et à la classification erronée.

Je vais commencer par l'aspect fiscal. Un moratoire entourant les T4A est entré en vigueur en 2011. Il était censé être temporaire, mais nous en sommes maintenant à la 14^e année. Je ne crois pas que la définition de « temporaire » soit de 14 ans. Cette réalité ouvre la porte à la classification trompeuse et à l'évasion fiscale. Il n'y a aucune trace de ces personnes, alors elles ont pu se cacher. C'est pourquoi de nombreux camionneurs participent à ces stratagèmes. Certains y sont forcés, d'autres y sont contraints, comme vous l'avez entendu, et d'autres encore voient en cette occasion une victoire à la loterie. Pendant ce temps, le gouvernement ne porte aucune attention au problème.

Dan Albas: Plus tôt ce printemps, Mark Carney a déclenché des élections, ce qui a tué dans l'œuf certaines autorisations parlementaires importantes qui auraient permis à l'ARC de régler ce dossier de la classification trompeuse.

Que pense l'Alliance canadienne du camionnage de ce recul?

Stephen Laskowski: Il faut rétablir ce texte de loi. Il est essentiel que l'ARC et EDSC coopèrent. Ils se sont engagés envers nous à le faire, et c'est une étape importante. C'est une étape — pas la solution entière, mais une étape.

Dan Albas: J'ai entendu dire que 85 % des plaintes concernant le Code canadien du travail provenaient de l'industrie du camionnage. Est-ce à peu près exact?

Stephen Laskowski: La réponse courte est oui, mais je suis assez loquace, comme vous allez tous le découvrir au cours de la prochaine heure.

Je pense que vous et d'autres qui en ont parlé avez été choqués d'apprendre que l'industrie n'est plus composée d'entreprises de camionnage familiales. Nous sommes tous ici en tant que membres de longue date de l'industrie du camionnage. Nous ne retirons pas de fierté à comparaître ici pour parler de l'état de notre industrie qu'on vient de vous décrire. Il faut assainir l'industrie, et la réalité, c'est que la réponse à votre question est oui.

Dan Albas: À votre avis, de très mauvais acteurs anéantissent votre industrie, rendent nos autoroutes dangereuses et votre industrie, chaotique.

Diriez-vous également que le gouvernement a jeté de l'huile sur le feu en continuant à ne rien faire? Quelles mesures concrètes devrait-il prendre immédiatement pour sécuriser nos routes?

Stephen Laskowski: Il faut rétablir l'obligation de bien remplir les T4A, faire respecter les règles entourant les EPSP et commencer à prendre des mesures très strictes pour garantir la classification exacte au niveau fédéral.

Dan Albas: J'aimerais m'adresser à Mme Walker, de la Fédération canadienne des femmes en transport routier.

Tout à l'heure, vous avez parlé d'exploitation et de travail forcé. Ces mots me choquent. Qui sont ces personnes qui sont maltraitées et comment, à notre époque, permettons-nous ce genre de comportement?

Shelley Walker: Je pense que ce qui pourrait choquer les membres du Comité, c'est de savoir qu'il s'agit de travailleurs qui viennent au Canada par des voies légitimes. Ils viennent en tant que travailleurs étrangers temporaires dans le cadre d'évaluations d'impact sur le marché du travail, ou EIMT. Elles sont recrutées dans leur pays d'origine.

Dan Albas: Êtes-vous en train de dire que notre système d'immigration alimente cette situation?

Shelley Walker: Oui.

Dan Albas: Veuillez expliquer la situation, je vous prie. En quoi l'inaction du gouvernement canadien permet-elle ce genre de comportement inacceptable?

Shelley Walker: Lorsqu'ils arrivent au Canada pour occuper un emploi, la plupart de ces immigrants doivent travailler à un endroit. Ils ne connaissent pas le profil de leur employeur, si ce n'est ce qu'on leur en dit au moment du recrutement.

J'ai aidé des chauffeurs qui vivaient à l'intérieur d'un camion — l'équivalent d'une petite boîte. Ils sont payés 38 ¢ le mille. Le reste de l'équipe est payé 70 ¢ le mille. Ils n'ont pas leur passeport. Ils ne travaillent qu'au Canada.

Dan Albas: Mon temps est limité, mais je tiens à tous vous remercier d'avoir eu le courage de venir témoigner. Je sais que vous avez tous eu une belle carrière dans cette industrie, et que la situation actuelle doit donc vous attrister.

Le Parti conservateur du Canada croit que ce problème peut être réglé, mais seulement si le gouvernement commence à agir dès maintenant.

• (1555)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Nous passons maintenant à M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole pendant six minutes.

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

Je remercie les témoins de leur présence et de leurs témoignages.

Mesdames Couture et Walker, vous êtes des camionneuses. Ce n'est que pendant la pandémie de COVID que de nombreux Canadiens ont constaté à quel point nous comptons sur vous et à quel point votre travail est essentiel. Je tiens à vous remercier de tout ce que vous faites et, bien sûr, à remercier également les défenseurs des droits.

J'ai quelques questions pour bon nombre d'entre vous, alors je vous demanderais de répondre par un hochement de tête. Quand on siège à un comité comme celui-ci, on rédige ses questions à l'avance. Ensuite, quand on entend les témoignages, on laisse tomber ces questions et on en pose plutôt sur le contenu des témoignages.

Je pense qu'il a été mentionné en 2022 dans l'énoncé économique de l'automne que le gouvernement s'est engagé à verser environ 26 millions de dollars sur cinq ans à EDSC pour prendre des mesures plus strictes en matière de classification trompeuse et pour mener plus d'audits. Je sais que c'est une question complexe, mais, à votre avis, était-ce une mesure raisonnable pour améliorer la situation?

Un hochement de tête de n'importe qui parmi vous suffirait.

Une voix: Oui.

Mike Kelloway: Convenez-vous tous que la mesure est constructive?

Stephen Laskowski: Je dirais qu'elle est constructive et utile, mais elle est insuffisante étant donné l'ampleur du problème.

Mike Kelloway: C'est un bon point.

L'ARC et EDSC ont signé une entente d'échange de renseignements en mars 2025 afin d'améliorer l'application de la loi dans le secteur du camionnage sous réglementation fédérale.

Encore une fois, cette mesure pourrait-elle être qualifiée de constructive?

Stephen Laskowski: Elle est constructive, mais elle s'est fait attendre trop longtemps.

Mike Kelloway: D'accord. Les conservateurs ont voté contre ces deux mesures. Je trouve cela intéressant.

J'aimerais poser des questions sur les rôles et les responsabilités.

Madame Splinter, dans quelle mesure le gouvernement fédéral joue-t-il un rôle dans la réglementation de l'industrie? Vous en avez parlé dans une certaine mesure, mais je me demande si vous pourriez nous en dire plus à ce sujet, en gardant toutefois à l'esprit que nous avons peu de temps et que j'ai d'autres questions à vous poser.

Angela Splinter: J'aimerais avoir une précision: voulez-vous connaître l'importance du rôle du gouvernement fédéral dans la réglementation de Chauffeur inc., ou à d'autres égards? En ce qui concerne Chauffeur inc., l'Alliance canadienne du camionnage, ou ACC, fait pression auprès du gouvernement pour que l'ARC intervienne. L'ACC considère que le problème en est un d'évasion fiscale.

J'ai parlé d'autres problèmes qui se posent généralement du point de vue des ressources humaines et de leur incidence sur notre main-d'œuvre. Si je me prononçais sur les détails de la réglementation, j'irais au-delà de mon mandat et de ce que je fais à RH Camionnage Canada. Je pense qu'il serait peut-être préférable de poser la question à l'Alliance canadienne du camionnage.

Mike Kelloway: Pouvons-nous écouter les représentants d'ACC?

Stephen Laskowski: La question de l'ARC et de la fiscalité en particulier est compliquée, mais nous pouvons l'expliquer en termes simples. L'ARC s'est engagée à rétablir les T4A, mais elle doit le faire maintenant. Quatorze ans, c'est assez long. La première étape consiste à rétablir ce document.

La deuxième étape est de s'attaquer au modèle d'affaires des services personnels. L'ARC l'a étudié; M. Blackham a participé à l'exercice et peut vous donner un peu plus de détails. En termes simples, l'ARC a découvert que les EPSP nous posent grandement problème. Le camionnage est notre principal problème, alors l'ACC pose la question suivante: pourquoi rien n'a-t-il été fait? Pourquoi était-il écrit dans l'énoncé économique de l'automne que l'Agence allait nous donner des réponses dans le budget de 2023, alors que c'est le silence radio depuis, et que la crise s'accroît?

Vous pouvez le voir vers la fin du document plus volumineux: l'enjeu représente des milliards de dollars; nous en avons établi le coût. L'ARC a reçu ces documents. On parle de 1 à 5 milliards de dollars, selon l'analyse qu'on en fait. Pour ce qui est du gouvernement, comme nous le savons, le premier ministre Carney dirige notre pays en matière de commerce et il a également dit que nous devons limiter les dépenses. Notre industrie est ici pour vous donner 5 milliards de dollars qui assainiront notre secteur. Pourquoi l'ARC n'a-t-elle pas accepté notre offre?

Mike Kelloway: Je vous remercie de la réponse à cette question.

Cette question s'adresse à vous, mais peut-être aussi à d'autres témoins ici présents.

Dans les témoignages, on a notamment entendu l'idée d'un système national d'accréditation des camionneurs. J'aimerais approfondir un peu la question et en avoir une idée. Le gouvernement fédéral jouerait-il un rôle plus important dans la réglementation de l'industrie? Le gouvernement devrait-il reprendre partiellement son rôle de surveillance de l'industrie qu'il exerçait, je crois, dans les années 1980? S'agit-il du même enjeu ou de deux enjeux différents? Souhaitez-vous que le gouvernement fédéral assume une plus grande part de la surveillance, ou demandez-vous autre chose pour le système national d'accréditation?

• (1600)

Shelley Walker: Le système national d'accréditation est différent. Vous avez parlé des années 1980, l'époque avant la déréglementation. La situation d'alors était complètement différente de celle à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui avec Chauffeur inc.

Chaque province agit seule de son côté en matière de transport, et il faut une surveillance par le gouvernement fédéral. L'exigence fédérale de 103,5 heures de formation ne suffit pas. Il faut un meilleur encadrement des camionneurs. Il ne s'agit pas seulement de régler les problèmes liés à la formation des camionneurs à l'échelon provincial, mais aussi de s'attaquer à Chauffeur inc., au travail forcé et à la traite des personnes. Tous les membres de l'industrie sont impliqués, ainsi que le gouvernement et nos homologues provinciaux et fédéraux.

Il faut travailler en équipe. C'est le seul moyen de changer la donne, parce que les 13 provinces et territoires ne se parlent pas.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

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

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

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui. Leurs témoignages sont vraiment instructifs, et ces choses méritent d'être mises en lumière. C'est d'ailleurs pour ça que nous tenions à mettre en avant cette étude.

J'en profite pour vous informer qu'hier, nous avons tenu une conférence de presse avec des acteurs de l'industrie du camionnage. De 10 à 15 entreprises étaient présentes, en plus des associations nationales. Elles se sont mobilisées, fortement mobilisées, pour être là parce que c'est pour elles une question de vie ou de mort. C'est une question de vie ou de mort non seulement pour les entreprises légitimes, mais aussi pour les gens sur la route.

Je trouve absolument ahurissant de voir que le gouvernement n'a pas encore pris acte de la situation. On dirait que, jusqu'à maintenant, il est demeuré muet. Il a choisi de faire de l'aveuglement volontaire quant à la situation.

Monsieur Laskowski, combien de rencontres avez-vous eues avec le gouvernement à ce sujet?

[Traduction]

Stephen Laskowski: J'ai perdu le compte du nombre de réunions que j'ai eues avec le gouvernement et avec MM. Blackham et Wood. Nous exerçons des pressions officiellement à ce sujet depuis 2018. Le gouvernement a été très à l'écoute en nous accordant des réunions. Nous en avons eu de nombreuses.

La question est de savoir si des mesures seront prises. Je crois que les transporteurs avec lesquels vous traitez vous en ont parlé.

C'est une question complexe. Notre organisation compte beaucoup d'expérience; nous savons que les questions complexes prennent du temps à régler, mais pas sept ans.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Si vous avez perdu le compte des rendements, cela veut dire que le gouvernement est bien au courant du problème et qu'il a été informé des solutions que l'on pourrait mettre en place pour le régler.

Comme vous l'avez mentionné, dans son énoncé économique de 2022, le gouvernement disait, d'une certaine manière, qu'il comprenait le problème et qu'il en prenait acte, puisqu'il disait vouloir mettre en place des moyens pour le régler. Cependant, cet engagement ne se trouvait pas dans le budget de 2023.

Ma question comprend deux volets.

Savez-vous ce qu'il est advenu des montants annoncés dans l'énoncé économique de 2022?

Avez-vous eu des explications quant à la raison pour laquelle on n'a pas donné de détails par la suite?

[Traduction]

Stephen Laskowski: Je veux clarifier ce qui s'est passé et ce qui ne s'est pas passé.

Les fonds ont été donnés au ministère du Travail — EDSC — pour faire appliquer les règles. C'est une mesure et un bon pas en avant, pour être tout à fait honnête avec vous. Nous en sommes reconnaissants, mais c'est comme si on nous donnait un parapluie pendant un ouragan. Nous avons besoin de beaucoup plus de mesures d'application des règles.

Ce qui ne s'est pas concrétisé, c'est l'engagement pris dans cet énoncé économique selon lequel l'ARC résoudrait le problème.

Mesdames et messieurs, ce n'est pas compliqué. Je n'essaie pas d'être condescendant ou de paraître polémique. C'est très simple. Rétablissez les T4A, qui font l'objet d'un moratoire depuis 14 ans, et commencez à appliquer les règles encadrant les entreprises de services personnels, que vous avez étudiées. Le gouvernement s'est engagé à faire respecter les règles sur les EPSP, puis il s'est défilé.

Peut-être que M. Blackham, si le Comité le permet, peut expliquer l'étude qui a eu lieu.

Monsieur le président, permettez-vous à mon représentant d'expliquer ce qui s'est passé?

• (1605)

Le président: La décision revient à M. Barsalou-Duval parce que c'est son temps de parole.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, combien de temps de parole me reste-t-il?

Le président: Il vous reste deux minutes et demie, monsieur Barsalou-Duval.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Je vais partager mon temps de parole avec M. Blackham.

[Traduction]

Jonathan Blackham (directeur, Politique et affaires publiques, Alliance canadienne du camionnage): Merci.

La question du T4A et celle des entreprises de prestation de services personnels, ou EPSP, sont reliées. Lorsque l'ARC s'est penchée sur les EPSP, elle a découvert des cas flagrants de non-conformité.

À l'époque où la classification EPSP a été mise en place, l'industrie du camionnage était pour ainsi dire inexistante. Cette classification était surtout utilisée par des professionnels comme les spécialistes des technologies de l'information. C'était dans les années 1980 et 1990, tandis qu'aujourd'hui, le camionnage est de loin le premier utilisateur du modèle.

Lors de son examen, l'ARC a relevé en moyenne, par personne, une somme légèrement inférieure à 17 000 \$ en évasion fiscale. L'agence a établi que le camionnage était le principal utilisateur.

En parlant avec les gens du secteur, l'ARC a mis au jour leur raisonnement. En demandant à ces personnes pourquoi elles agissaient de la sorte, elle a obtenu les réponses que l'industrie avait toujours fournies. Ces personnes ont dit qu'elles appliquaient ce que leur employeur leur avait conseillé de faire et que c'était une condition d'emploi. On leur aurait dit que ce modèle était une sorte d'abri fiscal dans ce qui était de toute façon une zone grise. Évidemment, tout cela est faux, et l'ARC est au courant de tout.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci de votre réponse.

Ce que j'en retiens, c'est surtout le chiffre que vous avez mentionné. Vous avez expliqué que près de 70 000 \$ échappaient au fisc pour chaque chauffeur qui se constitue en personne morale. C'est de l'argent perdu pour le trésor public.

Est-ce que je comprends bien?

[Traduction]

Jonathan Blackham: C'était 17 000 \$ par chauffeur.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

[Traduction]

Jonathan Blackham: Seulement dans ce petit échantillon, le montant se chiffre à des millions de dollars.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Nous nous doutons bien que, aujourd'hui, ce montant est encore plus élevé.

Monsieur Laskowski, tout à l'heure, le secrétaire parlementaire a fait valoir certaines choses que le gouvernement a faites ou qui montrent son intention d'agir dans le dossier.

Depuis 2022, 2023 ou 2024, ce phénomène diminue-t-il ou prend-il de l'ampleur, selon vous?

[Traduction]

Le président: Veuillez donner une réponse très brève.

Veuillez donner une réponse très brève.

Stephen Laskowski: Le phénomène ne cesse de s'aggraver. Le document que vous avez entre les mains, qui renferme entre autres des statistiques produites par l'EDSC, est un des documents qui exposent le plus clairement le problème auquel le Comité s'intéresse.

Au moment où les représentants d'EDSC sont allés voir les transporteurs — plus précisément les propriétaires de camions —, ils ont découvert que 25 % d'entre eux enfrenaient la loi de façon flagrante. Lorsqu'ils sont retournés là-bas 30 ou 45 jours plus tard pour voir si la situation avait été corrigée, les transporteurs étaient partis. Voilà ce à quoi nous sommes confrontés.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Nguyen, la parole est à vous.

Vous avez cinq minutes.

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

Je tiens à remercier les témoins de contribuer à cette discussion importante.

Mme Walker a parlé de l'exploitation qui sévit à l'endroit des employés dans le secteur. Elle a souligné que certaines des personnes qui font ce travail, notamment les nouveaux arrivants, ont suivi un parcours régulier. Je veux établir que ces personnes se voient imposer ces conditions-là et qu'elles semblent être exploitées de manière vraiment abusive.

J'aimerais en savoir plus sur les difficultés liées à la filière des ressources humaines dans le secteur. Je me demandais si Mme Splinter pouvait en dire plus à ce propos.

Je voudrais connaître l'état des lieux et savoir comment s'y prendre pour faire des prévisions qui permettront de renforcer les processus et de s'assurer que les besoins en ressources humaines sont comblés.

Angela Splinter: La filière des ressources humaines est préoccupante. Comme je l'ai mentionné, de plus en plus, les chauffeurs de camion demandent aux transporteurs d'être payés selon ce modèle. Des employeurs partout au pays nous le disent.

Ensuite, ce modèle se répand dans d'autres occupations comme les emplois dans les entrepôts. C'est un problème qui ternit notre image. Cette pratique fait mal à notre industrie.

Les travailleurs établis dans l'industrie sont découragés de voir le traitement inéquitable réservé à d'autres. Comme je le disais, le recrutement de nouveaux travailleurs demeure un défi.

Il nous faut plus de femmes et de jeunes, et les conditions actuelles ne nous aident pas. Cette situation est préoccupante pour une industrie dont la pénurie de main-d'œuvre va en s'accroissant.

• (1610)

Chi Nguyen: Les autres témoins voudraient-ils ajouter quelque chose?

Stephen Laskowski: Je vais essayer de ne pas monopoliser trop de temps. J'ai tendance à parler longtemps.

À propos du recrutement, il faut principalement retenir que cela s'inscrit dans le modèle Chauffeurs inc.

Nous avons mené un sondage dans certaines régions au Canada. Nous avons demandé aux transporteurs de demander à leurs recruteurs quelle était la plus grande tendance dans le marché concernant le recrutement et l'embauche de chauffeurs de camion. Selon la ré-

gion, 7 ou 8 chauffeurs sur 10 issus de ce parcours, qui cherchent un emploi ou qui répondent à une annonce, voudraient être payés selon le modèle Chauffeurs inc.

Quelle incidence aura ce phénomène sur l'avenir de l'industrie? Ceux qui refusent de bafouer leurs principes et de participer à l'économie souterraine n'auront personne pour conduire leurs camions.

Aujourd'hui, les chauffeurs, y compris les bons chauffeurs d'expérience respectueux de la loi, disent aux propriétaires que les augmentations salariales sont rares étant donné la conjoncture économique désastreuse. Ils constatent ce qui se passe dans le marché. Ils préviennent leur propriétaire qu'ils s'en iront s'ils n'ont pas d'augmentation. Ils se présentent ensuite à la compagnie Chauffeurs inc. — tout le monde sait qui ils sont — et commencent à travailler dans l'économie souterraine. Ce n'est pas une exagération et je ne suis pas ici pour faire de la politique, mais puisque le gouvernement banalise visiblement le problème, les chauffeurs se disent que cette somme supplémentaire de 15 000 \$ ou de 20 000 \$ donne un sérieux coup de pouce au budget familial.

Cette crise affecte mes membres, l'industrie dans son ensemble de même que les autoroutes publiques.

Chi Nguyen: Mme Couture ou Mme Walker ont-elles quelque chose à ajouter?

Shelley Walker: Les choses doivent vraiment changer. Chauffeurs inc. cause beaucoup de problèmes dans le secteur. Des chauffeurs quittent le métier. Des chauffeurs professionnels se demandent pourquoi ils continuent. Certains refusent de rouler sur les routes 11 et 17 dans le Nord de l'Ontario de peur d'y laisser leur peau.

En l'espace de six mois, j'ai eu trois accrochages sur les routes 11 et 17, qui traversent le Nord de l'Ontario. À une occasion, mon camion est même allé percuter un rocher. C'est effrayant, surtout lorsque notre partenaire dort dans la couchette.

Il faut vraiment faire quelque chose au sujet des chauffeurs qui travaillent pour ces compagnies. Il faut que cela cesse.

Leurs camions ne sont pas en bon état. Une de mes chauffeuses s'est retrouvée coincée en Colombie-Britannique. Elle était à l'extérieur de l'Ontario. C'était le temps des Fêtes et son transporteur lui a dit que c'était son problème à elle, et pas le sien. Elle a essayé d'obtenir de l'aide. L'ASFC a mis son camion hors service. Elle était assise là, dans un camion qui ne roulait plus. Elle n'avait nulle part où aller par un froid glacial. Je l'ai mise sur un avion pour qu'elle puisse rentrer chez elle.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Groleau, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Chers témoins, merci d'être ici. Je sais que vous n'êtes pas ici de gaieté de cœur aujourd'hui.

Je souhaite commencer mon intervention en rappelant une tragédie qui a profondément marqué la région de la Beauce et qui a bouleversé une communauté entière. Une jeune femme de 26 ans a perdu la vie à Vallée-Jonction. Cette femme a été victime d'un accident causé par un camionneur travaillant pour une entreprise sous-traitante. Celle-ci employait le stratagème appelé « Chauffeurs inc. ». Cette entreprise faisait déjà l'objet d'une enquête pour des problèmes graves liés à l'entretien de véhicules, notamment le transport de charges excessives.

La sécurité des Canadiens et des Canadiennes doit être une priorité.

Comment le gouvernement libéral peut-il accepter qu'une entreprise faisant l'objet d'une enquête à propos d'infractions aussi graves continue d'exercer ses activités sur nos routes en mettant en danger la vie des citoyens?

C'est honteux.

Monsieur Laskowski, pouvez-vous décrire rapidement ce qu'est le stratagème illégal Chauffeurs inc.?

[Traduction]

Stephen Laskowski: La stratégie est née en 2018, au moment de l'imposition du moratoire sur le T4A. Combiné au modèle des EPSP, la suspension de ce feuillet entraîne pour les propriétaires des économies allant de 20 000 \$ à 30 000 \$ par année par chauffeur. D'autres avantages s'ajoutent par la suite.

À mesure que le modèle évolue, avec le temps, les transporteurs se mettent à attirer des propriétaires non professionnels. Aux yeux des propriétaires que je représente et de ceux qui sont représentés par d'autres associations, le camionnage n'est pas seulement une façon de faire de l'argent; c'est un engagement envers la sécurité du public.

Dans le contexte de l'économie souterraine, le camionnage n'est plus une affaire de sécurité et de responsabilité, mais plutôt une affaire d'argent. Ceux qui ont l'argent comme priorité se préoccupent peu des principes de sécurité et des familles affectées par leur façon de faire. Ils ne se préoccupent pas de la sécurité des camions que conduisent leurs employés ni de la sécurité des autres usagers de la route.

Cette détérioration se produit depuis 14 ans.

Mme Walker a parlé des routes 11 et 17. L'Ontario Trucking Association a mené un sondage auprès de 1 200 chauffeurs de camion professionnels et 90 % ont dit qu'ils ne voulaient plus emprunter ces routes de peur d'y laisser leur vie. Ce ne sont pas le manque d'entretien des routes, les animaux ou les nids-de-poule qui les dérangent; ce sont les autres chauffeurs de camion.

• (1615)

[Français]

Jason Groleau: Merci, monsieur Laskowski.

Madame Couture, qui sont ces entreprises qui utilisent le stratagème Chauffeurs inc. et d'où viennent-elles?

Johanne Couture: Elles viennent de partout. Certaines viennent de l'Ontario, d'autres du Québec. En fait, elles viennent de toutes les provinces.

Jason Groleau: Qui peut se constituer en une société Chauffeurs inc.?

Johanne Couture: N'importe qui peut le faire.

Des immigrants arrivent ici après qu'on leur a vendu du rêve. Leurs employeurs leur font signer certains documents pour qu'ils se constituent en une société Chauffeurs inc. en leur disant qu'ils seront mieux payés et qu'il ne paieront pas d'impôt. Cela est déjà de l'évasion fiscale. Les personnes d'autres pays qui arrivent ici avec un permis de travail fermé n'ont pas le choix de rester avec ces employeurs, et c'est ce qu'ils font.

Je vais vous donner un exemple concret. Un chauffeur engagé par une compagnie A doit faire une livraison de Toronto à Cornwall, et cette compagnie l'avertit qu'il ne peut pas être en retard parce que le client de Cornwall impose une amende de 1 000 \$ dès qu'il y a un retard de 30 minutes.

Jason Groleau: Ces gens reçoivent-ils les mêmes formations que celles suivies par tout le monde dans le domaine du camionnage?

Ces compagnies sont-elles aussi rigoureuses que les compagnies privées?

Johanne Couture: Ces compagnies ne donnent pas de formations. Elles fonctionnent par menaces. Les chauffeurs sont menacés, et ils ont peur. Peu importe ce qui se passe, une crevaison, un accident, de la congestion sur la route ou un retard à Cornwall, c'est de leur faute, et l'amende est prélevée sur leur paie.

Jason Groleau: Avez-vous une idée du temps qu'il faut à quelqu'un pour recevoir un permis de conduire, suivant le modèle de Chauffeurs inc.?

J'ai vu des histoires d'horreur.

Johanne Couture: Pour certains, ça peut prendre de six à huit semaines. Pour d'autres, ça peut prendre une fin de semaine.

Jason Groleau: Avez-vous dit une fin de semaine?

Johanne Couture: Oui, c'est cela.

Jason Groleau: On peut se demander comment les règles de sécurité peuvent être respectées si la formation des chauffeurs n'est donnée qu'en une seule fin de semaine. Ce n'est pas croyable.

Johanne Couture: C'est parce qu'on ne leur montre pas tout. On ne leur donne pas la formation au complet. On fait juste leur montrer comment passer le test à la Société d'assurance automobile du Québec, ou SAAQ, ou à Serco Canada, ou encore à tout autre centre similaire dans d'autres provinces. L'objectif de ce type d'entreprise n'est pas de les amener à devenir des chauffeurs professionnels.

Jason Groleau: Vous sentez-vous en sécurité sur nos routes?

Johanne Couture: Non, je ne me sens pas en sécurité. Madame Walker a fait allusion plus tôt aux autoroutes 11 et 17. Pour ma part, je ne veux pas les emprunter.

Le président: Merci, madame Couture.

Merci beaucoup, monsieur Groleau.

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Les témoignages sont quand même assez frappants, aujourd'hui.

Mesdames Couture et Walker, vous avez dit que ces chauffeurs étaient payés 38 ¢ par mille, par rapport à un tarif normal de 78 ¢ par mille. Je ne sais pas ce que ça veut dire, 38 ou 78 ¢ par mille. Ce que j'en retiens, c'est que ces chauffeurs sont payés à peu près la moitié de ce que reçoit un chauffeur dans une situation normale.

Prenons l'exemple de 38 ¢ par mille. Pour quelqu'un qui travaille à temps plein, ça donne quoi comme salaire?

Johanne Couture: Il faudrait que je fasse le calcul...

Xavier Barsalou-Duval: Pour 78 ¢, qu'est-ce que ça donne? Nous pourrions déduire ce que cela représente pour 38 ¢.

Johanne Couture: Pour 78 ¢, ça serait un salaire de 100 000 \$ par année.

Xavier Barsalou-Duval: Ces chauffeurs sont donc payés à peu près 50 000 \$ par année comparativement à 100 000 \$ par année.

Johanne Couture: Oui, c'est ça.

Xavier Barsalou-Duval: Vous avez dit que beaucoup de gens sont issus de l'immigration temporaire. On leur confisquerait leur passeport. Ils seraient aussi menacés par leur communauté du fait qu'ils ont un statut temporaire et qu'ils peuvent être renvoyés du pays en tout temps.

Hier, le Bloc québécois et des représentants de l'industrie ont proposé dix mesures que le gouvernement pourrait mettre en place. M. Laskowski en a nommé certaines. Je pense notamment à la mesure visant à augmenter le nombre de vérifications que l'Agence du revenu du Canada et Emploi et Développement social Canada font.

Nous irions encore plus loin. De notre côté, nous croyons qu'il faudrait faire des audits de façon automatique pour toute nouvelle entreprise dans le domaine. Il faudrait aussi éliminer le droit, pour les immigrants temporaires, de se constituer en société. Ils pourraient travailler quand même, mais comme salariés, de façon à ce qu'ils soient supervisés. Ainsi, les donneurs d'ouvrage seraient tenus pour responsables des impôts non payés.

Êtes-vous d'accord sur ces recommandations?

• (1620)

Johanne Couture: Oui, je suis tout à fait d'accord.

On devrait interdire aux immigrants de se constituer en société ou en personne morale en arrivant au pays. Ces gens arrivent ici avec un permis de travail temporaire. On devrait leur donner l'occasion de travailler comme salarié afin qu'ils puissent apprendre comment les choses se font au Canada. En effet, ils peuvent venir d'un pays ayant des coutumes et des normes différentes.

S'ils sont des salariés, de la formation doit leur être donnée. Par la même occasion, ils vont apprendre en quoi consistent leurs droits et leurs responsabilités.

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, madame Couture.

Madame Splinter, vous avez utilisé tantôt une expression qui correspond au proverbe suivant en français « si vous ne pouvez pas les vaincre, ralliez-vous à eux ». Ce qui signifie donc qu'il faudrait faire comme ces entreprises.

Selon vous, quelles seraient les répercussions sur l'industrie si tout le monde se mettait à fonctionner suivant le modèle de Chauffeurs inc.?

Le président: Il reste 15 secondes.

[Traduction]

Angela Splinter: Les conséquences seront graves pour tous les travailleurs. Les employeurs sont très frustrés, et c'est vraiment ardu pour eux de fonctionner dans un marché inéquitable. Ce sont des préoccupations fondées qui affectent l'ensemble de l'industrie. Nous avons discuté aujourd'hui des problèmes de formation et de sécurité. Il faut trouver des solutions.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci, madame Splinter.

Madame Lewis, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Dans les régions comme Haldimand-Norfolk, le camionnage est l'épine dorsale de l'économie locale. Le secteur soutient les agriculteurs, les fabricants et les petites entreprises qui comptent sur du transport fiable pour transporter des marchandises partout dans la province et ailleurs au pays. Selon ce que j'entends, le modèle Chauffeurs inc. suscite des préoccupations croissantes en raison du tort causé à la concurrence, de l'exploitation des travailleurs et de graves manquements à la sécurité. Le problème prend de l'ampleur depuis des années, mais le gouvernement libéral est resté les bras croisés.

Ma question s'adresse à l'Alliance canadienne du camionnage.

À votre avis, le gouvernement devrait-il en faire plus? Devrait-il inscrire dans la loi un modèle de responsabilité partagée où serait maintenue la possibilité de s'incorporer, sauf si les transporteurs l'utilisent pour éviter leurs obligations en matière de sécurité, de fiscalité et de travail?

Stephen Laskowski: L'incorporation est un processus important pour les propriétaires-exploitants. Parmi les témoins aujourd'hui, Mme Couture et Mme Walker sont justement des propriétaires-exploitantes incorporées. En substance, elles dirigent une petite entreprise, mais elles conduisent en fait leurs activités conformément à la loi sur les petites entreprises.

Il est important de comprendre qu'il n'y a aucun avantage impossible à se constituer en société comme camionneur en tant qu'EPSP.

Si je demandais sur-le-champ qui dans la salle voudrait s'incorporer en tant qu'EPSP et payer plus d'impôts, peu de personnes lèveraient la main. Voilà en quoi consiste le modèle fiscal des EPSP.

J'ajouterais en passant que ce modèle oblige à renoncer aux heures supplémentaires, aux congés payés et aux 10 jours de congé de maladie. Cela entraîne des pertes de milliers de dollars combinées à des impôts plus élevés.

Leslyn Lewis: Merci.

Force est de constater que le gouvernement libéral du jour ne prend pas au sérieux les préoccupations de sécurité liées à Chauffeurs inc. Les données de Transports Canada montrent que la fatigue des chauffeurs est un facteur dans un nombre élevé d'accidents comportant des véhicules commerciaux. Pourriez-vous parler des lacunes liées au respect des pauses et des temps de repos et aux processus visant à vérifier que ce qui cause la fatigue et pose un risque pour les citoyens n'est pas présent sur les autoroutes? Pourriez-vous expliquer l'incidence de Chauffeurs inc. sur tout cela?

Stephen Laskowski: Je vais céder la parole à M. Wood, mais je vais auparavant ajouter un petit commentaire pour donner des précisions aux membres du Comité.

En bref, l'application de ces règles relève des provinces. Toutefois, nous demandons au gouvernement fédéral et aux comités de mener un audit sur les transporteurs. Plus de 90 % des entreprises de camionnage dans la province de l'Ontario ont la cote « satisfaisant non vérifié ». Cela veut dire que personne ne sait rien à leur sujet. Personne n'est allé les voir. Il faut changer notre façon de concevoir le mode de gouvernance et les audits dans l'industrie du camionnage pour y intégrer la composante de la sécurité.

Ce n'est pas de gaieté de cœur que je le dis: ne nous faites pas confiance. Par contre, vous pouvez faire confiance à mes membres. Ils feront toujours ce qu'il faut et accorderont toujours la priorité à la sécurité. Ils vont stationner un camion et son chauffeur s'ils estiment que le camion n'est pas sécuritaire ou que le chauffeur n'est pas en état de conduire. Pour eux, l'argent est secondaire dans ces cas-là. Toutefois, un nombre croissant de transporteurs se fiche complètement de la sécurité, comme les témoignages en ont fait état aujourd'hui. Ils mettent un chauffeur au volant d'un camion qui n'est pas sécuritaire, et ils ne se soucient pas de ceux qui seront touchés. Comme je l'ai dit, 25 % des transporteurs qu'EDSC est retourné voir pour vérifier la conformité n'étaient plus là.

• (1625)

Leslyn Lewis: Qui est responsable de la vérification de la conformité, par exemple, dans le cas de Chauffeurs inc.? Est-ce le transporteur, l'entreprise de camionnage, le chauffeur incorporé ou le chauffeur? Par exemple, qui vérifie que les registres ne sont pas trafiqués et que le chargement des camions n'est pas trop lourd, que les pauses sont respectées et que des audits sont menés à l'échelle de l'industrie? Qui est responsable de tout cela?

Stephen Laskowski: La réponse courte serait la suivante: la composante du travail est une responsabilité partagée entre EDSC, ou le ministère du Travail, et les autorités provinciales, tandis que la composante fiscale relève de l'ARC. Pour la sécurité, le processus est mixte. La composante routière relève des provinces, mais au fédéral, Transports Canada détient un rôle.

M. Wood pourrait peut-être expliquer ce que fait Transports Canada pour surveiller la sécurité des camions.

Geoffrey Wood (vice-président principal, Politique, Alliance canadienne du camionnage): Transports Canada régit les heures de service — le nombre d'heures que les chauffeurs peuvent conduire d'affilée — et le transport des marchandises dangereuses. Il a délégué aux provinces et aux territoires, au titre de la Loi sur les transports routiers, le pouvoir de gérer la sécurité des camions. Le rôle de ce ministère est en fait double. Il contrôle la réglementation, les heures de service et le transport des marchandises dangereuses, mais il a délégué aux provinces la sécurité au titre de la Loi sur les transports routiers.

Nous estimons que Transports Canada pourrait jouer un rôle en mettant au point un système permettant une saisie des données coordonnée et cohérente afin que tous soient évalués de la même façon. Le processus est en cours, mais il faut accélérer le rythme.

Leslyn Lewis: Comment vont-ils actuellement...

Le président: Merci, madame Lewis.

Malheureusement, nous avons dépassé le temps de 40 secondes. Comme c'était une excellente question, je voulais vous donner le temps d'obtenir une réponse.

Leslyn Lewis: Merci.

Le président: Pour terminer cette série de questions, nous passons à M. Greaves.

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

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

Bonjour. Merci beaucoup aux témoins d'être venus témoigner cet après-midi.

J'aimerais clarifier un point avant de passer à autre chose. Ma première question s'adresse à M. Laskowski. Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé de l'année 2011. Je voudrais exposer comme il faut en quoi cette année-là est importante dans la crise dont vous parlez qui frappe l'industrie du camionnage. C'est en 2011 que l'ARC a apporté des changements en imposant un moratoire sur le T4A pour les travailleurs de votre secteur. Est-ce exact?

Stephen Laskowski: C'est exact.

Will Greaves: D'accord. Si vous aviez à désigner la date à laquelle le problème a commencé à se développer, ce pourrait être 2011 en raison de la mise en œuvre de certaines de ces décisions cette année-là.

Stephen Laskowski: C'est en effet à ce moment-là que tout a commencé.

Will Greaves: D'accord. Vous avez dit très clairement dans votre témoignage que les choses avaient continué à évoluer jusqu'à aujourd'hui. Merci. En 2011, sous le gouvernement conservateur à l'époque...

Stephen Laskowski: Le moratoire a été imposé sous ce gouvernement.

Will Greaves: Merci.

J'aimerais avoir plus de précisions sur la prévalence des erreurs de classification des chauffeurs dans votre secteur. La question s'adresse à Mme Splinter. Les informations qui ont été fournies en prévision de la réunion d'aujourd'hui indiquent qu'une classification erronée se serait peut-être produite pour 63 % des chauffeurs en Ontario. À votre connaissance, ce chiffre est-il exact, ou à peu près exact?

Angela Splinter: Je ne peux pas le quantifier. L'information que nous avons sur le marché du travail est basée sur des données accessibles au public — comme des données de recensement. Il se peut que des personnes que nous ne connaissons pas ne déclarent pas correctement leur situation professionnelle. Elles peuvent se déclarer comme employées, mais être tout de même classifiées de façon erronée par leur employeur. Pour nous et dans le cadre de notre travail, cela pose un problème.

Pour répondre à la question, je pense que si d'autres autorités fédérales et provinciales menaient des enquêtes et assureraient l'application de la loi, on pourrait alors évaluer de manière plus précise et éloquente le nombre de chauffeurs classifiés comme chauffeurs au rabais.

Will Greaves: Merci de votre réponse.

J'adresserais peut-être ma question aux représentants de l'Alliance canadienne du camionnage. Pourriez-vous nous indiquer, de manière générale, si cette donnée est exacte, s'il vous plaît?

Stephen Laskowski: Je vais laisser M. Blackham répondre à la question.

Jonathan Blackham: Oui, c'est exact.

L'équipe chargée du dossier des erreurs de classification à EDSC mène actuellement un audit. Elle a constaté que le taux de non-conformité était d'environ 62 % en Ontario, de plus de 40 % au Québec et d'environ 40 % à l'échelle nationale.

• (1630)

Will Greaves: Le taux est très élevé à l'échelle nationale, mais il semble que le problème soit particulièrement grave en Ontario. Est-ce exact?

Stephen Laskowski: C'est la Mecque des entreprises de camionnage. C'est le centre névralgique, mais la réponse est oui.

Will Greaves: À cet égard, je me demande si vous pouvez nous parler brièvement des mesures que le gouvernement de l'Ontario a pu prendre pour tenter de résoudre ce problème important qui touche particulièrement le secteur du camionnage en Ontario. Des mesures ont-elles été prises en vertu du code du travail de la province ou le gouvernement Ford a-t-il réagi aux efforts que mènent votre groupe ou d'autres organisations sur ce plan?

Stephen Laskowski: Du point de vue du travail, la réponse est oui. Auparavant, on effectuait des audits aléatoires en Ontario. Aujourd'hui, on procède à des audits ciblés et il s'agit de la couverture de la CSPAAAT, soit la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail. On a cessé de mener des audits aléatoires parce que l'on constate des cas flagrants de fausse conformité.

Monsieur Blackham, voulez-vous nous donner quelques détails sur ce travail?

Jonathan Blackham: Au lieu de procéder à des audits aléatoires des entreprises du secteur, on a commencé à se concentrer sur la recherche des cas de classification erronée. Depuis, on a trouvé des centaines d'entreprises coupables de classification erronée, et des dizaines de millions de dollars de primes ont été récupérés. Il s'agit donc d'une mesure d'exécution très efficace contre la classification erronée.

Will Greaves: Eh bien, j'aimerais alors poser une question qui s'adresse à tous les témoins, ou à toute personne qui souhaite y répondre. Compte tenu de l'ampleur du problème de classification erronée que vous avez constaté dans de nombreuses provinces, notamment en Ontario, et de certains des problèmes qui ont été soulevés au sujet de la formation, de la certification, etc., êtes-vous d'avis que le secteur du camionnage au Canada serait mieux servi si les responsabilités en matière de réglementation, de surveillance et de sécurité relevaient du gouvernement fédéral plutôt que des provinces?

Stephen Laskowski: Eh bien, vous ouvrez là une boîte de Pandore.

Will Greaves: Jamais.

Stephen Laskowski: Le fait est que le commerce interprovincial — c'est-à-dire tout camion qui traverse les provinces — est du ressort du gouvernement fédéral. Il a délégué la responsabilité de l'application des règlements aux provinces. Il existe une série de codes, qui sont normalisés.

Le gouvernement fédéral pourrait-il faire mieux en fournissant des renseignements plus précis relativement à l'uniformité dans l'ensemble du secteur? Oui. Pourrait-il mieux coordonner l'harmonisation des règlements en matière de sécurité? Oui. Il y a là un plus grand rôle à jouer. En ce qui concerne les provinces et leur façon de faire, il n'est pas nécessaire qu'il y ait un processus évolutif en matière d'application des mesures de sécurité, mais plutôt un processus révolutionnaire.

Je vais répéter ce que j'ai dit sans grande fierté — en fait avec un certain malaise, et il en est de même pour les membres de mon organisation. Ne vous fiez pas à notre industrie. Les règlements provinciaux sont fondés sur la confiance. Ils reposent sur l'idée que les entreprises respecteront la loi si on leur explique en quoi elle consiste. Lorsque vous quitterez la réunion d'aujourd'hui, gardez à l'esprit que 25 % des entreprises ont disparu lorsqu'on leur a dit qu'elles avaient mal agi. Elles déjouent le système parce que nous ne disposons pas d'un système adéquat de surveillance, d'application et de sanctions.

Le président: Merci beaucoup.

Au nom de tous les membres de ce comité, je tiens à remercier nos témoins de nous avoir accordé du temps, de nous avoir fait bénéficier de leur expertise et d'avoir témoigné devant nous aujourd'hui. Je vous souhaite un bon retour chez vous.

Chers collègues, je vais suspendre la séance pendant cinq minutes afin de permettre au greffier d'accueillir notre prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue jusqu'à ce que la présidence en signale la reprise.

• (1630)

(Pause)

• (1645)

Le président: Nous reprenons.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins du deuxième groupe.

[Français]

Je recevons M. Steve Bourgeois, consultant, qui comparait à titre personnel.

[Traduction]

Nous accueillons M. Ken Adams, président du conseil d'administration de la Truck Training Schools Association of Ontario; et M. Mark Seymour, chef de la direction du Kriska Transportation Group, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Merci à tous de prendre le temps de comparaître devant nous aujourd'hui.

[Français]

Nous allons commencer par M. Bourgeois.

Monsieur Bourgeois, vous avez la parole pour cinq minutes pour faire votre allocution d'ouverture.

Steve Bourgeois (consultant, à titre personnel): Bonjour, tout le monde.

Je m'appelle Steve Bourgeois. Je suis consultant et formateur agréé à la Commission des transports du Québec. Je suis camionneur depuis 34 ans. J'ai fait du transport aux États-Unis, au Canada, et même sur les routes de glace, dans les territoires. J'adore ce métier, mais ce n'est plus comme c'était auparavant, malheureusement.

Je vous remercie de votre accueil au nom du regroupement Assez, c'est assez. Je vous remercie de prendre le temps d'écouter ce que nous avons à dire.

Notre objectif est de défendre la sécurité routière, la dignité et la légitimité de notre profession. Nous portons la voix des 15 000 citoyens qui ont signé notre pétition pour demander votre aide. Le Bloc québécois a répondu en nous permettant ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui. Nous le remercions énormément.

Le phénomène Chauffeurs inc., dont vous entendez parler depuis tantôt, a une incidence sur le plan fiscal et sur celui de l'emploi. Il a évolué depuis les années 1990 et surtout au cours des dernières années. J'aimerais vous présenter un autre aspect de ce phénomène qui va sûrement vous intéresser. Il s'agit de ce que nous appelons les « chauffeurs fantômes ».

Le recours aux chauffeurs fantômes est en hausse au Canada. Cette pratique contourne les normes de sécurité, les obligations en matière d'assurance et les exigences liées à la formation. Elle met en danger les usagers de la route, elle fragilise le système et les entreprises responsables et elle dévalorise le métier de camionneur.

Au Québec, il a été démontré qu'il y avait une augmentation des accidents graves. Entre 2023 et 2024, on a constaté une augmentation de 35 % des accidents avec décès. En 2025, ce pourcentage sera certainement plus élevé, compte tenu des cas dont on parle déjà. Ce sera une augmentation assez radicale.

Il y a de la concurrence déloyale par rapport aux entreprises qui respectent les normes en vigueur. Nous ne sommes pas contre l'intégration de nouveaux travailleurs. Au contraire, il en faut. Nous sommes toutefois contre l'exploitation des immigrants et la précarisation de notre métier.

Le transport est un secteur réglementé, exigeant et essentiel à la sécurité publique. Nous proposons des solutions, comme la mise en place de contrôles accrus sur le terrain par les autorités compétentes, comme celles liées à l'immigration, la Gendarmerie royale du Canada, ou GRC, le ministère des Transports, les services de police et les contrôleurs routiers.

Il faut imposer des sanctions claires aux compagnies qui engagent ou embauchent des chauffeurs illégalement. Le terme « engager » est un grand mot, car, comme nous allons en parler plus tard, plusieurs de ces chauffeurs ne sont même pas payés.

Nous proposons des solutions concrètes. À l'échelle fédérale, ce serait de concevoir une base nationale de données relatives aux assurances, qui serait accessible à toutes les provinces, comme l'ont mentionné ceux qui m'ont précédé ici. Les États-Unis utilisent le formulaire MCS-90. Nous pourrions nous en inspirer ici, au Canada.

Il faut aussi renforcer le contrôle de l'immigration et du statut des travailleurs en effectuant des vérifications systématiques des permis de travail et des visas d'étudiant. En effet, il y a aussi des chauffeurs qui sont ici avec des visas d'étudiant. Ils conduisent un camion sans permis, sans assurances et sans formation.

Nous recommandons aussi que le gouvernement mène des campagnes nationales de sensibilisation et qu'il harmonise les normes de sécurité et de formation, comme la norme 16 et le programme MELT, qui sont enseignés dans des écoles et qui donnent plus de formation que le minimum exigé par le gouvernement.

En conclusion, j'ajoute que le respect des règles ne doit pas être facultatif. C'est une condition de confiance. Nous appelons à la solidarité, à la vigilance et à l'action. Le regroupement Assez, c'est assez reste mobilisé pour défendre les droits des travailleurs dans les transports et garantir un service sécuritaire, équitable et professionnel pour tous.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

● (1650)

[Traduction]

Et je pourrai y répondre en anglais si vous préférez.

Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bourgeois. Vous pouvez répondre aux questions dans la langue de votre choix, que ce soit l'anglais ou le français.

[Traduction]

Nous passons à M. Adams.

Monsieur Adams, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

Ken Adams (président du conseil d'administration, Truck Training Schools Association of Ontario): Je remercie le président et les membres du Comité de m'avoir invité à témoigner aujourd'hui.

Je m'appelle Ken Adams et je suis président du conseil d'administration de la Truck Training Schools Association of Ontario. Nous représentons plus de 40 écoles indépendantes réglementées qui ont à cœur d'assurer la sécurité, la conformité et l'excellence depuis 30 ans.

Bien que je ne travaille dans ce secteur que depuis 11 ans, j'ai constaté une forte baisse sur le plan de la qualité et du traitement réservé aux conducteurs. J'ai été membre du Service de police de Toronto et j'ai passé mes huit premières années de service dans une unité de la circulation, d'où ma passion pour la sécurité routière.

Je suis actuellement propriétaire et gestionnaire d'une école de camionnage ici même à Ottawa, la Crossroads Truck and Career Academy. Je siège à divers comités du gouvernement de l'Ontario et je participe à des consultations que mène le ministère des Transports auprès d'intervenants.

Nous sommes ici parce que la classification erronée des chauffeurs n'a pas commencé sur les routes, mais bien dans les salles de classe. Nous avons vu des transporteurs acheter ou influencer des écoles pour accélérer leur passage dans des programmes très sommaires, déroger aux normes provinciales en matière de permis et se décharger de leur responsabilité en matière de formation. Ce n'est pas de la théorie. Les membres de notre association perdent des revenus, leur accréditation et du personnel au profit de ces boîtes qui prennent des raccourcis, tandis que la sécurité publique et le bien-être des élèves en souffrent. De bonnes écoles ferment leurs portes et d'autres écoles non conformes s'ajoutent et prennent leur place.

Il s'agit d'une menace systématique pour les écoles de formation. Il y a un conflit d'intérêts: des écoles qui appartiennent à des transporteurs ou qui y sont affiliées existent pour alimenter les parcs de véhicules d'« entrepreneurs » bon marché et non protégés, et non pour former des conducteurs qualifiés et prudents. Elles condensent leurs programmes. Des modules importants — sur les heures de travail, les protocoles d'inspection des véhicules, les interventions d'urgence et le système de freinage pneumatique — sont tous abrégés ou complètement omis.

Il y a des documents falsifiés et de la corruption. Des dossiers sont falsifiés, des examinateurs sont soudoyés et des diplômés non qualifiés obtiennent leur permis pour conduire des camions de 80 000 livres dans les rues de nos villes et sur les grandes routes. Je rappelle à chacun de mes élèves qu'ils conduisent des machines meurtrières. Tout ce qu'ils heurtent, ils le détruisent. C'est un travail sérieux et nous ne pouvons pas laisser des personnes qui ont reçu une formation insuffisante ou accélérée prendre la route.

Il y a aussi le problème des paiements à l'étranger et de l'exploitation des élèves. Les élèves paient leurs droits de scolarité par virement vers des comptes anonymes par l'intermédiaire de WhatsApp, puis se retrouvent piégés dans des conditions de traite de main-d'œuvre. Ne vous y trompez pas: la traite de main-d'œuvre existe bel et bien dans le secteur du transport routier.

La situation a des conséquences bien réelles. Par exemple, les risques pour la sécurité augmentent. Lorsque des conducteurs sont mal formés, il y a davantage d'accidents, y compris, malheureusement, d'accidents mortels, de pannes sur la route et d'infractions. De plus, les coûts augmentent pour les transporteurs honnêtes et tous les usagers de la route sont en danger.

Nous assistons à une diminution du nombre de fournisseurs de qualité. Les écoles réputées ne peuvent pas rivaliser sur le plan des prix ou de la rapidité et nous risquons de perdre nos meilleurs instructeurs et nos meilleures écoles.

Cela nuit à l'intégrité de la main-d'œuvre. Les nouveaux arrivants qui contribuent à la croissance de notre secteur sont classifiés de façon erronée et sous-payés. Ils ne sont pas rémunérés pour leurs heures supplémentaires et se font dire qu'ils sont redevables à l'entreprise pour leurs frais d'immigration et leur formation. On les pousse à travailler bien au-delà des heures de travail qu'ils devraient effectuer — ce qui, encore une fois, met la vie de tout le monde en danger — et ils ont trop peur pour le signaler. De plus, ils sont privés de toute prestation de maladie ou d'autres avantages sociaux.

Quelles sont les solutions? L'une d'elles concerne la transparence en matière de propriété. Il faut exiger de toutes les écoles agréées qu'elles divulguent publiquement toute participation majoritaire dans une entreprise de camionnage et tout lien avec une telle entreprise. En outre, on doit imposer des audits provinciaux non annoncés sur la prestation des programmes d'études, l'état des équipements, les qualifications des instructeurs et les dossiers des élèves. Par ailleurs, il faut collaborer avec l'ARC pour retracer les flux de paiement de droits de scolarité irréguliers et les paiements à l'étranger.

• (1655)

On a mentionné plus tôt l'idée de créer un titre de compétence national en matière de camionnage. Nous devons adopter un programme d'études harmonisé comprenant un module de huit heures sur la lutte contre la traite de main-d'œuvre afin de protéger nos

nouveaux arrivants. De plus, il faut délivrer un passeport de sécurité sécurisé par la technologie de la chaîne de blocs qui relie les heures vérifiées, l'historique des audits, la vérification en temps réel et les mesures de protection pour les stagiaires. On doit également rendre obligatoire une formation sur les droits du travail, les lois fiscales et les mécanismes de conformité pour soutenir les nouveaux arrivants. Une dernière solution consiste à former un organisme fédéral-provincial comprenant le Programme de travail, l'ARC, Transports Canada, la Fédération canadienne des femmes en transport routier, mon organisation, soit la TTSAO, et l'Alliance canadienne du camionnage afin que soient mises en commun les données sur les récidivistes et les risques émergents.

Ce comité a une rare occasion de s'attaquer aux causes du phénomène des chauffeurs au rabais. Mettez en œuvre ces mesures visant à protéger les élèves et nous aurons des routes sûres.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Adams.

Nous passons maintenant à M. Seymour.

Monsieur Seymour, je vous invite à faire votre déclaration préliminaire. Vous disposez de cinq minutes.

Mark Seymour (chef de la direction, Kriska Transportation Group): Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au Comité.

Comme on vous l'a dit, je m'appelle Mark Seymour. Je suis chef de la direction du Kriska Group, situé à Prescott, en Ontario. J'ai déjà été aussi président de l'Association de camionnage de l'Ontario et de l'Alliance canadienne du camionnage.

J'ai commencé à travailler comme camionneur à l'âge de 18 ans. J'ai aujourd'hui 61 ans. J'ai eu le privilège de passer plus de 40 années dans ce secteur. Fort de cette longue expérience, je peux affirmer en toute honnêteté que le modèle Chauffeur inc. a considérablement affaibli notre secteur à bien des égards.

Bien sûr, on a parlé de la sécurité à un certain nombre de reprises. D'autres questions ont été soulevées, notamment la main-d'œuvre, le respect, la perception du public et, ce qui me préoccupe particulièrement, notre situation défavorable sur le plan de la concurrence.

Notre industrie a été envahie par l'économie souterraine sur plusieurs plans. Si vous n'agissez pas rapidement, les parcs de camions comme le mien, qui existe depuis 47 ans — je suis un fier propriétaire de deuxième génération d'une entreprise de camionnage —, disparaîtront tout simplement. Nous respectons les règles. Nous avons augmenté la taille de notre entreprise, dont le parc est passé de 3 à 800 camions, en suivant les règles. Nos gens paient leurs impôts. Nous retenons l'impôt. Nous offrons des congés et des avantages sociaux et nous faisons toutes ces choses correctement, ce qui coûte de l'argent. Ces coûts sont très importants pour notre industrie et pour notre pays.

Nous cesserons tout simplement d'exister, parce que nous ne pouvons pas soutenir la concurrence. Nous avons dû réduire délibérément nos activités de plus de 25 % au cours des trois dernières années, car nous ne pouvons tout simplement pas soutenir la concurrence et nous ne parvenons pas à attirer de nouvelles personnes dans notre entreprise et, pour être franc, dans notre secteur.

Nous exploitons environ 800 camions et notre roulement de personnel est très faible par rapport aux normes du secteur: moins de 20 %. Il nous faut tout de même embaucher environ 160 camionneurs chaque année. Nettement plus de 50 % des candidats ne souhaitent travailler que comme entrepreneurs et non comme employés. Il s'agit d'une situation très répandue qui a des répercussions sur le recrutement et qui complique considérablement notre croissance.

La situation a vraiment limité notre capacité à continuer d'investir dans l'achat de nouvel équipement comme nous l'avons toujours fait. Je ne vais certainement pas insinuer que nous n'allons pas faire l'entretien de notre équipement ou que nous cesserons de le remplacer, mais nous ne pouvons certainement pas le remplacer au rythme et à la vitesse que nous souhaiterions et comme nous le faisons auparavant.

Les 10 jours de congé de maladie payé par année coûtent très cher à notre entreprise et à notre industrie, en particulier à ceux qui respectent la loi. En soi, cela nous pénalise énormément, nous qui respectons la loi et qui accordons ces 10 jours de congé de maladie payé.

Je tiens à préciser que je suis favorable à la concurrence. Je travaille dans ce secteur depuis plus de 40 ans et nous avons survécu. En fait, notre entreprise s'est considérablement développée.

La concurrence doit être basée sur le service et le prix, où le prix repose sur les mêmes fondements pour tous les concurrents, soit un cadre réglementaire et administratif dans lequel il n'y a pas de raccourcis. Nous faisons simplement ce qu'il faut, de la bonne manière, tout le temps.

Je ne suis certainement pas ici pour demander de l'aide pour gérer mon entreprise. Je suis ici pour aider à faire en sorte que la situation soit corrigée quant à tous ceux qui ne font tout simplement pas les choses correctement.

Merci.

• (1700)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Seymour.

[Français]

Monsieur Groleau, vous avez la parole pour six minutes.

Jason Groleau: Merci, monsieur le président.

Chers témoins, je vous remercie d'être des nôtres pour parler du problème des chauffeurs illégaux, soit le phénomène appelé « Chauffeurs inc. ».

Monsieur Bourgeois, vous êtes consultant et formateur depuis plusieurs années. Un témoin a mentionné tantôt qu'en moins de deux jours, quelqu'un pouvait obtenir un permis de conduire et s'en aller sur la route.

Êtes-vous au fait de ça?

Steve Bourgeois: J'ai aussi fait de la formation pendant plusieurs années.

Je vous dirai que, deux jours, c'est même long. Certains sont capables d'obtenir un permis en deux ou quatre heures. C'est comme une chanson qu'il faut apprendre. Une fois que les camionneurs l'ont apprise, ils font le tour du camion. Ils commencent par un petit camion avec juste un essieu et par une remorque avec juste un essieu qu'ils mettent en mode automatique. Il leur suffit de rouler

dans les rues, de ne pas monter sur le trottoir et de respecter la loi autant que possible pour recevoir un permis. Le lendemain, ils vont pouvoir monter dans un camion train double qui transporte une charge de 62 500 kilogrammes, et ils rouleront sur la route 389. Présentement, c'est comme ça que ça se passe.

Jason Groleau: Ça n'a pas de sens.

Combien de temps pensez-vous qu'une formation rigoureuse devrait durer, si l'on veut garantir la sécurité de nos citoyens?

Vous êtes spécialiste en cette matière. Selon vous, combien de temps ça prend pour former quelqu'un et s'assurer qu'il conduise de manière sécuritaire?

Steve Bourgeois: Au Québec, il y a un diplôme d'études professionnelles, ou DEP, qui existe depuis plusieurs années. De plus, on demande aux entreprises de continuer de former les gens qui obtiennent un diplôme d'études professionnelles, ou DEP, pour s'assurer qu'ils ont bien compris. Il s'agit d'une formation intensive de cinq mois, où on voit toute la réglementation, la norme 10, les heures de service, et ainsi de suite.

Les entreprises doivent donc continuer d'aider les jeunes qui montent dans les camions pour s'assurer qu'ils travaillent de manière sécuritaire. Plusieurs compagnies vont même les garder au Québec avant de les faire sortir de la province, mais c'est une décision que prennent les compagnies ayant une bonne conscience.

Tantôt, je parlais de la route 389. J'ai toujours voulu y aller quand j'étais jeune, mais on m'a toujours dit que, tant que je n'avais pas conduit pendant au moins trois ans, il n'était pas question que j'emprunte la route 389. Aujourd'hui, des conducteurs sans permis conduisent sur la route 389, alors que c'est une route dangereuse.

Jason Groleau: Plusieurs personnes n'ont pas de permis et conduisent sur la route 389.

C'est bien cela?

Steve Bourgeois: Oui, certaines personnes n'ont pas de permis. Vous pouvez le vérifier auprès de Contrôle routier Québec. Plusieurs interventions ont visé des personnes qui n'avaient ni permis ni assurances.

Elles sont dans un camion, tout simplement.

Jason Groleau: Quelles sont les normes du gouvernement libéral?

Que fait-il pour vérifier ces permis?

Y a-t-il une façon de faire pour les vérifier efficacement?

Steve Bourgeois: Le gouvernement fédéral a mis en place la norme 16, qui concerne la formation obligatoire.

Cela dit, je vais parler du Québec parce que je suis du Québec. Cette norme n'est toujours pas en application. Elle devrait l'être en décembre, mais, là encore, c'est un peu ambigu. Nous attendons de voir ce qui va se passer.

Jason Groleau: À propos du phénomène Chauffeurs inc., un témoin nous a dit tantôt que les chauffeurs étaient menacés, qu'ils étaient obligés de livrer le chargement, sinon, ils n'étaient pas payés.

Êtes-vous au fait de ça?

Steve Bourgeois: Je pourrais vous envoyer une copie des rapports qui ont été publiés, notamment en Alberta. Ils sont disponibles et publics.

Des gens font venir des personnes ayant la même nationalité en leur disant, par exemple, que ça coûte 10 000 \$ pour venir au Canada. Une fois que ces personnes sont sur place, comme l'a dit Mme Couture tantôt, on leur enlève leur passeport et on les retient au Canada. On leur dit que, maintenant, ils doivent payer 40 000 \$. Il faut donc qu'ils roulent et qu'ils travaillent. Dans le contrat, c'est écrit que la livraison doit être effectuée, qu'elle soit faite de manière sécuritaire ou non, pour les chauffeurs qui sont accompagnés de deux ou trois personnes dans le camion. Il y a plein d'exemples comme ça.

Jason Groleau: Il y a un mois, une personne a conduit pendant 57 heures d'affilée, en prenant seulement quelques pauses. C'est normal qu'elle soit fatiguée.

Quelles sont les normes là-dessus?

Steve Bourgeois: Selon les normes, les chauffeurs ont le droit de conduire pendant 13 heures par jour, et ils doivent avoir 8 heures de sommeil consécutives avant de reprendre le travail. Ils doivent aussi prendre deux heures de pause pendant la journée. Au total, ça représente 10 heures de pause par 24 heures.

Or, certains ne respectent pas ça du tout, et ils conduisent sans tenir de registre. Pourtant, le Canada a adopté une loi sur les dispositifs de consignation électroniques depuis un bon bout de temps.

• (1705)

Jason Groleau: Il n'y a pas de suivi ni de rigueur à ce sujet, et n'importe qui peut faire n'importe quoi.

Est-ce bien ce que vous nous dites?

Steve Bourgeois: Présentement, le système peut être contourné facilement.

Jason Groleau: Le gouvernement est-il au courant de ça?

Steve Bourgeois: C'est pour ça que nous sommes ici aujourd'hui. Nous parlons de tous les problèmes dans le transport. J'ai soulevé le problème lié à la sécurité, mais je n'ai même pas soulevé le problème lié à l'argent et aux technologies. Nous pourrions en parler pendant des heures. Je pense que je n'ai pas tout ce temps aujourd'hui, mais je reviendrai avec plaisir pour vous expliquer tout ce qui se passe.

Présentement, il suffit de changer une lettre pour avoir un nouveau registre.

Jason Groleau: Que voulez-vous dire?

Steve Bourgeois: Mon permis de conduire commence par B, puisque je suis M. Bourgeois. Je peux me tromper en mettant un A, mais j'obtiens un registre électronique qui va fonctionner parfaitement. Le contrôleur ne va rien voir.

C'est pour ça qu'une des conditions demandées par le Bloc québécois, c'est de déclarer une mise hors service à l'égard d'un chauffeur quand on remarque que les éléments d'information n'ont pas été insérés correctement. Les contrôleurs routiers, les agents de la Police provinciale de l'Ontario ou du ministère des Transports n'ont pas les outils nécessaires pour faire ça. Il faut donc faire des changements.

Aux États-Unis, c'est plus strict. C'est un système informatique qui vérifie les registres des chauffeurs, pas un humain.

Jason Groleau: Merci, monsieur Bourgeois.

Monsieur Adams, vous êtes le président d'une association d'écoles de formation pour camionneurs en Ontario. J'ai vu un do-

cumentaire à l'émission *Marketplace*, sur les ondes de CBC, concernant les écoles MELT. Elles ne semblent pas du tout sérieuses.

Pourriez-vous m'en dire davantage là-dessus?

[Traduction]

Ken Adams: Malheureusement, de plus en plus d'écoles de ce genre apparaissent un peu partout. C'est justement pour cette raison. Ce n'est pas une invention de *Marketplace*. C'est ce qui se passe réellement dans le monde.

Vous avez parlé du nombre d'heures que nous estimons approprié pour la formation. Dans mon école, le minimum est de 200 heures. Le minimum dans cette province est de 103 heures. Beaucoup d'écoles n'atteignent même pas 103,5 heures. C'est un gros problème.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, messieurs Adams et Groleau.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour six minutes.

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

J'aimerais remercier tous les témoins qui sont ici aujourd'hui pour discuter d'un dossier qui nous tient tous à cœur. En effet, il est important pour la sécurité de nos concitoyens et le bien de l'industrie.

J'ai été enseignant en formation professionnelle pendant 21 ans, et j'ai habité près d'une école de conduite pour camionneurs. J'ai pu sentir combien la formation des jeunes était rigoureuse et combien ces derniers étaient bien préparés. Ils passaient beaucoup d'heures sur le terrain.

Cela dit, le fédéral a toujours travaillé avec les provinces. Jusqu'à 1980, la formation des camionneurs était de compétence fédérale, puis cela a été transféré aux provinces.

Monsieur Bourgeois, compte tenu de tout ce que vous nous avez dit aujourd'hui, pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait reprendre le flambeau et assumer à nouveau la responsabilité du transport routier et de la formation, ou devrions-nous laisser les provinces s'en occuper, comme elles le font en ce moment?

Steve Bourgeois: Si on laisse cela aux provinces, il faudrait peut-être qu'il y ait un suivi. Bientôt, il y aura une formation obligatoire au Québec. J'ai hâte de savoir qui va contrôler cela.

On a vu ce qu'a donné le programme MELT, en Ontario, en regardant le reportage de *Marketplace* sur les ondes de CBC. J'espère que ce ne sera pas pareil dans toutes les provinces, sinon nous allons nous revoir ici dans deux ans. Cela prendrait un contrôle plus rigoureux.

Stéphane Lauzon: Pourriez-vous me donner quelques précisions sur la formation qui se donne au Québec? Qui la donne? Comment est rédigé le permis au Québec, par exemple?

Je crois que vous travaillez seulement au Québec, n'est-ce pas?

Steve Bourgeois: Oui, c'est exact.

Stéphane Lauzon: Ce serait peut-être une bonne question pour M. Adams et pour M. Seymour aussi, mais parlez-moi un peu du processus actuel relativement à l'obtention du permis, à la réglementation, et ainsi de suite. Je ne parle pas de l'immigration, mais seulement du processus exact que doit suivre un Québécois canadien pour obtenir un permis et devenir chauffeur au Québec.

• (1710)

Steve Bourgeois: Présentement, au Québec, il n'y a aucune formation obligatoire. D'abord, les personnes doivent remplir un formulaire portant sur l'état de santé pour déterminer si elle est apte à conduire un véhicule lourd. Ensuite, elle obtient un permis temporaire pour bien apprendre la chanson, comme je le disais plus tôt, en ce qui concerne la ronde de sécurité. Présentement, c'est tout ce qu'il y a.

Il y a de petites écoles un peu partout qui s'improvisent en tant que telles pour donner aux gens les trucs pour réussir à l'examen de la SAAQ. Une fois que les personnes ont appris la chanson liée à la ronde de sécurité, elles vont passer l'examen de la SAAQ. Elles vont rouler ensuite avec un petit camion pour s'assurer que c'est facile, et elles obtiennent leur permis.

Stéphane Lauzon: Devrait-on s'en prendre au gouvernement, qui a rendu ce permis trop facile à obtenir, comme vous le dites? Par exemple, dans votre cas, devrait-on s'en prendre au gouvernement du Québec et à la SAAQ et exiger que le processus d'obtention du permis de classe 1 soit plus conforme ou plus normalisé par rapport au processus actuel?

Quand j'ai obtenu mon permis de classe 3, mes amis m'ont dit que j'aurais dû tout de suite obtenir mon permis de classe 1, car ce serait déjà fait. Pourtant, je n'avais pas eu la formation liée au permis de classe 1.

Les provinces devraient-elles modifier cette réglementation?

Steve Bourgeois: Oui, elles le devraient.

Stéphane Lauzon: Monsieur Seymour, plus tôt, un témoin nous a dit de ne pas faire confiance aux entrepreneurs, parce qu'ils ne prennent pas leurs responsabilités. Cela nous a un peu surpris. Vous, vous êtes un entrepreneur exemplaire et vous avez évolué en vous associant avec plusieurs entreprises, toujours en ligne droite.

Parlez-nous un peu du commentaire de ce témoin, qui nous disait de ne pas faire confiance aux entrepreneurs que son organisation représentait, parce que ce sont eux, les fautifs.

Qu'est-ce qu'un gouvernement est censé faire, lorsqu'il entend ça?

[Traduction]

Mark Seymour: J'aimerais ajouter qu'il est vraiment important de faire confiance aux gens et de vérifier. Je pense que le mieux serait de dire, tout simplement, que nous avons actuellement un système qui est trop basé sur l'honneur et qui a donné lieu à des dérapages. Nous avons suffisamment de règlements, mais ils n'ont pas assez de mordant et ils ne sont pas appliqués. Ce que nous avons fait, c'est accorder la confiance à tous, alors que tous ne la méritent pas. Il est très clair que ce ne sont pas toutes les personnes qui traversent la frontière qui ont reçu une carte EXPRES ou NEXUS: il y a la confiance et la vérification... Ce qui manque cruellement, c'est la vérification, par l'application, des audits et des vérifications. Ce serait la meilleure façon pour moi d'approfondir l'idée « ne faites confiance à personne ».

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci.

Ma question s'adresse encore à vous, monsieur Seymour, mais M. Adams pourrait aussi y répondre.

Le Code canadien du travail actuel interdit la classification erronée. Tout un système est en place: nous avons les règlements, les surveillants routiers, les services de police et un processus visant l'obtention des permis. Autrement dit, il y a une structure pour empêcher les gestes fautifs.

Pourquoi le Code n'est-il pas applicable sur le terrain, comme il doit l'être selon les règlements qui ont été mis en place?

[Traduction]

Ken Adams: La raison est que nous n'avons pas assez de ressources. Nous n'avons pas assez d'enquêteurs et d'agents de police sur les routes. Nous avons laissé la situation dégénérer. Le problème n'est pas apparu du jour au lendemain, et il ne sera pas résolu du jour au lendemain, mais ensemble, tous ensemble, avec tous mes collègues ici présents qui dirigent l'industrie, nous pouvons y remédier.

[Français]

Stéphane Lauzon: Pardonnez-moi, je crois que mon temps de parole est écoulé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Adams.

[Français]

Nous passons maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je remercie les trois témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Ce sujet est vraiment important. Je me répète, mais je pense qu'on ne le répétera jamais assez quand il s'agit de vies. Ce sont des vies qui sont fauchées sur la route. Je pense qu'il ne sera jamais trop important de sauver ces vies, qui sont mises en danger par des chauffeurs mal qualifiés, mal formés, exploités.

Monsieur Bourgeois, vous êtes consultant en matière de sécurité et de conformité, de même qu'en formation. Selon votre expérience, quels sont les principaux signes qui nous permettent de dire que le chauffeur qui se trouve devant nous, par exemple, ne se conforme pas aux règlements, qu'il est fautif?

Steve Bourgeois: Sur la route, nous sommes capables de repérer ces chauffeurs facilement, pas parce que nous sommes meilleurs, mais parce que c'est facile à voir.

Les chauffeurs roulent trop vite et ils ne respectent pas la réglementation selon laquelle la vitesse de leurs véhicules doit être d'au plus 105 km par heure. Il vont louvoyer et ils ne resteront pas entre les lignes. Dans les localités, ils ne savent pas comment tourner les coins de rue. Ils vont monter sur les chaînes de trottoir et arracher les arbres.

Hier, il y en avait un sur le pont Victoria, à Montréal. Ce pont est interdit aux camions, car il est trop fragile. Le chauffeur est allé sur le pont parce qu'il ne lit pas les panneaux. Les chauffeurs ne savent pas lire les panneaux. Il y a donc beaucoup de formation à faire de ce côté-là.

Il faut vérifier s'ils sont capables de comprendre nos langues. Nous avons vu des gens faire des examens de conduite avec un micro et une caméra afin que quelqu'un leur souffle les réponses dans les oreilles. Avec le téléphone, on peut même prendre une photo des questions, les traduire dans sa langue, puis mettre les crochets aux bons endroits. Voyons donc, c'est illogique, et on se demande pourquoi on a des morts sur nos routes.

Des enquêtes ont commencé à être publiées dans certaines provinces, comme au Manitoba et en Alberta. L'Ontario a aussi commencé à en faire. Je ne parle pas du Québec, parce que rien n'a été fait encore, mais ça va venir. Nous essayons de parler aux représentants du Québec chaque semaine. Il faut que nous avancions, et vite, parce que les chauffeurs illégaux sont sur les routes beaucoup plus rapidement que nous. Par ailleurs, cette situation n'a aucunement rapport avec l'immigration.

Il faut que ces chauffeurs respectent les mêmes lois que nous. Au Québec, par exemple, il faut 36 mois d'expérience sur la route avec un véhicule de classe 5 avant d'obtenir le permis pour conduire un véhicule lourd. Eux, après deux mois, ils ont le permis.

Comment cela se fait-il? Mon fils a 18 ans, et il conduit des camions avec moi. Il sait déjà conduire une voiture manuelle, et il a juste un permis de classe 5, parce qu'on est dans un circuit fermé. Il a hâte d'avoir son permis pour conduire un véhicule lourd, mais il n'y a pas droit tant et aussi longtemps qu'il n'aura pas terminé sa période de 36 mois.

C'est comme ça qu'on a eu beaucoup de chauffeurs professionnels, au Québec, parce que le métier se transmettait de génération en génération. C'est sûrement le même principe pour M. Seymour.

• (1715)

Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Vous connaissez beaucoup de chauffeurs professionnels. Je pense que vous avez un bon réseau dans le milieu.

Comment les chauffeurs professionnels entrent-ils leur avenir dans le secteur, en ce moment?

Steve Bourgeois: Ils le perçoivent de façon très négative. Comme on le disait tantôt, certains pensent abandonner la profession et travailler dans un autre domaine. Certains sont retournés aux études. Il y a des postes vacants de chauffeurs d'autobus à Montréal. De plus, il y en a plusieurs qui ne veulent plus emprunter les routes 11 et 17. Ils ne veulent plus du tout aller là.

Nous verrons cet hiver ce qui se passera concernant la route 389, la route qui permet de se rendre à Fermont, au Québec. C'est une route « très dangereuse ». Un professionnel peut emprunter cette route sans problème, mais les chauffeurs sans expérience y circulent en n'ayant jamais conduit dans la neige.

Je vais cibler l'Inde encore, même si je sais que ce n'est pas correct — je suis désolé. Or, les enquêtes menées dans le cadre de l'émission *Marketplace* sur les ondes de CBC et faites à Brampton ont montré que des accidents étaient causés par des immigrants indiens. Ils vont sur la route 389 avec des camions non sécuritaires, dont les pneus sont très usés, et ils se promènent dans la neige.

C'est ainsi que les nombreux accidents surviennent. Oui, les chauffeurs professionnels ont peur. Ils veulent abandonner la profession.

Xavier Barsalou-Duval: À votre avis, est-ce qu'un immigrant temporaire, qui vient de mettre le pied au pays et qui a eu une formation de quelques heures à peine est prêt à se mettre à son compte et à se promener partout au Canada?

Steve Bourgeois: Non, c'est impossible. Il ne peut pas faire cela. La conduite de véhicules lourds demande beaucoup plus de formation. Il suffit de penser à l'arrimage de la cargaison d'un camion à plateau. Il faut respecter la norme 10 concernant la limite de 50 % de la masse du chargement, les panneaux et la longueur de la cargaison. Sur la 401 et un peu partout, je vois des camions où il manque deux ou trois chaînes. Parfois, des tracteurs de ferme sont attachés avec une sangle à l'arrière et une autre à l'avant, alors qu'on est censé attacher des chaînes aux quatre coins.

Xavier Barsalou-Duval: Pensez-vous que ces gens sont mal intentionnés ou s'agit-il de victimes d'un système?

Steve Bourgeois: Ce sont carrément des victimes. On les fait venir ici et on leur dit que ça fonctionne ainsi au Canada, alors que ce n'est pas vrai et qu'il y a des normes à suivre.

Ceux qui les font venir ici leur font croire que c'est ainsi que ça fonctionne. Les chauffeurs vont se constituer en personne morale pour éviter de payer des impôts, et ils vont prendre la clé et monter dans un camion. Ils ne savent rien. Ils arrivent ici et ils ne sont pas formés. Oui, ce sont des victimes.

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Seymour, comment vivez-vous la situation dans votre entreprise?

Vous avez dit que vous aviez réduit de 25 % vos activités et votre personnel. Comment arrivez-vous à survivre et à demeurer concurrentiel dans un marché où les concurrents ne respectent pas les règles?

[Traduction]

Mark Seymour: C'est très difficile. Il faut savoir s'adapter et s'ajuster.

Notre secteur est bien connu pour sa résilience. Nous faisons simplement ce que nous avons à faire pour donner le meilleur de nous-mêmes. Je ne suis pas ici pour chercher une bouée de sauvetage, loin de là. Ce n'est tout simplement pas juste et cela fait vraiment beaucoup de tort aux hommes et aux femmes qui travaillent fort.

Je voudrais revenir sur un point qui a été soulevé précédemment. Je ne blâme pas les hommes et les femmes qui travaillent dur et font ce qu'ils font, car ils sont mal informés. Ils n'ont pas reçu la formation adéquate. Ils veulent simplement travailler. Ils veulent gagner leur vie et subvenir aux besoins de leur famille. Je ne pense pas que ce soit intentionnel. C'est simplement une question de formation, d'audit et de conformité.

• (1720)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Seymour.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Lewis.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

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

Je remercie le Comité.

Je remercie également les témoins. Nous avons entendu d'excellents témoignages au cours de la première et de la deuxième heures ce matin. C'est assurément une discussion essentielle que nous avons ici aujourd'hui. Après 10 ans d'inaction de la part des libéraux, bien franchement, nos collectivités sont en danger, et des familles canadiennes sont gravement blessées ou tuées sur nos routes. Cette discussion est donc d'une grande importance.

Ma circonscription, Essex, se trouve juste à côté du poste frontalier international le plus achalandé en Amérique du Nord. Il y a énormément de circulation dans le corridor de l'autoroute 401 entre nos voisins du Michigan et notre pays.

Monsieur Adams, ma première question s'adresse à vous. En passant, je vous remercie de votre service au sein du corps de police de Toronto.

Vous avez dit que la norme de l'industrie exige une formation d'environ 103,5 heures.

Ken Adams: C'est la norme minimale autorisée dans notre province.

Chris Lewis: Votre entreprise offre 200 heures de formation.

Selon vous, combien d'heures une personne doit-elle passer dans une salle de classe, puis combien d'heures dans un camion avec un instructeur, pour être réellement prête à conduire en toute sécurité sur les routes?

Ken Adams: À mon avis, il faudrait un minimum de 200 heures. En salle de classe, un minimum de 40 heures serait nécessaire.

Mon ami à côté de moi affirme qu'il faut savoir tenir des registres. Nous n'en utilisons pas. Nous nous servons maintenant de dispositifs de consignation électronique. Comme tout le monde le sait, il est possible de contourner le système et de modifier les données. Les dispositifs de consignation électronique ont été instaurés pour éliminer le problème des registres, car on pouvait avoir deux ou trois... mais les dispositifs de consignation électronique peuvent également être compromis.

Bref, nous offrons une formation sur les dispositifs de consignation électronique, l'arrimage des charges, les lois et les règlements, les poids et les limites, la conformité en matière de sécurité, ainsi que l'utilisation de cartes et la planification des déplacements parce que les GPS ne fonctionnent pas toujours.

C'est la formation de base que ces étudiants doivent acquérir avant même de toucher à un camion.

Ensuite, une fois sur le terrain, ils doivent prendre le volant. Ils doivent conduire le camion, le reculer, l'inspecter et s'assurer qu'il ne présente aucun danger sur la route. Dans mon école, le programme de base prévoit un minimum de 200 heures. Le niveau suivant est de 250 heures. Toutefois, je le répète, certaines écoles n'offrent même pas 103,5 heures. Leur but est de former les gens à toute vitesse, les mettre sur la route et faire de l'argent.

Comment se fait-il que des chauffeurs finissent par perdre le contrôle et renverser leur camion par une belle journée ensoleillée? S'il y a une grosse tempête de neige, je peux comprendre, mais pas quand il fait beau. Il y a un manque de formation, et c'est très préoccupant.

Chris Lewis: À votre avis, le programme MELT fonctionne-t-il, que ce soit en Ontario ou ailleurs au Canada?

Ken Adams: Selon moi, ce programme était un bon point de départ, mais ce n'est certainement pas suffisant.

Chris Lewis: Merci, monsieur Adams.

Monsieur Seymour, j'ai trouvé absolument déchirant et étonnant de vous entendre dire qu'il y a quelques années à peine, vous avez dû réduire vos activités de 25 %, et ce, à un moment où nous avons besoin de plus de camions pour livrer nos marchandises. Dans ma région, Essex, il y a tellement de serres que nous envoyons 90 % de nos produits aux États-Unis.

Votre entreprise rencontre-t-elle des difficultés liées au fait que le programme canadien de formation obligatoire n'est pas compatible avec celui des États-Unis ou vice versa? Comme je viens d'une localité transfrontalière, je suis curieux de savoir si vos conducteurs se heurtent à ce problème aux États-Unis.

Mark Seymour: Ce n'est pas le cas pour nos conducteurs. Nous sommes une entreprise qui embauchera des camionneurs nouvellement titulaires de leur permis, mais nous passons énormément de temps à vérifier dans quelle école ils ont été formés et, bien entendu, l'école de M. Adams en fait partie. D'ailleurs, mon fils y a suivi sa formation.

Nous validons les écoles d'où proviennent les recrues. Ensuite, nous offrons encore trois à six semaines de formation aux camionneurs nouvellement titulaires de leur permis, ce qui représente des centaines d'heures de plus. Nos conducteurs n'ont pas de problème lorsqu'ils sont aux États-Unis, car ils sont prudents, respectueux des règles et bien formés.

Cela dit, des accidents peuvent survenir. Des choses peuvent arriver, mais lorsqu'il y a un audit ou une vérification, ou même en cas d'accident — que Dieu nous en préserve —, nous ne rencontrons aucune difficulté, car nous avons fait preuve de diligence raisonnable. Cela ne nous pose donc pas de problème.

● (1725)

Chris Lewis: Je remercie les témoins.

Le président: Nous passons maintenant à M. Kelloway.

La parole est à vous, monsieur. Vous avez cinq minutes.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

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

Comme mon collègue à ma droite, j'ai surtout fait carrière dans le domaine de la formation et du perfectionnement au Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse. Lorsque j'entends des exemples de personnes qui obtiennent leur permis de camionneur en deux ou trois jours pour un niveau quelconque, cela me laisse bouche bée.

Tout au long de ces témoignages, nous avons parlé de formation, de sécurité, d'échange de renseignements et d'application de la loi — des domaines qui relèvent principalement, voire exclusivement, des provinces. J'aimerais poser quelques questions plus précisément sur la formation et le perfectionnement.

Il s'agit d'une responsabilité provinciale. Monsieur Adams, vous avez évoqué — et je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit — le manque d'application de la loi et l'insuffisance de diligence raisonnable pour faire en sorte qu'aucune personne ne puisse terminer un programme de formation pour camionneur en deux jours. Est-ce plutôt deux semaines? Vous avez dit 200 heures, je crois.

Ken Adams: Cela prend deux semaines.

Mike Kelloway: Monsieur Adams, je vais commencer par vous, puis je passerai à M. Bourgeois.

Donnez-nous quelques exemples de formation provinciale. Que faut-il resserrer? On peut parler d'argent parce que, évidemment, tout se résume à des investissements. Si nous voulons des gens qualifiés, il faut une formation spécialisée et une application rigoureuse de la loi pour assurer la sécurité des gens.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les mesures qui pourraient être prises en matière de formation à l'échelle provinciale? Que peut faire le gouvernement fédéral pour renforcer la responsabilité des provinces? Est-ce une démarche que nous devrions envisager?

Ken Adams: Nous avons parlé d'une norme nationale de formation. Tous les formateurs de la province devraient être certifiés, et il devrait y avoir une base de données pour cette certification. Au moins, nous saurions qu'ils ont reçu une formation adéquate. Si des écoles font régulièrement l'objet de plaintes, il faut peut-être y envoyer plus d'enquêteurs, parfois de façon secrète, comme nous l'avons vu à l'émission *Marketplace*.

Il existe des données. Nous savons où se produisent les accidents de camions et qui en sont les conducteurs. Le programme MELT exige que chaque école inscrive, dans une base de données du ministère, le nom de cette personne avant qu'elle ne soit autorisée à passer l'examen pratique. Ainsi, tout le monde sait quelle école cette personne a fréquentée. Si une école est associée à un nombre disproportionné d'accidents, c'est peut-être signe qu'il y a là un problème.

Mike Kelloway: Monsieur Bourgeois, qu'en pensez-vous?

Steve Bourgeois: Je suis tout à fait d'accord. Nous avons besoin de plus d'heures, et il faut des personnes chargées de vérifier que tout est fait correctement. Dans certaines écoles offrant le programme MELT, des gens se contentaient de payer les frais, en faisant le strict minimum, et personne ne les surveillait jusqu'à ce que des irrégularités soient découvertes. Nous devons en faire plus, que ce soit à l'échelle provinciale ou fédérale. Il faut peut-être mener des vérifications ponctuelles, comme l'a dit M. Adams, de façon secrète ou autre. Vous pouvez faire tout ce qui s'impose. Des gens meurent actuellement sur les routes, et nous devons prendre de telles mesures.

Mike Kelloway: Il y a deux ou trois choses qui me frappent en écoutant ces témoignages, notamment en ce qui concerne la formation et l'application de la loi. Si des formateurs, qu'ils soient privés ou non, forment des gens en 8 heures alors que le programme devrait durer au moins 200 heures, il y a une rupture fondamentale dans ce que fait le gouvernement provincial.

Il ne s'agit pas de se renvoyer la balle. Que pourrait faire le gouvernement fédéral pour aider le gouvernement provincial? Faut-il investir davantage? Faut-il des investissements stratégiques dans l'application de la loi ou dans d'autres types de programmes? En réalité, c'est au gouvernement provincial que revient cette responsa-

bilité, mais quelles mesures d'aide pourraient être envisagées, du point de vue fédéral, si vous aviez le pouvoir de décision?

• (1730)

Ken Adams: J'établirais une norme nationale en matière de formation, accompagnée de sanctions très sévères pour ceux qui enfreignent la loi. Récemment, un individu a pris la fuite à l'étranger après avoir tué une femme de 35 ans et son enfant de 7 ans; il vient de rentrer au pays, mais il est actuellement en liberté sous caution. Nous avons besoin de lois et de peines très strictes pour mettre fin à ce genre de situations.

Steve Bourgeois: On pourrait saisir le passeport de ces gens et le signaler à l'aéroport pour s'assurer qu'ils ne quittent pas le pays. Un individu a récemment été arrêté aux États-Unis et renvoyé au Québec, où il avait tué quelqu'un. Il vient tout juste d'être rapatrié. Il s'était rendu au Mexique à pied pour ensuite entrer aux États-Unis. Il a fini par commettre une infraction en Californie. Il pensait que personne ne le remarquerait. On l'a rapatrié au Québec pour s'assurer qu'il se conforme aux procédures judiciaires.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bourgeois.

[Traduction]

Merci, monsieur Adams.

[Français]

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

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

Mes collègues d'en face ont beaucoup parlé des responsabilités du Québec ou des autres provinces en matière de formation. Je pense que c'est bien que nous en parlions parce qu'il y a un élément important là-dedans.

J'aimerais parler des données publiques sur la situation actuelle en ce qui a trait au nombre d'entreprises de camionnage sans employés. Selon Statistique Canada, au Québec, il y a cinq ans, il y en avait environ 9 000, et il y en avait environ 11 000 aujourd'hui. En Ontario, il y en avait environ 30 000 il y a cinq ans et, aujourd'hui, il y en a 50 000. Or, il y a 2 000 chauffeurs constitués en personne morale de plus au Québec, et il y en aurait 20 000 de plus en Ontario.

Évidemment, parmi ces personnes, il peut y en avoir qui fonctionnent de façon totalement légale, mais je pense que cela montre l'ampleur du phénomène. On a vu aussi le reportage de *Marketplace*, sur les ondes de CBC, selon lequel il y avait carrément des formations de convenance qui étaient données.

Je vais faire le lien avec ce dont je parlais plus tôt. Le transport interprovincial est de compétence fédérale, et le fédéral délègue son pouvoir de délivrer des certificats d'aptitude à la sécurité aux autorités provinciales. Il pourrait décider de reprendre ce pouvoir dans le cas d'une province qui est récalcitrante et où le phénomène est concentré. Par exemple, il pourrait décider de cibler l'Ontario et de lui dire que, si elle ne fait pas les correctifs nécessaires, elle n'aura plus le droit de délivrer des certificats d'aptitude à la sécurité.

Monsieur Bourgeois, pensez-vous que cela pourrait être une piste de solution?

Steve Bourgeois: Oui, ce serait une bonne solution. Cela pourrait arrêter l'hémorragie que nous connaissons présentement le temps qu'il faudra pour redresser la situation.

Effectivement, selon une enquête, le nombre de ce type d'entreprise de camionnage aurait beaucoup augmenté en Ontario.

Concernant les bureaux de contrôle routier au Québec, la majorité des véhicules qui se retrouvent à la fourrière viennent de l'Ontario, et ce, pour des raisons liées à des permis, des plaques ou des assurances non valides.

Il y a donc un problème. Je ne dirais pas que c'est le cas pour tout le monde, mais on constate un problème majeur du côté de l'Ontario. Il faudrait peut-être surveiller cela immédiatement, tout comme l'immigration. Ce sont les deux points à examiner pour savoir ce qui se passe.

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur Bourgeois.

Monsieur Adams, dans le reportage de l'émission *Marketplace*, diffusé à CBC, on a dit qu'il existait des formations pouvant coûter moins de 1 000 \$.

Combien coûte une formation chez vous?

Croyez-vous que, pour 1 000 \$, on peut donner une vraie formation?

[Traduction]

Ken Adams: Un cours de 200 heures à mon école coûte 10 000 \$. C'est inconcevable autrement. Ce montant ne couvrirait même pas le carburant du camion ni le salaire du formateur pendant cette période. C'est impossible.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Adams.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à une série de questions éclair, en commençant par M. Barrett pour quatre minutes, suivi de Mme Nguyen, également pour quatre minutes.

Monsieur Barrett, vous avez la parole.

Michael Barrett (Leeds—Grenville—Thousand Islands—Rideau Lakes, PCC): Merci beaucoup.

Je tiens à remercier rapidement Johanne Couture, qui faisait partie du groupe de témoins précédent, pour son rôle dans l'industrie du camionnage, et je souhaite la bienvenue à Mark Seymour. Ils viennent tous deux de la belle circonscription de Leeds—Grenville—Thousand Islands—Rideau. C'est un plaisir de vous entendre au Parlement aujourd'hui.

Monsieur Seymour, pensez-vous que les mesures prises actuellement par le gouvernement du Canada et les organismes fédéraux sont suffisantes pour faire respecter les lois en matière de travail, de fiscalité et d'immigration?

• (1735)

Mark Seymour: Non, sinon nous n'aurions pas ce problème.

Il existe une réglementation, mais il n'y a pas assez de surveillance et d'application. Ce qui fait défaut, c'est l'application de la loi. Je ne pense pas qu'il faille nécessairement ajouter de nouvelles

règles, mais il est impératif de faire respecter la réglementation existante.

Michael Barrett: D'accord.

Pouvez-vous me parler des répercussions sur les emplois locaux? Je tiens à souligner que votre entreprise, Kriska, a toujours été désignée comme l'une des entreprises les mieux gérées au Canada. Je vous en félicite.

Mark Seymour: Merci.

Michael Barrett: Il semble que certains de ces emplois disparaissent avec l'expansion du modèle Chauffeur inc. Quelle est l'incidence sur le nombre d'emplois que vous êtes en mesure d'offrir à Prescott, en Ontario, compte tenu de l'état actuel des choses?

Mark Seymour: Chaque fois que nous réduisons notre flotte, cela ne s'accompagne pas d'une réduction équivalente du personnel non conducteur, mais, comme je l'ai dit plus tôt, la taille de notre entreprise a diminué d'environ 25 % au cours des deux dernières années; tout cela ne s'est pas fait en un seul mois, mais plutôt progressivement, de manière lente et continue. L'expansion du modèle Chauffeur inc. a entraîné une réduction du nombre de transporteurs et d'employeurs qui ne suivent pas ce modèle. En l'absence de croissance économique, le transport des marchandises stagne et, par conséquent, il n'est pas nécessaire d'accroître la capacité. Les entreprises de camionnage qui paient leurs impôts et qui respectent les lois finissent tout simplement par faire la transition vers le modèle Chauffeur inc.

Notre effectif a diminué de 25 %, en passant d'environ 1 200 employés à près de 950 au cours des deux dernières années, simplement à cause de ce modèle. Il n'y a eu aucune autre raison.

Michael Barrett: Il me reste environ une minute, et j'ai deux questions à vous poser.

Pensez-vous que la norme 16 du Code national de sécurité devrait être obligatoire et qu'elle serait utile si elle était appliquée?

Pouvez-vous nous parler rapidement de l'effet du modèle de Chauffeur inc. sur les usagers de la route? Dans quelle mesure les gens sont-ils en sécurité sur les grandes routes canadiennes, lorsqu'il y a des chauffeurs qui ne répondent pas aux normes que vous exigez de vos camionneurs?

Mark Seymour: En ce qui concerne le Code national de sécurité, s'il doit y avoir un code national, il faut aussi une surveillance, une application et une vérification à l'échelle nationale. Sans ces quatre éléments, cela ne fonctionnera pas.

Pour ce qui est de la sécurité, si des gens conduisent un gros camion transportant une charge maximale de 80 000 livres et qu'ils ont reçu une formation limitée, il va de soi qu'ils ne seront pas aussi conscients de la sécurité que s'ils étaient bien formés et préparés pour faire ce type de travail. Cela me semble relever du gros bon sens.

Michael Barrett: Merci, monsieur.

Le président: Madame Nguyen, vous avez la parole. Vous disposez de quatre minutes.

Chi Nguyen: Merci beaucoup.

Je remercie encore une fois les témoins de s'être joints à nous pour une autre série de discussions très importantes sur ce sujet.

Monsieur Adams, je vous remercie de contribuer à la sécurité de nos rues à Toronto. Chaque fois que je dépasse un camion lorsque je suis à vélo, je retiens mon souffle, juste au cas où, parce que je suis nerveuse en tant que cycliste. Je veux me sentir en sécurité sur nos routes. Je pense que tous les Canadiens méritent cela.

Ken Adams: Vous déplacez-vous aussi vers la droite?

Chi Nguyen: Toujours — c'est ce que nous faisons, et les pistes cyclables sont également importantes.

J'aimerais poser une brève question complémentaire à M. Seymour. En ce qui a trait à la réduction de votre effectif, savez-vous si ces chauffeurs ont quitté l'industrie du camionnage en général ou s'ils sont passés à un modèle différent?

Mark Seymour: Ils n'abandonneraient pas notre modèle pour adopter l'autre, car ils ne voudraient pas renoncer à leurs droits et à leurs protections en matière d'emploi, à leurs congés et à leurs indemnités de maladie, etc. Notre réduction s'est faite, en grande partie, par attrition ou par départ à la retraite. Dans certains cas, ils ont changé de profession. Cette réduction s'est produite au fil du temps, mais nous ne perdons pas de gens au profit du modèle Chauffeur inc., car ils ne veulent pas abandonner les avantages qu'ils ont en travaillant chez nous.

Chi Nguyen: Je vous remercie. C'est là un contexte utile pour moi.

J'aimerais que chacun de vous me fasse une recommandation sur le rôle que le gouvernement fédéral devrait jouer dans ce dossier. C'est à la province que revient la responsabilité d'assurer la sécurité et l'application de la loi, mais où devons-nous tracer la ligne? Nous avons parlé des normes nationales. Une telle mesure a-t-elle du sens, compte tenu du rôle que joue la province?

• (1740)

Ken Adams: Absolument, je pense que la norme nationale de sécurité... mais, encore une fois, l'ARC devrait aussi participer aux efforts. Voyons d'où proviennent certains de ces paiements, s'il y a effectivement des paiements à l'étranger. C'est une bonne façon de repérer rapidement certains acteurs afin que nous puissions éliminer les pommes pourries et les cas de non-conformité et commencer à sécuriser nos routes.

Steve Bourgeois: Exactement, il faudrait commencer par cela, et ce serait une bonne mesure à prendre.

Mark Seymour: Le rétablissement du feuillet T4A permet également une surveillance fédérale dans ce domaine. Sans cela, il n'y a pas de lien entre l'ARC et le travailleur qui prétend être un entrepreneur indépendant, mais qui est en réalité un employé. Le rétablissement du feuillet T4A par le gouvernement fédéral serait un outil très important, pourvu qu'il y ait une surveillance.

Chi Nguyen: Merci beaucoup.

J'ai terminé mes questions. Je cède le reste de mon temps de parole à M. Lauzon.

[Français]

Stéphane Lauzon: Je vous remercie beaucoup, madame Nguyen, de partager votre temps de parole avec moi.

Monsieur Bourgeois, vous avez fait tantôt un commentaire assez important pour ce comité en ce qui a trait aux examens de la SAAQ.

Nos lois permettent aux provinces et aux territoires d'interpréter les règlements. Cependant, vous avez mentionné que, en faisant une

recherche rapide concernant les examens de la SAAQ, vous avez constaté qu'il y avait beaucoup d'irrégularités pendant les examens, ce que nous trouvons très aberrant.

Sur le site de la SAAQ, on dit que le déroulement des examens est surveillé, qu'il est strictement interdit d'utiliser des caméras, que des professionnels de la SAAQ sont présents, que les examens doivent se dérouler en français ou en anglais et qu'une supervision est assurée sur place. Vous êtes donc en train de dire à ce comité que la SAAQ fait vraiment fausse route.

Au bénéfice de ce comité, pourriez-vous nous expliquer davantage de quelle façon la SAAQ fait fausse route pour ce qui est de la délivrance des permis?

Steve Bourgeois: Les résultats d'une enquête publique ont même montré que des pots-de-vin ont été versés et que des personnes ont ainsi obtenu leur permis de conduire. Toute cette information est publique.

Stéphane Lauzon: En ce qui a trait à l'examen pratique, vous nous avez dit deux choses.

Vous avez dit que certaines personnes qui passent l'examen pratique sont incapables de lire les panneaux. Pourtant, un responsable de la SAAQ les accompagne pendant l'examen. Il doit en surveiller le déroulement, et il connaît la langue d'affichage, qui ne peut être que le français ou l'anglais. Aucune autre langue n'est permise ni aucune traduction. Sur le site de la SAAQ, on précise que la langue d'affichage des panneaux ne peut être que le français ou l'anglais.

Vous nous dites que certains conducteurs qui ne parlent ni le français ni l'anglais prennent la route avec des accompagnateurs de la SAAQ, qu'ils sont incapables de lire les panneaux de circulation, mais qu'ils possèdent un permis de conduire.

Pouvez-vous nous en dire davantage là-dessus?

Steve Bourgeois: Rendez-vous au boulevard Henri-Bourrassa, à Montréal. C'est là que se trouve le nid. Je vais vous faire visiter l'endroit sans problème.

Stéphane Lauzon: Au bénéfice de ce comité, je pense qu'il est très important que nous puissions donner suite aux recommandations. Nous ne pourrions pas tout régler d'un coup, mais, si nous pouvions régler chacun des petits éléments de cette façon, ce sera ça de pris.

Tantôt, en répondant à une question de M. Barrett, M. Seymour a dit une chose et son contraire. Dans la question, on a demandé si le fédéral pourrait en faire davantage. On a répondu oui, mais on a dit de donner plus de responsabilités aux provinces en matière de revendications.

M. Seymour nous a dit que les provinces doivent légiférer davantage, mais...

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Stéphane Lauzon: Pensez-vous que le gouvernement fédéral en fait assez?

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Messieurs Bourgeois, Adams et Seymour, nous vous remercions infiniment d'avoir témoigné aujourd'hui dans le cadre de cette étude très importante. Nous vous souhaitons un bon retour chez vous.

Sur ce, chers collègues, la séance est levée. Nous nous reverrons tous jeudi matin.

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>