



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

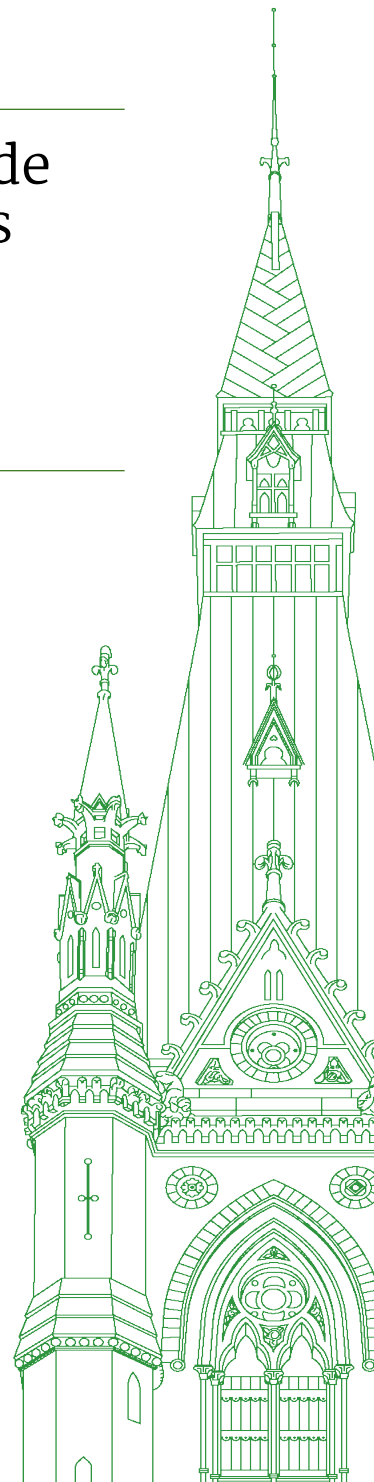
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 016

Le mardi 25 novembre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le mardi 25 novembre 2025

• (1535)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 16^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au Règlement, la réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride, et conformément à l'article 106(4) du Règlement, nous sommes réunis afin d'examiner la demande de membres du Comité de poursuivre la discussion sur les camionneurs au Canada.

J'aimerais d'abord faire quelques commentaires dans l'intérêt des membres.

Veuillez s'il vous plaît attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Ceux qui participent par vidéoconférence doivent cliquer sur l'icône de microphone pour activer leur micro et doivent le mettre en sourdine lorsqu'ils n'ont pas la parole.

Aux participants sur Zoom, vous pouvez sélectionner au bas de votre écran le canal d'interprétation de votre choix: parquet, anglais ou français. Aux participants dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré. N'oubliez pas que tous les commentaires doivent s'adresser à la présidence.

Aux membres du Comité dans la salle qui veulent prendre la parole, veuillez lever la main. Les membres sur Zoom doivent s'il vous plaît utiliser la fonction « Lever la main », mais je ne pense pas qu'il y ait des participants en ligne aujourd'hui.

Le greffier et moi allons gérer l'ordre des intervenants de notre mieux, et nous vous sommes reconnaissants de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Nous allons commencer le débat aujourd'hui par M. Kelloway, suivi de M. Lawrence et...

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): J'invoque le Règlement. J'étais premier à devoir prendre la parole.

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Non, ce n'est pas le cas.

Philip Lawrence: Je conteste la décision de la présidence.

Le président: J'ai vu M. Kelloway lever la main durant mon intervention.

Philip Lawrence: Oui, monsieur le président. J'ai levé la main en premier.

Le président: Je donne la parole à M. Kelloway. Si vous souhaitez contester ma décision, vous le pouvez.

Philip Lawrence: C'est ce que je viens de faire.

Le président: D'accord.

Le greffier du Comité (Philip den Ouden): Voulez-vous maintenir la décision de la présidence?

(La décision de la présidence est cassée par 5 voix contre 4.)

Mike Kelloway: C'est incroyable, chers collègues. J'avais levé ma main en premier. C'est incroyable.

Le président: Nous commencerons par M. Lawrence, suivi de M. Kelloway.

Philip Lawrence: Je trouve tout simplement aberrant d'afficher un comportement si puéril. Monsieur le président, pourriez-vous s'il vous plaît maintenir l'ordre?

Après avoir annulé deux réunions parce que mes collègues d'en face ne voulaient pas entendre les victimes, ils vont maintenant agir comme s'ils étaient eux-mêmes des victimes. C'est ridicule et insensé.

Mike Kelloway: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. C'est tout à fait ridicule. Nous voulons qu'une étude aille de l'avant pour les recommandations. C'est vraiment incroyable. C'est terriblement honteux.

Le président: Chers collègues, nous aurons tous l'occasion de prendre la parole. M. Lawrence peut entamer la conversation.

Vous avez la parole, monsieur, suivi de M. Kelloway.

Y a-t-il d'autres intervenants à ajouter à la liste?

M. Barsalou-Duval sera le troisième.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Je n'avais pas prévu le demander, mais je veux maintenant qu'on m'ajoute à la liste.

Philip Lawrence: Merci, monsieur le président.

Comme je l'ai indiqué, c'est vraiment remarquable qu'après avoir refusé d'entendre des victimes d'accidents graves, parfois des accidents mortels, mes collègues d'en face jouent à la victime, parce qu'ils n'ont pas obtenu le droit de parler en premier. C'est tout à fait inacceptable. La morale de mon collègue n'a d'égal que son comportement ridicule en la matière.

Je tiens à dire deux choses aux fins du compte rendu.

Tout d'abord, les conservateurs n'ont pas consenti à annuler les réunions qu'il y avait au calendrier. C'est extrêmement décevant, et le Parlement ne devrait pas fonctionner ainsi.

De plus, j'ajoute que les conservateurs ne consentiront pas à quelque type d'ajournement des réunions que ce soit avant d'avoir utilisé toutes les ressources disponibles à leur maximum. Les conservateurs s'engagent fermement à entendre les victimes et les familles qui ont subi des pertes de vies et des blessures graves. Les conservateurs se font du souci, contrairement au premier ministre, qui s'en moque manifestement, ainsi que les membres du Comité qui ne veulent pas entendre les victimes d'accidents graves — c'est la seule conclusion à laquelle on peut en venir.

Sur ce, je cède la parole à M. Xavier Barsalou-Duval.

Le président: La parole va d'abord à M. Kelloway, puis à M. Barsalou-Duval. Je vais simplement le dire clairement: ils avaient levé la main en premier.

Monsieur Kelloway.

Mike Kelloway: Merci de respecter le fait que j'aie levé la main en premier.

Je n'emploie pas de mots abscons pour décrire ou calomnier les gens. Le député d'en face a parlé de comportement ridicule et a employé divers mots qui sont catégoriquement faux. En fait, la motion qui nous occupe nous demande d'entendre les survivants.

Ce que nous voyons présentement est un bon exemple montrant que le Parti conservateur du Canada, qui était autrefois conservateur, est maintenant cynique et qu'il donne dans les théories conspirationnistes. Ses députés mélangent les concepts pour servir leur discours. Comment ce député ose-t-il affirmer que nous ne nous soucions pas des survivants? Les Canadiens d'un bout à l'autre du pays ne sont pas dupes. Nous estimons avoir une excellente motion devant nos yeux, mais le Comité s'est prêté à un jeu aujourd'hui.

J'avais clairement levé la main, et le Comité s'est prêté à un petit jeu. Voilà tout le sérieux que démontrent les conservateurs. Nous sommes saisis d'une motion. Vous auriez pu respecter ce fait et parler du fond de l'affaire. Nous aurions pu tenir une bonne conversation là-dessus, mais à l'heure actuelle, de ce côté-ci de la table, nous en avons beaucoup à dire. J'espère que, alors que nous vous écoutons — et vous dites vous soucier des survivants... De vous manifester en tenant de tels propos, c'est mesquin et pitoyable. C'est digne du narratif, dans vos présentations PowerPoint sur le travail du Comité, qui vous enjoint de « dominer les libéraux ».

De tels propos n'aident personne. Ce que nous voyons aujourd'hui est honteux.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

[Français]

Nous passons maintenant à M. Barsalou-Duval.

La parole est à vous.

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

Premièrement, je voudrais souligner que je suis content de vous revoir. À vrai dire, je suis plutôt content que le Comité se réunisse cette semaine, car nous n'avons pas eu de rencontre depuis le 6 novembre dernier, et nous sommes le 25 novembre. Ça fait quand même un bout de temps. Je pense que beaucoup de gens autour de cette table ont été déçus du fait que le Comité ne s'est pas réuni la semaine dernière. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous avons été dans l'obligation de demander une réunion conformément à l'article 106(4) du Règlement.

D'abord et avant tout, j'aimerais demander à la présidence si elle a des explications à nous fournir pour que nous sachions pourquoi le Comité n'a pas été convoqué à des réunions la semaine dernière.

Le président: Cette question s'adresse à moi.

D'abord, il y a deux semaines, c'était une semaine de relâche parlementaire, donc nous n'étions pas à Ottawa.

Pour ce qui est de mardi passé, il y a eu un vote de confiance. Selon la rumeur qui circulait, il pouvait y avoir des jeux politiques susceptibles d'influer sur le vote de confiance devant se tenir à la Chambre des communes. Comme je ne voulais pas que les membres du Comité manquent ce vote, je n'ai pas convoqué de réunion pour mardi.

Pour ce qui est du jeudi, en parlant avec plusieurs membres du Comité, j'ai entendu qu'il pourrait y avoir une solution afin de régler le problème de l'obstruction systématique ou de nos discussions qui ne mènent visiblement pas à des solutions. Alors, je me suis dit que j'allais laisser les gens parler entre eux en coulisses, afin de ne pas gaspiller l'argent de la Chambre des communes. Malheureusement, ça n'a pas fonctionné.

Je voulais convoquer le Comité à une réunion aujourd'hui, mais j'ai reçu une demande pour la tenue d'une réunion conformément à l'article 106(4) du Règlement. Nous voilà alors ici.

L'objectif est d'avancer et de laisser les gens discuter comme prévu, sans trop gaspiller l'argent des contribuables, espérons-le, afin de trouver une solution qui nous permettra de recevoir les témoins que nous voulons tous inviter ici. C'est vraiment de ça qu'il s'agit.

• (1540)

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Dans ces circonstances, je propose la motion suivante:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités reprenne ses travaux au débat où il s'était interrompu le 6 novembre 2025.

Le président: D'accord.

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

[Traduction]

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Si nous sommes saisis d'une motion, elle devrait être recevable. À partir de là, je pense que vous devriez dresser la liste des intervenants.

Le président: La motion est recevable, et la première personne sur la liste est M. Lauzon.

Dan Albas: D'accord, si vous voulez jouer à ce jeu.

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Ce que nous vivons cet après-midi est un peu honteux. Mon collègue avait levé la main en premier, mais on a voulu dès le départ jouer à former une coalition entre le Parti conservateur et le Bloc québécois. C'est ce qui vient de se passer. Ça m'étonne beaucoup de voir que M. Barsalou-Duval embarque dans ce jeu, qui consiste à raconter un mensonge au Comité en disant que c'était plutôt un député conservateur qui avait levé la main avant mon collègue libéral. Maintenant...

[Traduction]

Dan Albas: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Français]

Le président: Veuillez attendre un instant, monsieur Lauzon, parce que M. Albas a invoqué le Règlement.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

Dan Albas: D'après ce que je comprends, une motion dilatoire pour reprendre le débat doit immédiatement entraîner un vote. Que quelqu'un d'autre en parle... Je ne pense pas que ce soit recevable. Pourriez-vous s'il vous plaît rendre une nouvelle décision après avoir consulté le greffier, parce que c'était une motion dilatoire pour reprendre le débat sur une motion? Nous devrions immédiatement passer au vote, sans entendre d'autres intervenants.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion.

Dan Albas: Il a présenté une motion pour reprendre le débat. Comme il s'agit d'une motion dilatoire, nous devons passer au vote sans délai et sans débat. Si vous pouviez vérifier auprès du greffier, je pense que nous pourrions épargner beaucoup de temps et d'énergie, et je suis certain que M. Lauzon pourrait épargner beaucoup d'énergie aussi pour le débat qui va s'ensuivre, au lieu de la dépenser dans la conversation préalable.

Le président: Selon ce que je comprends, M. Barsalou-Duval a présenté à nouveau sa motion pour en discuter.

Dan Albas: En fait, il a dit qu'il aimerait reprendre le débat et il a donné cette date précise. Cela signifie que c'est une motion, et il aurait fallu passer au vote immédiatement. Je tenais simplement à le mentionner le plus tôt possible sous forme de rappel au Règlement. Je vous demanderais s'il vous plaît de consulter le greffier.

Le président: Nous allons passer à un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

(La motion est adoptée par 9 voix contre 0.)

Le président: La parole va à M. Lauzon, puis à MM. Albas, Keloway et Barsalou-Duval.

[Français]

Stéphane Lauzon: Commençons par ce qui s'est passé aujourd'hui.

Mes collègues étaient aussi très offusqués qu'on ait parlé des survivants de cette façon. Nous sommes tous parfaitement conscients que nous devons agir rapidement dans le dossier « Chauffeur inc. ». Nous avons beaucoup d'empathie pour les survivants et les familles.

Cette semaine, le Bloc québécois et M. Barsalou-Duval ont publié sur leur site Web des fausses nouvelles en se servant des survivants comme prétexte pour forcer la production de documents fiscaux, entre autres. C'est tellement honteux. Ils se servent des survivants seulement à des fins politiques et non aux fins de l'étude.

Depuis le début, les conservateurs et le Bloc québécois avaient la possibilité d'inviter des familles à témoigner. Rien ne les en empêchait, mais ils ne l'ont pas fait. Jamais nous ne les avons empêchés d'inviter des survivants d'accidents à venir témoigner. Ce n'est pas honnête de dire des choses qui ne sont pas vraies, alors que j'ai clairement dit, dans mon dernier discours, qu'il y aurait des options pour les survivants. Il ne s'agit pas de les faire comparaître publiquement pour jouer la carte de l'émotion. Nous pouvons facilement les inviter à venir témoigner à huis clos. J'ai même recommandé qu'ils viennent séparément et qu'ils attendent que nous passions à

huis clos pour que nous les rencontrions. Nous n'avons jamais dit que nous ne voulions pas voir les survivants. Ce que j'ai dit, et je le répète, c'est que je ne trouve pas ça pertinent. Ils sont sur la liste, alors nous allons respecter ça, mais j'ai proposé des solutions de rechange, et elles n'ont pas été considérées.

Au bénéfice de ceux qui nous écoutent, et pour le compte rendu, je dois parler de ce qui a été publié sur le site Internet du Bloc québécois. Dans le dernier paragraphe, on dit que les libéraux n'ont aucune compassion envers les familles, et, quatre pouces plus bas, on demande du financement. Ils ont fait le choix de mettre sur un site Internet une demande de financement juste en dessous d'une publication qui parle des familles endeuillées par un accident. Pourquoi récupérer le deuil, la souffrance et les expériences traumatisantes des gens à des fins politiques? Si ce n'est pas une tentative de récupération politique, je me demande ce que c'est.

Je sais que c'est dans les habitudes des conservateurs de former une coalition avec le Bloc québécois, de sortir des phrases de leur contexte et de faire des slogans. Cependant, ça me surprend de voir mon collègue entrer dans cette bataille et demander du financement sur son site Internet. Je ne suis pas certain que le chef et le whip de son parti approuvent toute la démarche qu'il entreprend aujourd'hui. Je ne suis pas content de cette démarche non plus, puisque, de ce côté-ci, nous avons à cœur de régler le problème. Nous pourrions le régler rapidement en revenant à sa motion originale et en disant oui à ça, en vue de formuler des recommandations sérieuses, dont j'ai parlé suffisamment.

Laissons un peu de côté les jeux politiques. Favoriser ses intérêts politiques en se servant de personnes qui ont perdu la vie, je trouve ça dégueulasse. Jamais je ne vais m'ingérer dans les affaires de Québec en utilisant comme argument que l'autoroute 50, que j'emprunte pour me rendre chez moi, est une autoroute de la mort. Quand on parle d'un dossier, on parle de réfection et de mise aux normes. Je ne prendrai jamais le cas d'une famille endeuillée depuis un mois pour mettre le dossier dans les médias ou pour faire une conférence de presse afin de dire que le gouvernement est fautif parce que l'autoroute est mal faite.

• (1545)

Ça prend un minimum de bon sens et d'empathie envers les citoyens. Jamais, au grand jamais, je ne vais accepter que mon nom soit utilisé dans des médias sociaux, dans des bulletins ou dans des fausses nouvelles où on m'accuse de ne pas avoir de compassion pour ceux qui ont perdu un membre de leur famille.

Notre motion offre aux survivants d'accidents la possibilité de venir témoigner dignement. Ce que j'ai demandé, c'est que ça se fasse en privé. Nous avons essayé de trouver des solutions. Nous avons proposé qu'ils attendent à l'extérieur de la salle jusqu'à ce que le Comité passe à huis clos, de sorte que nous leur réservions un accueil digne d'un comité parlementaire.

Voilà, c'était mon introduction.

Maintenant, j'aimerais parler de la motion originale. En effet, nous sommes revenus là où nous en étions dans le débat sur la motion originale. Je reviens donc à la motion originale, sinon M. Albas va me rappeler que je dois en parler directement. On a...

• (1550)

[Traduction]

Dan Albas: Trois minutes et demie...

Stéphane Lauzon: Je prendrai le temps dont j'ai besoin.

Dan Albas: Non, vous devez simplement revenir à la motion toutes les trois minutes et demie.

[Français]

Stéphane Lauzon: D'accord.

Dans la motion, on demande une quantité massive de documents, sans aucune conscience de ce que ça implique. De notre côté, ce que nous voulons, c'est qu'on réduise le nombre d'années et la quantité d'information demandée. Que veut-on faire de cette information? Quelles communications directes cherche-t-on à obtenir? Nous n'avons jamais empêché la production de documents dont le Comité avait besoin concernant une discussion impliquant un ministre ou un ministère. Cependant, ici, on demande de transmettre au Comité toutes les correspondances de certains ministères en lien avec le sujet. Je vais vous expliquer un peu ce que ça implique.

Encore une fois, le rôle de l'opposition et des conservateurs est de bloquer un peu le gouvernement pour l'empêcher de bien faire les choses. Cependant, ça me dépasse que le Bloc québécois s'adonne à ce jeu en formant une coalition avec eux. J'ai demandé à M. Barsalou-Duval si nous pouvions simplement laisser tomber ça pour que nous puissions trouver rapidement des solutions, travailler avec les analystes du Comité pour produire un rapport qui contient de bonnes recommandations et mettre fin à cette étude. Nous avons tous hâte d'y arriver. Plus vite nous y arriverons, plus vite nous pourrions empêcher un autre accident, sauver une vie et épargner un deuil à une famille.

La motion demande la production d'un volume massif de documents, et ils sont aussi complexes, ce qui rend les recherches difficiles. Ça devient très lourd pour la machine. Il faudra aller chercher toutes les communications, soit tous les courriels, tous les messages textes, toutes les notes de breffage et tous les textos professionnels. Nous avons plusieurs outils de communication, aujourd'hui. Nous recevons des messages sur toutes sortes de plateformes, comme Teams, Zoom, Wire, etc. Il y a aussi tous les documents éphémères, les brouillons et les discussions qui ont eu lieu entre les ministères. Ça représente des dizaines de milliers d'éléments de communication, et il est impossible d'estimer combien ça coûterait de les produire. Les ministères ne peuvent même pas nous le dire.

En fait, les coûts administratifs seraient principalement liés au tri. Il faut trier tout ça, et il ne faut pas tout rendre public non plus. Il y a des vérifications juridiques à faire, car il y a des affaires contentieuses. Il faut également protéger les informations sensibles, parce qu'on ne veut pas non plus causer des ennuis à des gens. C'est sans parler des centaines d'heures de travail que les fonctionnaires devraient y consacrer. Ça fait l'affaire des conservateurs, habituellement. Mobiliser le gouvernement, c'est la marche à suivre, selon eux.

En déposant cette motion au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, M. Barsalou-Duval emboîte le pas aux conservateurs en démontrant qu'il ne veut plus avoir un gouvernement fonctionnel. Ça m'étonne. Pour répondre à une telle demande, plusieurs ministères et services des ressources humaines doivent affecter un certain nombre d'employés à la production des documents, et les délais sont incalculables. Ça peut facilement prendre 8, 12, 14 ou 20 semaines. On ne sait pas combien de temps ça peut prendre, mais c'est au moins de 8 à 12 semaines pour le caviardage, la recherche et la vérification de la conformité.

• (1555)

Pendant ce temps, les employés de la fonction publique qui font ces tâches ne peuvent pas servir les citoyens. D'un côté, on dit qu'on veut en finir. De l'autre, on veut utiliser les fonctionnaires pour faire de la recherche de documents au lieu de servir les citoyens. On fait ça juste pour perdre du temps et pour avoir raison. Le député du Bloc québécois et les conservateurs sont majoritaires au Comité, alors on peut faire n'importe quoi avec la fonction publique. C'est immoral.

De plus, il y a un risque par rapport à des renseignements personnels qui sont peut-être de nature très délicate. On dit qu'on veut aider les familles. On dit que nous sommes insensibles aux familles. Toutefois, le fait de mettre à risque des renseignements confidentiels en rendant publiques des listes qui contiennent des noms, est-ce que c'est protéger les familles? Est-ce que c'est protéger les compagnies intègres et les chauffeurs qui n'ont rien à voir avec le stratagème « Chauffeur inc. »? Il y en a, des gens qui respectent la loi.

C'est comme si, dans cette étude, le problème venait seulement de l'immigration. C'est comme si les fautifs étaient tout le monde, sauf des Québécois. J'ai une mauvaise nouvelle: il y a des chauffeurs qui sont de purs Québécois canadiens-français, qui ont eu une éducation et qui conduisent mal. Ce n'est pas juste un problème d'immigration. M. Barsalou-Duval veut publier des clips pour mettre tout le monde dans le collimateur. Il veut que tout le monde paraisse mal et que tout le monde soit les méchants.

[Traduction]

Il ne reste qu'une heure et demie.

Dan Albas: Non, il faut y revenir toutes les trois minutes et demie.

[Français]

Stéphane Lauzon: Quand on prend le risque d'exposer...

Le président: Monsieur Lauzon, donnez-moi deux secondes, s'il vous plaît.

[Traduction]

Je vous rappelle simplement qu'il faut laisser parler la personne qui a la parole.

Dan Albas: Oh, mais c'est ce que nous faisons.

Le président: Je pense que le député a fait un excellent travail pour revenir à la motion. Il vient tout juste d'y faire référence ainsi qu'à tout le reste.

Dan Albas: Je m'efforce simplement d'être utile.

Le président: Par respect les uns pour les autres, essayons de garder le décorum. C'est évidemment un sujet très délicat. Nous parlons de survivants et nous cherchons à leur rendre justice. Gardons s'il vous plaît le décorum dans la salle.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

[Traduction]

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

Pendant combien de temps disposons-nous des ressources?

Le président: C'est une excellente question.

Nous avons les ressources jusqu'à 17 h 30. Le greffier tente de trouver des ressources supplémentaires; sinon, nous devons suspendre la séance.

Dan Albas: Excellent. Les aurons-nous jusqu'à minuit?

[Français]

Le président: Monsieur Lauzon, vous pouvez continuer.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je parlais des risques relatifs à la confidentialité des renseignements. Je ne pense pas que la bonne façon de protéger les gens soit de se servir d'eux pour faire de la publicité politique et de recueillir de l'argent. J'invite les gens qui nous écoutent à aller sur le site Web du Bloc québécois, à cliquer sur la section « Les nouvelles » et à aller voir la nouvelle concernant Xavier Barsalou-Duval. L'article dit que les libéraux ne sont pas fins parce qu'ils ne veulent pas entendre les témoignages des victimes. C'est faux. Puis, regardez, au bas de la page, l'annonce pour solliciter des dons. Là, vous avez le droit de donner 10 \$, 20 \$ ou 50 \$ au parti pour appuyer sa démarche. C'est très jojo.

Je pense que la meilleure façon de protéger les citoyens et les personnes vulnérables est de terminer cette étude et de proposer des solutions. Pendant qu'on mobilise toute la fonction publique pour rechercher des documents et faire des vérifications auprès des services juridiques, on n'est pas en train d'aider les citoyens. C'est inconcevable. Il faut finir cette étude au plus vite pour servir les citoyens au plus vite.

Ceux qui nous écoutent peuvent constater que, sur le site Web du Bloc québécois, la page de l'article qui traite du sujet contient une annonce sollicitant du financement. Toutefois, laissez-moi vous dire une chose. L'objectif premier du Comité est de servir les citoyens dans le contexte du stratagème « Chauffeur inc. ». Or, ce qui est proposé ferait boule de neige. C'est une expression en français. Si on fait une telle demande au ministère des Transports, il y aura des répercussions sur tous les autres ministères. Ça touchera la sécurité publique et les ressources humaines. Le service des ressources humaines devra affecter des employés à la tâche, et ainsi de suite. Ce sera une course folle dans les différents ministères pour savoir qui devra répondre à la demande. Donc, ça aura des répercussions.

J'ai fait une recherche rapide et j'ai constaté que la demande touchait sept ministères, y compris Emploi et Développement social Canada et l'Agence du revenu du Canada, ce qui n'est pas surprenant, puisqu'il est question du feuillet T4A. Donc, voilà les répercussions que l'adoption de la motion proposée aurait sur la fonction publique. Je suppose qu'on est content de ça.

Imaginez-vous tout le travail effectué en double au sein des ministères pour vérifier et arrimer tout ça. C'est un défi logistique que le gouvernement ne peut pas entreprendre. Ce n'est pas faisable. Il y a même certains éléments de la motion qui ne sont pas légaux. Il y a des informations qu'on ne peut pas donner. C'est sans parler du travail de cohérence entre les ministères, qui devront se solliciter pour parler de ce qu'ils vont présenter. Ça entraînerait une surcharge de travail interministériel incroyable.

J'aurais aimé évaluer le coût d'une telle demande. J'ai essayé de trouver des chiffres, mais ce n'est pas évaluable. On ne peut pas quantifier le coût d'une telle demande envers la machine gouvernementale.

• (1600)

Si chaque ministère recevait une telle demande, ça aurait un effet dévastateur sur la bonne gestion de notre gouvernement. Ça aurait des répercussions directes sur la prestation des services. Or, la meilleure façon d'aider les citoyens, c'est de leur donner des services. La prestation de services ne doit pas cesser. On doit continuer à servir les citoyens de la bonne façon.

En ce qui concerne la question du modèle « Chauffeur inc. », on doit continuer à évaluer les demandes de permis à l'international, à évaluer tout ce qui est lié à la compétence fédérale, y compris ce qui est interprovincial, et à vérifier la conformité. La conformité doit être évaluée par le gouvernement fédéral, qui a certaines obligations. C'est un dossier qui touche le ministère des Transports. Le ministre des Transports nous l'a bien dit quand il est venu ici. Le ministère des Transports s'occupe de bien des choses.

Le Comité a des études en attente. On reçoit des lettres qui demandent au Comité de faire une étude sur les ports. On dit que c'est important que nous fassions cette étude bientôt parce qu'il y a des choses qui se passent maintenant. Le Comité doit aussi se pencher sur d'autres dossiers. On a entendu le ministre des Finances dire que des questions extrêmement importantes qui découlent du budget devront être examinées par ce comité. Donc, encore une fois, nous devons nous pencher sur d'autres dossiers extrêmement importants.

On ne peut pas parler des deux côtés de la bouche. On ne peut pas, d'un côté, dire qu'on veut conclure cette étude et, de l'autre, faire de beaux discours en disant qu'on est choqué du fait qu'il n'y a pas eu de séances la semaine passée, que ce sont les citoyens qui paient pour ça et que les libéraux ne veulent pas recevoir de témoins. Il faut commencer par dire la vérité, il faut commencer par dire les vraies choses, puis on va pouvoir finir cette étude. Aujourd'hui, la séance a commencé par un mensonge et par un jeu de procédure. Je ne veux pas embarquer dans le jeu. Ce n'est pas le genre de politique que je veux faire. Les partis de l'opposition doivent commencer par s'excuser auprès des familles et leur dire la vérité. Ils doivent leur dire que les libéraux voulaient bien les rencontrer, mais en privé. Il est faux de leur dire que les libéraux ne voulaient pas les rencontrer.

Il est important de continuer à donner des services aux citoyens. Donc, il ne faut pas arrêter la machine gouvernementale ni l'utiliser à d'autres fins. Si on l'utilise pour faire de la recherche de documents ou du caviardage, pendant ce temps, il peut y avoir d'autres accidents. Il peut arriver n'importe quoi. On ne souhaite pas qu'il y ait d'autres accidents impliquant des chauffeurs participant au stratagème « Chauffeur inc. » pendant notre étude parce que ça tarde. Il y a des solutions que nous voulons apporter. Ce n'est pas du jour au lendemain qu'on pourra tout régler, mais, au moins, le Comité pourrait formuler des recommandations avec l'aide des analystes. Je suis convaincu que ces derniers ont suffisamment de matériel en ce moment pour faire leur travail.

Malgré ça, nous avons accepté de tenir deux séances de plus, mais, tout à coup, on ne demandait plus seulement deux rencontres. On en demandait peut-être trois, ou bien on en demandait tant et aussi longtemps qu'il y aurait des témoins. Or, des témoins, on peut en trouver autant qu'on veut.

Cependant, nous avons accepté les témoins proposés. Tout ce que nous avons demandé, c'est qu'on respecte la motion originale. Toutefois, on rajoute sans cesse des témoins et ce n'est jamais assez. Même si nous disons oui à ce qui est dans la motion originale, on va encore en rajouter. Si nous retournons à la base et que nous tenons deux séances avec les témoins qui sont sur la liste, y compris des familles de victimes d'accidents impliquant des chauffeurs participant au stratagème « Chauffeur inc. », nous allons pouvoir finir cette étude et formuler des recommandations. C'est tout ce que nous demandons.

• (1605)

Il est important que le public et mes collègues d'en face sachent que nous souhaitons que les familles puissent venir témoigner à huis clos. C'est un peu une question de dignité et de respect.

L'adoption de la motion proposée pourrait créer un dangereux précédent pour ce comité et pour les autres comités parlementaires. Imaginez ce qui se produirait si la machine gouvernementale recevait une autre demande comme celle-là de la part d'un autre comité. Elle serait obligée de rechercher des courriels, des échanges et des notes de breffage pour deux comités, puis trois, puis quatre, et ainsi de suite. En tant que représentant du gouvernement, je vous dis que nous ne pouvons pas accepter ça.

Si nous laissons passer ça et que le Comité recevait des documents en majeure partie caviardés, on dirait alors que le gouvernement a des choses à cacher. Pourtant, il ne ferait que protéger la confidentialité de témoins ou de personnes vulnérables dont la sécurité pourrait être menacée si certaines informations étaient publiquement dévoilées, mais, ça, je suppose que ce n'est pas grave pour les partis de l'opposition. Perdre la vie dans un accident, ça, c'est grave. Tout le monde l'a dit. Cependant, perdre sa vie ou perdre de son intégrité publiquement en raison de la divulgation de documents confidentiels, ça, je suppose que ce n'est pas grave pour les partis de l'opposition. Pour nous, c'est grave. L'intégrité des citoyens, pour nous, doit demeurer totale. Vouloir dévoiler des documents compromettants qui peuvent mettre à risque certaines personnes, ça n'a pas sa place.

L'incohérence augmente quant à l'urgence de régler le problème de la non-conformité dans le secteur du camionnage. En effet, d'un côté, on dit qu'on veut en finir avec l'étude et, de l'autre, on demande l'impossible. Pourquoi? C'est parce qu'on ne veut pas en finir. Pourtant, on a juste à dire oui, aujourd'hui. On a juste à accepter la solution en proposant un amendement afin de tenir deux rencontres et d'inviter les témoins qui sont sur la liste.

Lors de la première rencontre que j'ai eue avec M. Barsalou-Duval, nous avons parlé du fait qu'on avait oublié un aspect. Je lui ai dit que, moi aussi, je pensais que j'avais oublié d'autres aspects. En effet, il y a l'aspect médical dont on n'a pas parlé. Les chauffeurs sont à risque. J'en ai parlé avec ma médecin de famille. J'ai eu une bonne discussion avec elle. Étant diabétique, je lui ai dit que j'avais un souci, relativement au modèle « Chauffeur inc. », quant au fait que des personnes étaient peut-être moins aptes à conduire. Elle m'a répondu qu'elle avait beaucoup de patients qui sont chauffeurs de camion et que, quand ils sont bien traités, qu'ils sont bien suivis sur le plan médical, qu'ils ont de bonnes conditions de travail et que leurs heures de travail sont conformes aux normes, ils peuvent très bien faire leur travail sans restriction.

J'ai été satisfait par cette réponse de ma médecin. Je n'en ai pas reparlé à M. Barsalou-Duval. Ce dernier m'avait dit que ce n'était

pas une mauvaise idée d'ajouter des témoins pour parler de la question du diabète, mais il s'était demandé où, dans la liste de témoins, on pourrait les ajouter, étant donné qu'on n'avait que deux réunions et que la liste commençait à déborder. Il m'avait même dit qu'il était prêt à enlever un témoin de la liste pour qu'on puisse inviter un témoin, peut-être de Diabète Canada, pour nous parler de la situation médicale des chauffeurs. Toutefois, ma docteure m'a convaincu que ce n'était peut-être pas nécessaire et que les diabétiques ont le droit de vivre à leur façon s'ils ont le bon traitement.

Je parle du diabète, mais ce n'est qu'un exemple. Je pourrais parler d'hypertension ou de n'importe quelle autre maladie professionnelle. Je vous ai juste donné l'exemple du diabète parce que je connais un peu plus cette maladie. Tout ça est en lien avec les discussions que M. Barsalou-Duval et moi avons eues pour revenir à deux rencontres.

• (1610)

Si nous revenons à deux rencontres, il faut nous pencher sur la liste des témoins. Pour ma part, j'en ai laissé tomber.

Lors de ma première discussion avec M. Xavier Barsalou-Duval, il m'a également dit que nous avions oublié les compagnies de remorquage. J'ai pris un peu de recul et je lui ai dit que nous pourrions peut-être les inviter. Par contre, comme je le lui ai dit, elles arrivent sur les lieux après que l'accident s'est produit. Elles ne relèvent d'aucune autorité provinciale ou fédérale. La plupart du temps, elles sont appelées par la Sûreté du Québec, la police provinciale ou un autre corps de police, selon le cas. Au besoin, nous allons les recevoir, mais, personnellement, je ne vois pas la pertinence d'inviter des représentants de compagnies de remorquage. Je ne pense pas que ces personnes vont nous apporter quoi que ce soit de plus. Je ne pense pas que les analystes vont faire des recommandations selon lesquelles le remorquage doit être mieux fait dans des situations impliquant le modèle « Chauffeurs inc. ». À la lumière de tous les aspects que j'ai entendus au cours des témoignages, je ne pense pas que le remorquage va avoir un impact. Cependant, j'ai respecté la demande de M. Barsalou-Duval et j'ai accepté que nous entendions ce qu'avaient à dire des témoins de la famille du remorquage. Tout à coup, une compagnie de remorquage s'est ajoutée à la liste des témoins. Pour ce qui est des autres, on bifurque, on s'en va ailleurs et on en ajoute encore plus à la liste. Or, tous ces ajouts entraînent une augmentation du nombre de documents.

Arrêtons d'accuser les libéraux de vouloir mettre fin à cette étude. En fait, ce que nous voulons, c'est arriver à nos fins. Cette motion ratisse trop large et mes collègues le savent très bien. Ils connaissent très bien le jeu politique. Il y a des députés d'expérience autour de la table qui savent exactement de quoi je parle. Une motion trop large peut vite violer le sens de l'étude que nous avons en ce moment. Ce faisant, il est possible de bifurquer sur n'importe quoi d'autre et d'aller n'importe où. Pourquoi ces députés veulent-ils faire ça? Ils veulent juste chercher la bébête. Ils ne veulent pas régler le problème lié au modèle « Chauffeurs inc. », mais ils veulent plutôt trouver la bébête qui pourrait mettre un peu dans l'embarras un ministère, un employé de la fonction publique, un sous-ministre ou un ministre. Qui sait? Ils espèrent trouver une petite bête noire qu'ils pourront récupérer à des fins politiques. Ils veulent pouvoir mettre ça sur leur page Facebook ou sur leur compte Twitter, ou encore sur le site Internet du Bloc québécois et y joindre un beau signe de dollar. Ces députés pourront ainsi montrer aux gens ce qu'ils ont trouvé et en profiter pour leur demander de l'argent. Ils se servent des familles des survivants et disent que les libéraux sont méchants pour, du même coup, demander des dons.

Ce n'est pas ce que nous voulons comme comité. Nous voulons mieux que ça. Nous voulons que la pratique parlementaire soit faite dans le but de régler un problème ou un dossier. Nous voulons comprendre le dossier, obtenir des précisions auprès des témoins et vérifier la non-conformité. Nous voulons aussi vérifier tout ce qui se passe dans l'industrie du camionnage.

Que viennent faire les compagnies de remorquage là-dedans? Je n'en ai aucune idée. Peut-être allons-nous le savoir quand leurs représentants vont venir témoigner. Je vais préparer des questions. Je pourrais leur demander s'ils peuvent nous expliquer ce qui a causé l'accident du véhicule qu'ils ont remorqué. Ils pourront faire autant de spéculations qu'ils le voudront, mais ils ne pourront pas répondre à ma question, parce que ce n'est pas ce en quoi consiste leur travail. Ils n'ont à rien à voir là-dedans. Pensez-y, logiquement.

Malgré tout, on va aller de l'avant et dire oui à ça. Pourquoi? C'est parce qu'on veut plus de témoins.

On manque la cible. Ça manque de sérieux. On ne prend pas l'orientation voulue pour arriver à nos fins.

Les familles des survivants font partie de ça. Pourquoi ne les rencontrions-nous pas en privé, lors d'une séance à huis clos? Nous pourrions les écouter raconter leur deuil et leur souffrance.

• (1615)

Évidemment, si ça se fait dans le cadre d'une séance à huis clos, vous ne pourrez malheureusement pas prendre de petits extraits et les publier sur Facebook pour ensuite solliciter des dons de 10, 20 ou 50 \$. Vous ne pourrez pas le faire si la séance se tient à huis clos.

Si vous voulez vraiment que ces gens viennent témoigner devant nous, alors qu'ils viennent le faire à huis clos. Ce serait la façon la plus digne dont un comité pourrait recevoir des familles qui ont perdu un être cher.

Il n'y a rien de pire que de raconter des fausses vérités ou des mensonges à ces familles. De grâce, arrêtez de dire à ces gens, en les regardant dans les yeux, que les méchants libéraux ne veulent pas les recevoir au Comité.

• (1620)

Xavier Barsalou-Duval: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

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

Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais savoir s'il existe une procédure à suivre afin que les gens siégeant à cette table n'accusent pas les autres de mentir ou, s'ils le font, s'ils ont en quelque sorte l'obligation de prouver les propos qu'ils affirment. Nous entendons toutes sortes d'accusations, elles sont absolument sans fondement et il n'y a absolument aucun moyen d'y répondre. Je trouve qu'on attaque mon intégrité et je trouve ça problématique, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval. Après que nous aurons écouté MM. Albas et Kelloway, vous aurez la chance de revenir sur tout ce que M. Lauzon vient de dire.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

Dan Albas: Encore là, je ne veux pas en faire tout un plat, mais je dirais que vous devez intervenir lorsqu'on accuse un honorable député de mentir — que ce soit à la Chambre ou même en comité. Je vous demanderais simplement de rappeler au député de garder le décorum. Nous sommes tous des députés honorables ici.

Nous faisons des erreurs de temps à autre. Peut-être que M. Lauzon a commis une erreur, et il voudrait peut-être en faire mention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Je rappelle simplement à tous les députés de choisir judicieusement les mots qu'ils emploient en comité.

Sur ce, la parole revient à M. Lauzon.

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je vais citer un paragraphe qui se trouve à environ 10 centimètres au-dessus de l'encadré où on dit « Faites un don pour le Québec! » et qu'on propose des dons de 5, 10, 15 ou 25 \$: « Pendant ce temps, le Comité permanent des Transports est paralysé par les libéraux qui refusent de remettre les documents demandés et d'entendre les témoignages des victimes. »

[Traduction]

Suis-je un menteur?

[Français]

C'est écrit sur le site Internet. Par la suite, on y rapporte les propos suivants: « Ce comité, qui devait être un espace d'écoute et de solutions, est complètement bloqué par les libéraux qui vont même jusqu'à refuser de le convoquer. » C'est incroyable.

Je vais maintenant retourner à ma besogne sérieuse.

Je disais que le gouvernement collabore, mais il le fait dans des limites raisonnables. Le ministère a envoyé toutes les informations dont nous avons besoin. Je pense que le greffier a travaillé extrêmement fort pour répondre aux besoins de tous les témoins qui sont venus ici depuis le début de l'étude. Nous avons reçu des témoignages, des rapports, des analyses, des statistiques, un plan détaillé et un cadre d'action. Nous sommes prêts à travailler avec les analystes. J'ai déjà demandé aux analystes s'ils avaient hâte de commencer à rédiger le rapport. Je n'ai pas demandé de réponse, mais je leur en ai parlé.

Nous avons aussi rétabli l'obligation en ce qui concerne le feuillet T4A. C'est une avancée majeure. Même M. Xavier Barsalou-Duval l'a reconnu.

Je pense que notre gouvernement n'a pas été fermé à l'idée de répondre à tous les besoins. Ce que nous voulons, en fait, c'est travailler de façon ciblée. Il ne faut pas vider chacun des ministères de leur capacité à offrir des services parce qu'on mobilise trop de ressources. Nous disons oui à la transparence, mais nous disons non à la surcharge administrative, qui ralentit l'action, coûte cher aux contribuables et détourne les employés de la fonction publique de leur travail essentiel en matière de sécurité routière. Imaginez ce qui arriverait si nous retardions le travail de toute cette équipe. Le travail nécessaire à la préparation de ces documents se ferait au détriment de la sécurité routière. Il serait irresponsable de la part du Comité et du gouvernement d'accepter ça.

Je vais maintenant parler un peu de la façon dont le Bloc québécois a présenté ses 10 fameuses demandes, parce que M. Barsalou-Duval va possiblement y revenir quand il prendra la parole.

Effectivement, lors d'une conférence de presse, le Bloc québécois a soulevé 10 éléments auxquels il faudrait répondre. Il s'agit de 10 demandes structurantes faites de bonne foi par le Bloc québécois. Le but est d'imposer des obligations de déclaration à toutes les entreprises en lien avec le modèle « Chauffeurs inc. ». Ces demandes sont légitimes en soi, mais elles ne le sont pas nécessairement pour le gouvernement. Nous avons répondu que la 10^e demande était légitime pour le gouvernement, c'est-à-dire celle portant sur le feuillet T4A. Nous étions d'accord.

Il faut dire que plusieurs de ces demandes exigeraient que le fédéral empiète sur les champs de compétence provinciale. Une demande de la sorte venant du Bloc québécois, c'est assez impressionnant. Je ne suis pas sûr que le chef et le whip du Bloc québécois soient d'accord sur ça. Je ne crois pas que ces grands défenseurs de l'intérêt du Québec, qui disent toujours que ce qui appartient au Québec doit rester au Québec, soient d'accord pour que le fédéral vienne jouer dans leurs champs de compétence. Je ne suis pas certain que ça ferait l'affaire du parti politique de mon collègue si le fédéral venait jouer dans les platebandes du Québec afin de répondre à ces 10 recommandations qui se trouvent en ligne.

Il est question ici de contrôle routier et de tout ce qui se situe à l'extérieur des services du fédéral: la Société de l'assurance automobile du Québec, la police, l'immatriculation, les permis, la formation, la délivrance des permis de classe 1, les amendes administratives, les contraventions, l'inspection des véhicules, etc. La liste est longue et je pourrais continuer.

• (1625)

Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous vu la liste? Ce n'est pas dans la liste.

Stéphane Lauzon: Tout député responsable qui passerait en revue chacune de ces recommandations constaterait que plusieurs d'entre elles interfèrent les unes avec les autres et qu'on empiète sur les champs de compétence provinciale. Il serait peut-être bon de se pencher sur leur légalité aussi. On dit toujours que le gouvernement fédéral ne peut pas empiéter sur les champs de compétence des provinces, et on ne veut pas non plus qu'il se substitue aux contrôleurs routiers de la Société de l'assurance automobile du Québec. On s'entend pour dire que ce dossier est surtout de compétence provinciale.

Par ailleurs, certaines de ces 10 recommandations seraient assurément contestées en cour. Le Bloc québécois peut bien faire n'importe quelle recommandation, car jamais il ne pourra espérer être au pouvoir et gérer le gouvernement canadien. C'est notre rôle à nous, les conservateurs et les libéraux, de ne pas laisser passer n'importe quoi qui peut être dit par le Bloc québécois. Le gouvernement doit agir selon des preuves et des processus administratifs, ainsi qu'en respectant les droits fondamentaux. Il doit être sérieux. Il ne peut pas, pour répondre à la volonté de dénoncer des délinquants, simplement publier des listes noires sans établir des critères très rigoureux et un mécanisme d'appel. S'il le faisait, il pourrait facilement se tromper, causer des ennuis à des familles et mettre dans l'embarras des entreprises de bonne foi. Cependant, on semble croire que ce n'est pas grave et qu'il faut le faire.

Ce n'est pas la bonne façon d'aider l'industrie du camionnage, qui connaît une pénurie de main-d'œuvre et qui se remet toujours de la pandémie. On se rappellera toute l'histoire au sujet de la douane, des vaccins et des frontières interprovinciales et internationales. Les entreprises font face à des coûts d'entretien qui explosent, sans parler des coûts liés au carburant. Plusieurs se demandent si elles devront se conformer à de nouvelles obligations administratives si le Bloc québécois réussit à faire imposer toutes ces restrictions. C'est certainement le cas, et ce n'est pas notre rôle de leur imposer ça. Ce n'est pas le moment de sévir excessivement contre les gens qui sont déjà dans l'industrie et de multiplier les formalités inutiles.

Au gouvernement, nous voulons privilégier des mesures ciblées et efficaces. Nous voulons faire des recommandations sérieuses sans nuire aux entreprises qui respectent les règles. Beaucoup de témoins sont venus nous démontrer qu'ils étaient encore sérieux et qu'ils s'assuraient de bien gérer leur entreprise, en offrant de la formation à leurs employés et en se préoccupant de leur santé et de leur sécurité. On se raccroche à ça, aujourd'hui. Pour avoir le meilleur des deux mondes, il faudrait que toutes les entreprises fassent la même chose que ces gens, c'est-à-dire soutenir leurs employés, respecter le cahier des charges et les heures de travail, et collaborer avec la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail du Québec, soit la CNESST, ou l'organisme équivalent dans les autres provinces.

• (1630)

Oui, il y a des éléments qui relèvent de notre responsabilité. Il y a certains dossiers dans lesquels nous sommes extrêmement à l'affût de ce qu'il faut faire. Toutefois, certaines demandes du Bloc québécois sont tout simplement impossibles à mettre en œuvre. On parle des ressources de l'Agence de revenu du Canada et d'Emploi et Développement social Canada. Il y a des choses que nous pouvons mettre en place et d'autres qui sont plus difficiles.

Commençons par notre recommandation première. Nous avons déjà rétabli l'obligation en ce qui concerne le feuillet T4A, ce qui est une bonne chose. Régions ce dossier de notre côté le plus rapidement possible.

M. Barsalou-Duval et les conservateurs auront l'occasion d'inclure tout ce qu'ils voudront dans les recommandations pour faire avancer le dossier. Si M. Barsalou-Duval veut y inclure certaines des recommandations discutables qu'il a présentées dans la conférence de presse, nous pourrions en débattre ici et, avec l'aide des analystes du Comité, nous pourrions arriver à formuler de bonnes recommandations pour faire avancer le dossier.

On sait que l'approche des conservateurs et du Bloc québécois est axée sur l'aspect punitif. Personne ne veut qu'il y ait des accidents. Personne ne veut perdre un membre de sa famille. Personne ne veut que nos routes soient dangereuses. Cependant, le stratagème « Chauffeurs inc. », les mauvais chauffeurs et l'immigration ne sont pas les seuls facteurs. Pouvons-nous arriver à nos fins et en finir une fois pour toutes?

Je vais vous expliquer d'où on vient. Il est important de savoir que certains témoins nous ont présenté des analyses qui ont été faites par certains acteurs qui ont collecté des données. Nous avons quand même la responsabilité de régler ce dossier, quitte à aller jouer dans les platebandes des provinces. Nous pouvons leur faire certaines recommandations. Même si la sécurité routière est une compétence provinciale, le gouvernement fédéral a mis en place un cadre et a une certaine responsabilité en la matière. Il y a des dossiers liés à la frontière interprovinciale entre le Québec et l'Ontario, par exemple, qui touchent ma circonscription et celle de M. Barsalou-Duval. Il y a aussi des camions qui partent d'une province et qui traversent une frontière internationale, par exemple celle entre le Canada et les États-Unis. On parle alors de déplacements extraprovinciaux, qui sont de compétence fédérale.

Dans ce secteur, les normes de travail et les permis sont à jour, et il y a des règlements. Cependant, les témoins nous ont dit que, bien qu'il y ait un processus en place pour l'obtention des permis, il est toujours possible d'obtenir un permis en 24 heures, et il y a différentes recommandations à appliquer rapidement pour que ça change. Il faut y remédier rapidement, mais ça relève de la compétence des provinces. Pouvons-nous envoyer des recommandations aux provinces pour que les travaux débutent?

Pendant nos discussions des dernières rencontres, j'ai même songé à recommander que nous finissions cette étude et que nous en commencions une autre, où on pourrait dire toutes les niaiseries du monde. Ainsi, nous pourrions au moins envoyer certaines recommandations aux analystes pour la rédaction d'un rapport, arriver à nos fins et répondre aux besoins soulevés dans le cadre de cette étude. Ça inclurait les recommandations que nous avons entendues de la part des témoins concernant les heures de service.

• (1635)

Moi, je fonctionnais à l'ancienne. J'ai déjà eu un permis de classe 3 et, à l'époque, j'écrivais mes heures de conduite sur papier, avec un crayon, dans un carnet de bord. Je faisais le tour du camion pour en faire une inspection mécanique complète. Aujourd'hui, on utilise des carnets de bord électroniques et il suffit de changer une lettre dans son prénom ou son nom de famille pour avoir deux carnets différents et accumuler des heures de travail. Je l'ai appris ici, au Comité. Je pourrais utiliser le nom « Stéphane L. Lauzon » et conduire un camion pendant huit heures, puis utiliser le nom « Sté-

phane Lauzon » pour conduire un autre camion huit heures de plus. Cette pratique met tout le monde en danger. Ça m'a interpellé. Il est urgent de recommander l'établissement d'un registre national ou interprovincial.

Des recommandations, j'en ai plein à faire. Alors, ça me dérange que nous ne puissions pas en déposer aujourd'hui pour arriver à nos fins. Il y en a aussi qui concernent les congés et la protection contre le licenciement, par exemple. Nous avons entendu que certains conducteurs sont contraints de se déplacer du point A au point B, de se constituer en société n'ayant que leur employeur actuel comme client direct et de conduire un camion qui n'est pas toujours inspecté et entretenu. Pourquoi? C'est parce que les entreprises veulent être plus compétitives et réduire leurs dépenses. Ça me brûlait les oreilles d'entendre ça. J'ai des recommandations à faire là-dessus aussi. Il suffit de les donner aux analystes et au greffier pour qu'ils puissent faire leur travail. Il faut faire avancer les choses.

Alors, je trouve inacceptable qu'on dise que nous ne sommes pas de bonne foi et qu'on veuille geler toute la machine gouvernementale. Nous pouvons au moins établir des normes minimales pour les employés des entreprises de transport routier relevant du fédéral. C'est le minimum que le gouvernement fédéral peut faire pour agir directement concernant le phénomène « Chauffeurs inc. » dans son domaine de compétence. Pour ce qui est du reste, on peut recommander ce qu'on veut.

Nous voulons travailler avec les provinces et les témoins qui sont venus ici. Nous avons eu de belles présentations de la part d'inspecteurs de véhicules et d'agents de sécurité qui travaillent sur les autoroutes provinciales. Ils sont venus témoigner pour nous expliquer le problème lié à l'échange d'information entre les provinces et territoires et entre les pays. Il faut trouver un modèle plus universel pour faciliter le travail de ces agents, qui veulent assurer la sécurité des gens. Leur travail n'est pas seulement de vérifier le poids des véhicules. Ça protège nos routes, mais ça ne protège pas la vie des gens. Les camionneurs se promènent sur la route en transportant d'énormes chargements. Il est temps que ça cesse et qu'on fasse des recommandations pour réglementer ça d'une façon plus universelle.

En ce qui concerne la limite légale des heures de conduite, les périodes de repos et les carnets de bord, nous avons notre mot à dire, puisque Transports Canada établit des normes. La semaine passée, je me suis amusé un peu à aller sur le site Web de Transports Canada, parce que j'avais un peu de temps. D'ailleurs, je suis convaincu que vous n'avez pas arrêté de travailler, vous non plus, que vous êtes allés voir ce site Web aussi, que vous avez noté tout ce qui relève de la compétence fédérale et que vous avez réfléchi à ce qui pourrait être amélioré. J'ai commencé à rédiger certaines recommandations. Je me suis aperçu qu'il y avait peut-être des progrès à faire concernant l'application des règles relatives aux trajets interprovinciaux ou internationaux, compte tenu de ce que nous avons entendu pendant toutes les rencontres que nous avons eues. Ces règles sont essentielles à la sécurité routière à l'échelle nationale et internationale.

● (1640)

Nous parlons toujours de ce qui se passe chez nous, mais n'oublions pas que les chauffeurs quittent le pays, et alors nous perdons le fil. Ensuite, ils reviennent et ils sont encore sur notre territoire. Ce sont les mêmes chauffeurs qui livrent notre marchandise, qui servent l'économie canadienne et qui rendent nos entreprises prospères. Ils assurent un service essentiel non seulement à la survie humaine, mais à la survie de chacune des entreprises de vos descriptions, qui sont alimentées par le transport, que ce soit le transport routier, ferroviaire ou aérien. Toujours est-il que le transport routier est le moyen le moins coûteux, le plus mobile et le plus efficace pour alimenter nos entreprises, assurer notre bien-être et mettre de la nourriture dans nos assiettes.

Il est essentiel que des règles soient mises en place pour encadrer la sécurité routière à l'échelle nationale. Pour ce faire, nous avons mis en place des exigences en matière de carnets de bord électroniques. J'ai appris qu'il y avait certaines normes techniques. Sur le site Internet, j'en ai aussi appris quant à l'approbation des appareils, c'est-à-dire ceux qui sont reconnus et dont on peut se servir pour travailler.

Or, un appareil ne peut pas détecter une fraude commise par l'emploi d'un faux nom. Nous avons entendu dire que le modèle « Chauffeurs inc. » a recours à toutes sortes de tactiques. Ça ne s'est pas construit dans les 24 derniers jours. Pendant des années, des personnes ont élaboré des stratagèmes et des façons de faire pour contourner le système et les règles, afin de réduire les coûts, d'être plus compétitives, de nuire aux entreprises concurrentes et de prendre plus de place sur le marché.

Notre gouvernement a sa place lorsqu'il s'agit de formuler des recommandations. Dans ce cas, nous pouvons jouer dans les champs de compétence provinciale en faisant des recommandations aux provinces et aux territoires afin de régler certains problèmes qui s'y trouvent.

Je vous parle maintenant d'un dossier dont nous avons beaucoup parlé, qui nous touche et sur lequel nous avons de la poigne: le revenu fiscal.

D'un côté, il y a un problème d'impôt sur le revenu en raison de mauvaises déclarations. De l'autre, il y a des lacunes quant aux cotisations à l'assurance-emploi. Ces mêmes gens, lorsqu'ils n'ont pas d'emploi pendant une période déterminée, vont carrément demander de l'assurance-emploi alors qu'ils n'y ont pas cotisé à sa pleine valeur. Oui, nous avons notre mot à dire sur ça.

De plus, il y a la question des cotisations au Régime de pensions du Canada, du côté du fédéral, et au Régime de rentes du Québec, dans mon cas et celui de M. Barsalou-Duval, ou au système en place dans les autres provinces.

Nous avons une obligation envers les travailleurs indépendants, ainsi que l'obligation fiscale de répondre adéquatement à toute question de nature légale concernant les entreprises. Il n'y a aucun problème à ce qu'une compagnie soit indépendante. Par le passé, j'en ai eu une, soit Gestion Lauzon. J'étais l'unique employeur, mais j'avais plusieurs clients. Dès qu'il y a seulement un employeur et un client, ça devient problématique. C'est là que nous pouvons intervenir.

Nous avons aussi la responsabilité du rétablissement de l'obligation en ce qui concerne le fameux feuillet T4A dans le cas de « Chauffeurs inc. ». Nous avons remédié rapidement à ce problème.

Compte tenu de tout ça, nous avons quand même un œil sur tout ce qui concerne la régie fiscale, qui comprend entre autres tout ce que je vous ai nommé, les audits de vérification, les faux travailleurs et les travailleurs autonomes qui n'ont qu'un employeur. En effet, tous ces éléments sont du ressort de l'Agence du revenu du Canada.

● (1645)

Je suis bien d'accord pour que nous présentions des recommandations à ce sujet, afin d'aller de l'avant directement à propos d'éléments qui appartiennent au champ de compétence du gouvernement fédéral.

Nous pouvons aussi inclure, dans certaines de nos recommandations, la possibilité d'enquêter sur des entreprises, mais pas nécessairement de le faire sur la place publique en publiant une liste noire des entreprises, par exemple. On peut cependant enquêter sur des entreprises qui utilisent des travailleurs incorporés et qui évitent des charges fiscales. Il faut toujours faire attention à l'aspect légal. Je suis convaincu que certains dossiers pourraient se retrouver devant la cour. Je suis convaincu que nous pouvons faire un bout du travail. J'ai une grande confiance dans les analystes du Comité. Je sais qu'ils vont travailler avec acharnement sur des recommandations et qu'ils vont vérifier l'aspect juridique des lignes de conduite que nous allons imposer.

De plus, il faut réévaluer le statut fiscal pour que chacun paie sa juste part d'impôt et pour qu'il n'y ait pas de paradis fiscaux. Il est important que toutes les compagnies paient leur juste part d'impôt en faisant correctement leurs déclarations de revenus. Pour ce faire, notre gouvernement doit absolument suivre chaque dossier, pour que nous puissions élaborer une stratégie visant non pas à rendre publics les noms de ces entreprises, mais à les ramener à l'ordre au moyen d'un système d'amendes ou de règlements déjà en place. L'Agence du revenu du Canada a déjà, conformément à ses règlements et à ses obligations, les moyens d'intervenir lorsqu'une faute est commise. Les gens y sont habitués. Personne ne veut recevoir une lettre par la poste de la part de l'Agence du revenu du Canada, parce que ce sont rarement de bonnes nouvelles. L'Agence du revenu du Canada fait son travail, qui est d'intervenir envers les personnes fautives qui ont contourné le système.

Dans le cadre de nos recommandations, nous pouvons recommander des mécanismes pour améliorer la force d'intervention de l'Agence du revenu du Canada.

Nous pouvons aussi demander des avis pour savoir comment on peut imposer des pénalités dans les cas de fausses déclarations. Nous avons entendu des témoins nous parler de classifications frauduleuses. Certains conducteurs ont un permis de classe 1 alors qu'ils ne parlent ni le français ni l'anglais. C'est ce que nous avons entendu, n'est-ce pas? Je ne suis pas le seul à l'avoir entendu. J'ai entendu dire que certains conducteurs avaient reçu leur permis de classe 1 en 24 heures. Certains ne connaissent pas le code de la route. Ils risquent de conduire du mauvais côté de la route, parce qu'ils ne connaissent pas les panneaux de signalisation.

Imaginez si nous apprenions demain que les pilotes d'avion peuvent recevoir leur permis en 24 heures, alors qu'ils ne parlent ni le français ni l'anglais et qu'ils ont de la difficulté à lire le texte correspondant aux boutons du tableau de bord. Ce serait un vrai drame. C'est un drame dans le cas du camionnage. C'est une situation aussi dangereuse au sol que dans les airs.

J'ai rencontré des gens d'une école de pilotage, la semaine dernière. Ils m'ont nettement démontré les obligations que doit remplir un pilote. On parle de 1 500 heures de formation de pilotage. Cette formation est régie par le gouvernement canadien, par Transports Canada. On met beaucoup l'accent sur la formation à l'aide de simulateurs de vol et sur la formation pratique. Pourquoi n'accorderait-on pas la même importance à la formation des conducteurs sur les routes? Oui, nous pouvons faire des recommandations à ce sujet, mais ça ne relève pas de notre champ de compétence. C'est le cas pour les pilotes d'avion, mais pas pour les conducteurs de camions qui ne font pas de transport interprovincial ou d'un pays à l'autre.

• (1650)

Est-ce que nous pouvons faire des recommandations aux gouvernements des provinces et des territoires pour faire avancer la vérification et l'inspection, en ciblant tout élément du processus qui relève du champ de compétence provinciale?

Cependant, le fédéral peut intervenir auprès des entreprises qui sont extraprovinciales et qui se constituent en sociétés par actions. Je prends l'exemple d'une compagnie qui s'appellerait Canada inc. Puisqu'elle relèverait du champ de compétence fédérale, nous pourrions intervenir sur le mode de gestion de cette compagnie et lui dire qu'il n'est pas possible de contourner la loi. Autrement dit, il n'est pas possible d'utiliser la compagnie Canada inc. dans sa forme actuelle afin de contourner les règles ou de jouer sur la sécurité du transport au détriment des citoyens québécois et canadiens.

Dans notre cas, en lien avec les règles internationales, nous pourrions mettre beaucoup plus l'accent sur les corridors commerciaux. Il ne faut surtout pas décourager les compagnies qui font les choses de manière légale, qui sont en pénurie de main-d'œuvre et qui peinent à joindre les deux bouts. Parce qu'elles se tiennent droites, elles veulent garder de bonnes conditions de travail pour leurs employés, mais elles peinent à y parvenir. Ce sont des gens consciencieux qui veulent offrir une formation adéquate à leurs employés pour qu'ils travaillent de façon légale et légitime, mais ces entreprises peinent à la payer. Ces entreprises veulent donner le meilleur à leurs conducteurs pour rester ces mêmes compagnies qu'elles ont toujours été. Certains invités qui sont venus témoigner ici représentaient une compagnie familiale dont la relève avait été assurée de père en fille ou de père en fils. Ils étaient fiers de nous parler du contexte de l'entreprise familiale qu'ils voulaient garder. C'est de plus en plus difficile, mais ils le font, parce qu'on leur a enseigné à être droites.

Ce que nous voulons, au gouvernement fédéral, c'est étendre ça à l'ensemble des entreprises et des Canada inc. de ce monde qui envoient leurs chauffeurs sur nos routes.

Cependant, nous ne voulons surtout pas briser la chaîne d'approvisionnement, qui est extrêmement nécessaire pour nos concitoyens, pour la population et pour les entreprises.

Non seulement nous gérons des normes internationales, mais nous avons des accords avec d'autres pays. Nous avons encore des ententes avec les États-Unis et le Mexique. Le travail des chauffeurs est régi par de vieilles ententes. Notre gouvernement travaille d'arrache-pied pour trouver de bonnes ententes ailleurs. Notre gouvernement s'acharne à développer des marchés à l'extérieur des États-Unis. Il va falloir des chauffeurs, des conducteurs, des gens qui vont s'impliquer, des compagnies fiables qui vont non seulement nous donner un service sécuritaire et fiable, mais qui vont ali-

menter la chaîne d'approvisionnement canadienne. Nous sommes maintenant dans une période de transition pour la marchandise.

Je pourrais aussi vous parler des différentes classes de permis. Parfois, on va au-delà des classes. Comme nous l'avons vu, certaines classes peuvent aller jusqu'au transport de matières dangereuses, ce qui demande davantage de formation. À la suite de ce que j'ai entendu lors des témoignages, je suis inquiet. Toute ma vie pendant que j'ai travaillé dans ce domaine, j'ai fait le transport de gaz. Quand tu es un soudeur de métier, que tu travailles dans le domaine depuis 25 ans et que tu transportes des réservoirs d'oxygène, d'acétylène, d'argon, de CO₂ ou d'autres produits dangereux, tu es accrédité pour transporter ces gaz. Aujourd'hui, je suis inquiet de la situation quant au transport de marchandises dangereuses.

• (1655)

Dans nos recommandations, pouvons-nous inclure la possibilité non seulement de parler de transport, mais aussi d'établir des règles nationales en ce qui concerne le fonctionnement, l'arrimage et la façon sécuritaire de faire le transport de toutes ces marchandises, pour assurer une sécurité sur nos routes? Dans le cas de l'accident qui est survenu, nous sommes simplement chanceux que le camionneur n'ait pas transporté du pétrole ou des produits extrêmement nocifs ou dangereux. Vous savez ce qui est arrivé à Lac-Mégantic. Nous ne voulons pas que ça arrive sur nos routes. On ne veut pas se rappeler les mauvaises choses. Par contre, laissez-moi vous dire une chose: on est à risque. Quand un accident de la route implique le transport de matériaux secs, c'est peut-être moins grave. Toutefois, il faut se préparer à l'évidence. Pouvons-nous inclure ces propositions dans nos recommandations?

Par ailleurs, on ne va peut-être pas assez loin pour ce qui est de l'étiquetage en matière de transport. Le gouvernement peut-il faire des recommandations à cet égard?

Quand j'ai eu du temps libre mardi et jeudi de la semaine dernière pendant mes heures de travail, je suis allé faire des recherches sur le site. J'ai trouvé un volet complet sur les types de produits qui sont transportés. J'ai été surpris de voir la liste des produits. J'ai fait de la recherche. Nous n'avons jamais parlé de cet aspect, mais c'est encore quelque chose qui nous met à risque. Un chauffeur qui conduit un camion pourrait avoir un accident. Nous avons parlé, surtout avec les témoins, du transport de lourds chargements. Quand un accident implique un camion transportant un lourd chargement, ça n'a pas de pitié. C'est comme un béliet qui rentre dans un mur de béton. C'est extrêmement dangereux. Quand le camion transporte un lourd chargement de produits dangereux, ça représente un risque encore plus important. C'est encore plus dangereux. Pourtant, nous n'avons pas parlé de cet aspect et nous n'avons pas convoqué de témoins à ce sujet. Je serais cependant prêt à formuler des recommandations sans inviter d'autres témoins à venir nous parler du transport de matières dangereuses en lien avec le modèle « Chauffeur inc ».

Nous avons aussi très peu parlé de formation spécialisée. Nous avons beaucoup parlé de la formation et du permis de conduire. Nous avons parlé d'entreprises consciencieuses qui offrent de la formation, qui donnent elles-mêmes de la formation sur le fonctionnement, les trajets, et ainsi de suite. Nous avons aussi parlé des cours de conduite de camions de transport, qui, soit dit en passant, ne sont pas obligatoires. Pour obtenir un permis de classe 1, l'exigence est de réussir l'examen théorique et l'examen pratique pour conduire un camion ayant deux essieux. Ça, c'est inquiétant. Pouvons-nous en savoir plus à ce sujet? Pouvons-nous recommander au gouvernement d'être un peu plus proactif là-dessus?

Soit dit en passant, le Québec a déjà fait un pas en avant. Il a déjà fait certaines annonces pour dire qu'il comptait mettre en œuvre certaines recommandations qui touchent des éléments relevant de ses champs de compétence.

Pouvons-nous suivre l'exemple du Québec et en rajouter? Pouvons-nous prendre ces recommandations et les jumeler aux nôtres? Quand viendra le temps de présenter des recommandations, je vais ressortir ce que le Québec a fait dans les dernières semaines, dans le cas de la Société de l'assurance automobile du Québec, pour l'obtention des permis et la délivrance des permis de classe 1. Le Québec veut rendre ça plus difficile. Il veut rendre ça moins facilement accessible, pour assurer une meilleure sécurité routière.

En tant que gouvernement, nous pouvons travailler sur des normes nationales de sécurité en lien avec ça aussi. Nous pouvons travailler sur un cadre qui est national. Nous pouvons aussi proposer des normes de sécurité routière dans nos recommandations, et ce, toujours en collaboration avec les provinces et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

● (1700)

Avec les témoins, nous avons beaucoup parlé des relations de travail. Nous leur avons posé des questions à ce sujet. J'écoutais mes collègues leur demander ce que nous pouvions faire pour les aider dans les relations, toujours en lien avec le fédéral. Nous allons le voir dans les témoignages que nous avons reçus par écrit: souvent, on mélange les champs de compétence. C'est correct, parce que les témoins ne sont pas des spécialistes. C'est à nous de démêler ça. Il nous arrive même à nous, les élus, de mélanger les compétences provinciales et les compétences fédérales, alors mettez-vous à la place des témoins qui arrivent ici et qui n'ont pas participé à l'étude depuis le début. C'est normal qu'ils mélangent les choses aussi. C'est à nous de faire le tri dans tout ce qui a été dit, avec l'aide des analystes, pour retenir ce qui est bon pour nous, formuler des recommandations qui concernent le fédéral et mettre de côté celles qui ne le concernent pas.

Est-ce que la comparution de représentants d'entreprises de remorquage va nous aider à en savoir plus? Je ne le pense pas, mais j'y accorde le bénéfice du doute. C'est possible qu'ils nous présentent un élément que les analystes pourront ajouter dans notre rapport. Je l'espère, car je ne voudrais pas que toute la salive qui a été dépensée depuis le début concernant ces témoins ne mène à rien.

Cependant, pouvons-nous parler de ce qui nous concerne? Je pense notamment à la prévention de l'exploitation des travailleurs étrangers temporaires.

Tantôt, je vous parlais des ministères auxquels on veut demander de fournir des communications, mais d'autres ministères sont touchés, dont le ministère de la Sécurité publique et de la Protection

civile ainsi qu'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada. Il faut travailler avec les travailleurs étrangers temporaires et demander toutes les communications du ministère qui en est responsable. Il faut vérifier la conformité et tous les échanges qui ont eu lieu. C'est complètement ridicule de faire ça, si nous voulons arriver à nos fins et formuler des recommandations avec les analystes du Comité pour établir des normes.

Dans le dossier « Chauffeurs inc. », qu'on le veuille ou non, il n'y a pas grand-chose qui relève du fédéral. Celui-ci gère les permis de travail, les travailleurs étrangers temporaires et les autorisations données aux employeurs pour les embaucher. Des inspections sont aussi réalisées par le ministère des Transports et par Emploi et Développement social Canada. De plus, il révoque le permis de travailleurs fautifs qui usent du stratagème « Chauffeurs inc. ». On a vu des entreprises radiées. On a vu le gouvernement intervenir concernant des irrégularités.

C'est malheureux pour certains de mes collègues, mais l'ensemble des recommandations que nous pouvons formuler consistent à demander aux provinces et aux territoires de faire mieux. Pour demeurer sérieux à ce comité et pour garder le cap sur notre objectif, pouvons-nous arriver à formuler des recommandations qui vont dans ce sens? Le fédéral assume ses responsabilités. Nous ne nous sommes jamais cachés. Mes collègues et moi voulons assumer les responsabilités qui incombent au fédéral, que ce soit sur le plan de la fiscalité ou sur celui de la sécurité du transport interprovincial. Nous voulons être présents. Nous sommes parfaitement conscients de la situation. Nous voulons parler des normes fédérales du travail. Je serais prêt à parler des audits et du feuillet T4A. Même si nous avons recommencé à exiger la production du feuillet T4A, je suis prêt à discuter de façons de l'améliorer. Toutefois, les enquêtes sur les accidents, la formation, les permis et l'indemnisation sont des choses qui relèvent du Québec et des autres provinces, tout comme la protection. Mon collègue du Bloc québécois le sait parfaitement. C'est un homme intelligent et intègre, habituellement.

● (1705)

Ça m'étonne que M. Barsalou-Duval adopte cette position et qu'il oublie volontairement la réalité pour s'adonner à ce spectacle politique. Je n'en reviens pas.

Je vais revenir sur l'article de nouvelles publié sur le site Web du Bloc québécois, dont j'ai cité un paragraphe textuellement, tantôt, et qui reprenait les propos de mon collègue. Je vais peser mes mots, mais j'invite tout le monde à aller lire le paragraphe en question. Malheureusement, certains de mes collègues auront besoin d'une traduction, parce qu'il est écrit seulement en français. C'est normal, parce que c'est sur le site du Bloc québécois et on ne veut pas faire de traduction. Je vais le lire en français et les interprètes s'occuperont de traduire mes propos.

D'abord, on peut lire qu'« Ottawa a pourtant de nombreux leviers ». En effet, j'en ai nommé une bonne liste. Ça commence par les analystes, qui n'attendent que ça, que nous leur fournissions des recommandations. Nous avons la force, nous avons le pouvoir de répondre, à ce comité, pour que nous puissions formuler des recommandations le plus rapidement possible. Nous répondons oui à toute la liste de témoins qu'on a envoyée, nous acceptons de les recevoir en deux réunions, nous laissons tomber toutes mes idées concernant les autres témoins que nous pourrions inviter, pour que nous allions de l'avant. Malgré ça, on dit ceci: « Ottawa a pourtant de nombreux leviers à sa disposition pour casser ce climat de laisser-faire qui profite aux mauvais joueurs qui défient les lois. » Je suis d'accord en « tabarouette » avec mon collègue. C'est fou comme nous ramons dans le même sens. Si on avait écrit ça sur le site du Parti libéral, ça aurait fait mon affaire.

Ensuite, dans l'article, on dit: « Le gouvernement doit comprendre que seule une série d'actions coordonnées pourra garantir la sécurité des usagers de la route. » Jusqu'à maintenant, ça se tient en « tabarouette », parce que les analystes du Comité vont rédiger un rapport selon nos recommandations, et j'ai tellement hâte qu'on puisse comprendre que la seule série d'actions que nous pouvons mettre en place, c'est de coordonner une série de recommandations.

Je poursuis ma citation: « Il faut envoyer un message clair aux entreprises fautives pour mettre un terme à ce dangereux phénomène [...] » C'est ce que « renchérit le porte-parole bloquiste en matière de Transports », selon l'article. C'est ce que nous disons tous depuis le début. Vous avez simplement repris nos mots, monsieur Barsalou-Duval. Nous sommes tous d'accord. Ce que nous voulons, c'est être clairs et dire aux entreprises fautives de mettre un terme à ce stratagème.

M'avez-vous déjà entendu dire, aujourd'hui ou avant, que nous ne voulons pas réprimander les entreprises fautives? M'avez-vous déjà entendu dire que je ne veux pas qu'elles paient leur juste part d'impôt? M'avez-vous déjà entendu dire, dans toutes les questions que nous avons posées aux témoins, que nous appuyons quelque pratique illégale que ce soit?

Dès ma première intervention, j'ai dit que c'était un excellent sujet d'étude, je vous ai remercié de l'avoir proposé au nom du Bloc québécois, monsieur Barsalou-Duval, et j'ai dit que ce dossier nous tenait à cœur. Je vous ai dit bravo, puisque ça méritait des applaudissements. Cependant, c'est moins drôle de vous voir saccager cette étude à la fin.

On dit ceci: « Pendant ce temps, le Comité permanent des Transports est paralysé par les libéraux qui refusent de remettre les documents demandés [...] » J'ai pourtant donné une explication claire, aujourd'hui, concernant les documents. J'en ai parlé pendant une vingtaine de minutes. Je pense qu'il est évident pour tout le monde que c'est le début de la fin. Ça m'étonne beaucoup que M. Barsalou-Duval ait formé une coalition et qu'il se soit embarqué là-dedans. Imaginez-vous donc que les conservateurs ont partagé leur temps de parole avec celui du Bloc québécois afin que M. Barsalou-Duval puisse proposer cette motion. C'est important que les gens le sachent. Si on ne parle pas de coalition ou de connivence, alors je ne sais pas de quoi on parle.

• (1710)

Je répète ce qu'on dit dans l'article: « Pendant ce temps, le Comité permanent des Transports est paralysé par les libéraux qui refusent de remettre les documents demandés et d'entendre les témoi-

gnages des victimes. » Après ça, on vient me dire que je n'ai pas le droit de dire que c'est faux. Je m'excuse, mais les victimes ont le droit de savoir que les libéraux ont beaucoup d'empathie envers les familles et beaucoup d'empathie envers la situation qu'ils ont vécue. Perdre un être cher, ça fait mal. Dans des conditions comme celles-là, c'est encore pire. Il n'y a pas de bonne façon de perdre un être cher. Cependant, quand je vois qu'on utilise ces familles à des fins politiques, je me permets de vous dire que ce n'est pas juste, d'autant plus que, quatre pouces sous l'article publié sur le site — si 10 centimètres, ce n'est pas compréhensible, je vais vous donner la mesure en pouces —, il y a une demande de dons de 10, 15 ou 25 \$. Je ne sais pas si mes collègues pensent que ça, c'est plus moral que de le dénoncer. Je m'excuse, mais c'est immoral. Je n'ai pas besoin de me faire remettre à l'ordre pour ça non plus.

Je terminerai par ceci. Je précise que c'est la citation des propos de mon collègue que je termine, et non mon discours: « Ce comité, qui devait être un espace d'écoute et de [soutien], est complètement bloqué par les libéraux [...] » On ne nomme pas les conservateurs, bien sûr que non. On nomme uniquement les libéraux. Ce n'est pas bloqué par les conservateurs. On n'indique pas que ce sont les libéraux et les conservateurs, bien sûr que non. Il manque un petit bout de phrase, qui dirait que c'est selon la coalition entre le Bloc québécois et les conservateurs. Il manque ce bout.

Je vais vous citer exactement ce qui est marqué: « Ce comité, qui devait être un espace d'écoute et de solutions, est complètement bloqué par les libéraux qui vont même jusqu'à refuser de le convoquer. Cette attitude qui ne profite qu'aux entreprises fautives révèle une préoccupante déconnexion et surtout [un manque] flagrant de compassion envers les familles [...] » Ce n'était pas assez de le dire plus haut dans l'article. Ce n'était pas assez de le mettre dans un paragraphe indépendant pour dire que les mauvais libéraux refusent les témoignages des victimes. Non seulement on le met dans l'avant-dernier paragraphe, mais on met aussi dans le dernier paragraphe que c'est un manque flagrant. C'est moi, le méchant, et je n'ai pas le droit de dire que ce sont des mensonges, qu'on attaque les libéraux gratuitement à des fins politiques, mais on a le droit de dire, par contre, qu'il s'agit d'un manque flagrant de compassion envers les familles. Excusez-moi, mais je me permets de répéter à la population que nous sommes de tout cœur avec les familles et que nous voulons les faire témoigner. Ce que j'ai dit, c'est que je veux les faire témoigner à part et à huis clos. Je maintiens ma position. Nous voulons que ces familles soient respectées et nous voulons éviter d'y mêler la politique. De grâce, je demanderais à ce qu'on n'annexe pas une demande de financement aux témoignages de personnes qui ont perdu des êtres chers.

De plus, j'ai de la misère à comprendre que le chef du Bloc québécois et tout le monde adhèrent à tout ça. Si j'étais le whip de ce parti, je ne serais pas trop content de cet élément. Une famille endeuillée reste une famille endeuillée, d'une façon ou d'une autre. Dans ce cas-ci, on se sert d'une situation tragique comme celle d'un accident où des familles ont perdu des êtres chers et on la met sur une page Web sur laquelle apparaît soudainement une fenêtre demandant du financement pour adhérer au parti. Je trouve ça dégueulasse. Il faut peut-être remédier à la situation où on sollicite des dons à cet endroit précis du site du Bloc québécois. Il peut écrire ce qu'il veut ailleurs, mais, quand je vois qu'une demande de financement est jointe à une publication comme celle-là, j'ai un peu de misère à vivre avec ça.

• (1715)

Je veux maintenant revenir sur ce que je vous ai dit tantôt, quand j'ai mentionné d'où nous sommes partis et où nous voulons aller.

Effectivement, la liste des témoins était longue. Pour ce qui est d'ajouter la liste de témoins qui se trouve dans la motion actuelle, quand j'ai rencontré M. Xavier Barsalou-Duval, nous avons parlé d'inviter des représentants de compagnies de remorquage et j'y ai adhéré. Nous nous sommes alors retrouvés avec des témoins proposés par la coalition. Certaines propositions venaient des conservateurs, mais c'était mélangé. Encore une fois, nous avons été de bonne foi. Nous avons accepté ça de bonne foi. Nous avons dit oui, et ce n'est pas simplement parce que nous sommes un gouvernement minoritaire. Ça n'a rien à voir avec ça. Ça a plutôt à voir avec le gros bon sens. Nous connaissons très bien le rôle que nous avons à jouer en tant que gouvernement. Mes collègues et moi avons expliqué à de nombreuses reprises qu'il est important de ne pas immobiliser la machine municipale.

De plus, nous comprenons le problème que nous avons vécu à propos de la liste des témoins, qui s'est construite avec le temps. Il faut cependant se poser une question. S'il était si important d'inviter la famille à témoigner, il en aurait été question lors de la première rencontre. Combien de rencontres avons-nous tenues exactement depuis le début de la session parlementaire? Je pense que nous en avons eu une dizaine ou une douzaine.

• (1720)

Le président: Nous sommes rendus à la 16^e rencontre du Comité, monsieur Lauzon.

Stéphane Lauzon: Nous sommes rendus à la 16^e rencontre. On a donc attendu 15 séances avant de proposer ce témoin. Pendant 15 rencontres, ce témoin n'avait pas d'importance. Là, tout d'un coup, on en parle, et nous acceptons. Nous acceptons d'ajouter des témoins.

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Lauzon, veuillez attendre un moment, parce que M. Barsalou-Duval a invoqué le Règlement.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais simplement que M. le greffier et vous, monsieur le président, confirmiez qu'aujourd'hui, c'est la 16^e rencontre du Comité, mais que nous avons seulement tenu six séances au sujet des chauffeurs au rabais.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Stéphane Lauzon: En 15 rencontres, on aurait eu amplement de temps pour déposer une motion et proposer des témoins. M. Barsalou-Duval dit que nous en avons tenu six à ce sujet jusqu'à maintenant, et je le remercie de la précision. Je savais que ce n'était pas 15 rencontres directement là-dessus, mais je pensais que c'était à peu près 10. Pourquoi a-t-on attendu la dernière des six rencontres à ce sujet pour soulever cette idée? Pourquoi ne pas l'avoir fait lors des quatre premières rencontres? Tout d'un coup, on a réalisé qu'on pouvait exploiter la situation à des fins politiques et on a décidé d'aller là où ça fait mal. D'accord, invitons les familles de victimes, mais faisons-le dignement, en les rencontrant séparément, et non avec d'autres témoins, pour qu'elles n'aient pas à faire face à des entreprises de camionnage potentiellement fautives, ce qui pourrait les affecter.

Puis, M. Barsalou-Duval m'a dit qu'il faudrait prévoir une demi-rencontre ou une rencontre à part, pour ne pas faire de changement à la liste de témoins. Je n'ai pas réagi. Pourquoi est-ce que ce ne serait pas deux rencontres et demie? Nous pourrions tenir deux rencontres pour accueillir tous les témoins sur la liste des partis de l'opposition, puis nous pourrions plier encore une fois en acceptant de tenir une demi-rencontre pour recevoir les familles de victimes, mais à huis clos. Ainsi, nous nous engagerions à ne pas jouer avec les émotions des gens en affichant ça sur les médias sociaux. Est-ce trop demander, pour préserver la dignité des familles?

Les familles pourront nous donner des recommandations importantes à inclure dans notre rapport pour faire avancer le dossier. Pouvons-nous le faire dignement et convenablement? Nous n'en demandons pas plus.

C'est faux de dire que nous ne voulons pas les recevoir. Je vais le répéter, pour ajouter du poids au message: c'est faux. C'est une distorsion majeure du discours que nous tenons à ce comité. C'est peut-être une tentative pour changer un peu la face du Comité, afin d'éviter de faire face à la réalité. La réalité est que nous disons la même chose depuis le début: nous voulons régler ce dossier et trouver des solutions qui relèvent de notre compétence. Nous voulons même aller plus loin que ça.

Je suis d'accord avec vous, monsieur Barsalou-Duval, pour aller jouer dans les platebandes de Québec, pour une fois. Vous n'avez qu'à reconnaître publiquement que c'est votre intention. Ça ne me pose aucun problème, je vais vous aider. Nous voulons donner des recommandations aux provinces et aux territoires pour régler le problème. La seule façon d'y arriver, c'est simplement de nous entendre sur la motion de base et d'ajouter deux rencontres. Si vous laissez tomber la demande de production de documents et que vous proposez une demi-rencontre de plus, nous allons dire oui. Je n'ai pas parlé à mes collègues, mais, à les regarder, je suis convaincu que, si on faisait une telle proposition, nous pourrions passer à autre chose.

De possibles sujets d'étude au Comité, il en entre beaucoup. Par exemple, nous voulons parler des ports. Soit dit en passant, il y a de bonnes nouvelles pour le Québec et pour le port qui est situé entre nos deux circonscriptions, chez nous. Nous en avons beaucoup à faire dans la prochaine étude, et je pense que vous et moi allons en avoir beaucoup à dire à ce sujet, monsieur Barsalou-Duval. Il y a beaucoup d'améliorations à apporter dans ce domaine. Ce sont des investissements sans précédent. Des millions de dollars ont été investis dans la main-d'œuvre. Pouvons-nous enfin passer à la prochaine étude?

• (1725)

Si nous pouvons adopter cette motion, nous allons pouvoir passer à l'étude sur les ports. Tout ce que nous demandons, c'est d'adopter cette motion, de laisser faire la rédaction des documents, d'engager les discussions et d'aborder la prochaine motion sur les ports. Ce dossier ne concerne pas que le Québec. Il y a des ports dans chacune de vos circonscriptions. C'est partout au Canada. Il n'y en a pas nécessairement dans chacune de vos circonscriptions, mais il y en a dans des circonscriptions conservatrices. Il y en a un peu partout au Canada.

C'est une étude qui demande du sérieux. Nonobstant cette étude que nous voulons mettre en avant, il faut aussi penser au discours qu'a fait le ministre des Finances à la Chambre des communes, où il a dit aux comités de se préparer, parce que ça s'en vient.

[Traduction]

Tenez-vous prêt. Nous serons là pour vous.

[Français]

Il nous a dit clairement qu'on allait nous faire des recommandations de sujets d'étude dans les comités, dont certains se retrouvent à l'intérieur du champ d'action du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Que demander de mieux?

Maintenant, nous ne le mettrons pas dans la résolution. Nous ne le mettrons pas dans la motion originale. Ce que nous voulons, tout simplement, c'est de pouvoir nécessairement discuter des deux rencontres obligatoires. Je n'en ai pas parlé à mes collègues, mais je suis convaincu que notre collègue voudrait bien que nous rajoutions une demi-rencontre.

Ça ne vous dérangerait pas d'ajouter une demi-rencontre pour recevoir la famille endeuillée, n'est-ce pas? J'en étais convaincu.

Je suis convaincu que M. Baker est d'accord avec nous. Ça nous permettrait d'arriver à nos fins. De grâce, ce n'est pas compliqué...

Le président: Monsieur Lauzon, excusez-moi de vous interrompre. Avant que vous terminiez votre tour de parole, il faut faire un changement d'interprètes.

Je vais suspendre la réunion jusqu'à ce que les nouveaux interprètes soient prêts à commencer.

[Traduction]

La réunion est suspendue jusqu'à la convocation de la présidence.

• (1725)

(Pause)

• (1810)

Le président: Nous reprenons la séance.

[Français]

Je vous cède la parole à M. Lauzon.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par féliciter les interprètes pour leur travail. Je les remercie de venir prendre la relève aujourd'hui. Nous leur en sommes très reconnaissants. Vous savez, c'est une tâche ingrate quand on n'a pas les textes sous les yeux et quand la personne parle à un débit assez rapide pendant 1 heure 45 minutes. Ce n'est pas facile pour les interprètes, alors j'aimerais les féliciter.

Cela dit, abordons maintenant le dossier de « Chauffeur inc. ». C'est un dossier qui nous tient tous à cœur et qui nous a beaucoup interpellés à ce comité des transports.

Je vous ai parlé un peu des éléments importants qui ont été soulevés dans le cadre de cette étude, soit la sécurité routière, essentiellement. Nous avons aussi parlé de la justice fiscale, de la protection des travailleurs et de la concurrence équitable entre les entreprises qui doivent mener la barque pour être à la fois rentables et fournir un service adéquat à leurs employés, pour assurer la sécurité et donner la bonne formation, et ainsi de suite. C'est ce dont nous avons parlé, entre autres, dans la première portion de la réunion.

J'ai mis un peu l'accent aussi sur ce qui a été divulgué publiquement à propos de la famille endeuillée touchée par l'accident relativement au phénomène « Chauffeur inc. ». Dans ce contexte de pé-

nurie de main-d'œuvre, ce sont les camionneurs et les camionneuses qui sont affectés. Ils nous fournissent un service essentiel, mais ce n'est pas seulement ça. On parle souvent des camionneurs, des compagnies, mais il s'agit aussi de tous ceux qui travaillent autour de ces entreprises, que ce soit ceux qui s'occupent de l'entretien, les contrôleurs routiers, les réparateurs, ceux qui font la maintenance, les petites entreprises et les répartiteurs, qui font un travail incroyable. On faisait la comparaison, tantôt, avec le secteur de l'aviation. Les contrôleurs routiers ne sont pas des contrôleurs aériens, mais je peux vous dire qu'ils font un travail incroyable en matière de sécurité. Je me suis informé et j'ai pu le vérifier. Ils doivent déterminer quel véhicule doit être entretenu, où on est rendu en ce qui concerne les permis, le trajet. Le trajet est très important. Le fait d'emprunter une autoroute différente peut prolonger le temps du trajet, ce qui peut jouer sur la sécurité. Il y a beaucoup de facteurs de risque en lien avec tout ce dont nous avons parlé depuis le début de cette étude.

On utilise une expression en français qui dit ceci: « Ce qui est bon pour minou est bon pour pitou ». Ce qui est important pour nous et ce que nous aimerions, c'est que toutes les règles du jeu soient les mêmes pour tout le monde. Nous voudrions que les règles soient non seulement les mêmes pour tous, mais qu'elles soient aussi bien appliquées. Bref, nous voudrions appliquer les mêmes règles de jeu pour nous assurer de faire tomber le phénomène « Chauffeur inc. ». Nous voulons le faire de la bonne façon, de façon uniforme partout au Canada. En tant que gouvernement, nous voulons le faire en formulant des recommandations le plus rapidement possible. On s'entend tous là-dessus.

Dans cette pratique, qu'il s'agisse des chauffeurs illégaux, des travailleurs étrangers temporaires, ou TET, des travailleurs autonomes, nous savons tous qu'on doit faire un ménage. Certains travaillent sous la pression de leur employeur, et c'est ce qui a été mis en avant dans les nombreux témoignages que nous avons entendus.

Maintenant, cette pratique entraîne des conséquences extrêmement graves. Nous voulons régler ce problème. Nous voulons éviter d'autres conséquences. Comment pouvons-nous le faire? Il faut arriver à formuler rapidement des recommandations en travaillant avec nos analystes et le greffier, pour que nous puissions passer à autre chose.

Évidemment, il y a toute la question des contraintes. Cela touche les charges sociales, et c'est à nous d'intervenir sur cet aspect.

• (1815)

De plus, il y a la fameuse perte de recettes fiscales. Il s'agit d'une perte de revenus pour notre gouvernement. Autrement dit, il y a un manque à gagner du côté fiscal. Il faut absolument que nous puissions aller chercher notre part, afin de combler ce manque.

Nous assistons aussi à l'érosion de la concurrence loyale. Nous avons entendu les représentants des compagnies qui ont décidé de suivre le droit chemin. Ils ont le cœur à l'ouvrage. Ils nous écoutent aujourd'hui et nous demandent si le Comité peut arriver à ces fins. Je suis convaincu que les invités qui sont venus témoigner devant le Comité dans le cadre de cette étude ne veulent qu'une chose: voir les solutions qu'ils ont apportées être incluses dans nos recommandations. Est-ce que nous allons tout régler? Non. Pouvons-nous apporter rapidement des changements? Je crois que oui. Nous pouvons faire des recommandations aux provinces et aux territoires, afin d'améliorer la situation.

Ensuite, nous avons senti une fragilisation des travailleurs. Ils sont à risque de blessures ou de mauvaises conduites dues à l'influence des entreprises, qui exercent une certaine pression sur eux. C'est fatigant. Nous pouvons facilement recommander de travailler avec les provinces pour trouver des pistes de solutions en but de donner à ces travailleurs un travail digne de leurs compétences et digne d'une chaîne d'approvisionnement dont nous avons grandement besoin. D'après les recherches que j'ai faites, 25 % des chauffeurs pourraient faire de l'amélioration. Ils sont payés selon différents modèles. Dans certaines régions, principalement au Québec et en Ontario, c'est préoccupant. Cette pratique est utilisée ailleurs au Canada, mais, au Québec et en Ontario, elle s'est développée plus rapidement à l'aide des stratagèmes comme ceux dont nous avons entendu parler en lien avec l'obtention des permis.

Il s'agit surtout d'un enjeu d'équité quant à la concurrence loyale. Les entreprises jouent selon les règles et paient leur juste part. Elles sont fières de le faire, parce qu'elles font partie d'une société et d'un État où il y a des droits et des règlements à suivre à la lettre. Toutefois, ça vient avec des responsabilités. Nous avons entendu dire que des compagnies vont baisser leurs coûts considérablement. En tournant les coins ronds, elles peuvent les faire diminuer de 30 % ou 40 %. Par souci d'équité et de concurrence loyale, il faut absolument avoir un mécanisme pour réprimander chacune des compagnies fautives. Il faut les attraper et les juger, sans, toutefois, être obligé de faire le travail des provinces.

Il y a aussi l'enjeu entourant les provinces, qui ont un rôle important à jouer. Dans nos recommandations, j'ai bien hâte que nous nommions l'exemple du Québec. Les premiers qu'il a dû faire ont été dans la transition de la restriction des permis trop faciles à obtenir, et ce, en respectant les règles en place. D'abord, respecter les règles en place est un pas dans la bonne direction. Commençons par le feuillet T4A et les règles de l'obtention d'un permis de conduire. Dans la province du Québec, nous avons la francisation. L'obtention d'un permis peut se faire dans l'une des langues officielles, soit l'anglais ou le français. Il y a la possibilité d'avoir recours à de l'interprétation dans le cadre du processus, afin d'assurer le respect des normes et des règles.

● (1820)

Qui plus est, nous avons toujours à cœur la question de la protection des travailleurs. On l'oublie toujours. On parle toujours des citoyens et des risques sur la route, mais il est aussi question de la protection des travailleurs en lien avec la sécurité publique. Les travailleurs nous ont dit qu'ils ont peur de prendre la route. Ils n'ont pas peur de ceux qui suivent les règles, mais plutôt des autres. Si un travailleur assis dans un gros camion transportant une charge énorme a peur de ses collègues sur la route, alors nous avons tous lieu d'être inquiets. La protection des travailleurs importe beaucoup au Comité. Arrivons à nos fins et faisons de recommandations pour redonner confiance à ces travailleurs, à ces chauffeurs.

Également, beaucoup de compagnies sont en pénurie de main-d'œuvre. Elles sont à la recherche de travailleurs, parce qu'il y a un exode de chauffeurs, qui veulent faire autre chose. Selon des témoins, l'une des raisons pour lesquelles ils veulent faire autre chose est qu'ils ne se sentent plus bien dans ce modèle. Ce modèle est brisé et cette pratique doit cesser le plus rapidement possible. La meilleure façon de briser ce cycle de mauvaise conduite à laquelle s'adonne le modèle « Chauffeurs inc. » est de passer par le Comité, qui fera des recommandations, et d'accepter de recevoir encore des témoins lors de deux rencontres. Nous pourrions avoir une autre de-

mi-rencontre. Nous sommes parfaitement d'accord sur cela. Nous pourrions en avoir une avec la famille endeuillée que nous pourrions recevoir à huis clos, afin de lui poser nos questions et lui démontrer toute notre empathie. Nous pourrions ainsi trouver des solutions pour aider l'avenir de ce dossier.

Par ailleurs, nous pourrions ajouter une prochaine étude qui portera sur les ports.

De plus, enlever tous les documents demandés demande un travail exhaustif de la part de toute l'administration gouvernementale, ce qui n'a aucun bon sens. Il y a une façon de le faire: arriver à une résolution en ce sens et aller de l'avant.

J'ai le goût, la semaine prochaine ou en fin de semaine, d'aller rencontrer la famille endeuillée et lui expliquer la vraie position des libéraux. Je veux lui expliquer exactement le travail que nous avons fait. Toutefois, je ne vais jamais instrumentaliser la conversation que j'aurai avec elle en privé, si j'en ai une. Je n'instrumentaliserai jamais une conversation à propos de quelqu'un qui a perdu la vie en raison du modèle « Chauffeurs inc. », et ce, en la publiant sur mes médias sociaux ou en la mentionnant dans une publication rendue publique. Je ne le ferai pas, quel que soit le type de publication.

Je reviens sur la pression économique ressentie par les entreprises.

Au-delà des commentaires au sujet des chauffeurs illégaux, une nouvelle pression, qui n'existait pas avant la pandémie, est exercée sur les chauffeurs. Je sais que la pandémie a le dos large et je suis tanné d'en parler. Cependant, elle a eu des effets comme l'augmentation des coûts et la déstabilisation de la main-d'œuvre. De plus, des gens ont changé de métier, tandis que d'autres sont retournés suivre une formation. Il y a eu un chambardement dans les corps de métiers. Le transport est un des domaines qui a écopé, et ce, pour toutes sortes de raisons, entre autres, le vaccin. Je ne reviendrai pas là-dessus, parce que nous avons assez parlé de la pandémie.

Il n'en reste pas moins que certains chauffeurs travaillent au-delà des limites légales. Aujourd'hui, les entreprises ont des difficultés en lien avec l'explosion des coûts, notamment ceux de l'essence et de l'entretien des véhicules. De son côté, l'achat des véhicules a beaucoup changé. Ne l'oubliez pas: chaque livraison nécessite de répartir l'assiette des dépenses, qui comprend les avantages, le salaire, les frais d'exploitation et le coût de l'achat.

● (1825)

Des entreprises sont venues nous montrer que le profit diminue de génération en génération. Il y a des générations qui ont bien gagné leur vie alors que les générations d'aujourd'hui ont de la misère à arriver. Non seulement ils subissent la pression des chauffeurs illégaux, mais ils subissent également la pression quotidienne des coûts d'exploitation. Est-ce qu'on peut, au moins, comme comité, donner un petit coup de pouce à toutes ces entreprises? Est-ce qu'on peut leur donner un appui en formulant des recommandations pour qu'on puisse, du moins, régler la portion du problème qui relève du fédéral, et pour qu'on puisse ensuite, en collaboration avec les provinces, régler le problème du stratagème « Chauffeur inc. »?

Plus il y a de risques sur les routes, plus on est vulnérable. Il y a, d'ailleurs, plusieurs facteurs à considérer. On doit vivre avec l'état des routes en décrépitude. On a d'ambitieux projets d'investissement dans les infrastructures pour la sécurité des usagers. Toutefois, il y a de plus en plus de camions sur les routes, étant donné que la population augmente et que, par conséquent, la quantité de services pour répondre aux besoins de la population augmente aussi. Cependant, on n'améliore pas les infrastructures. On doit donc en faire davantage pour les infrastructures, y compris pour leur entretien. En effet, avant d'investir massivement dans les infrastructures, il faut commencer par entretenir ce qu'on a déjà.

• (1830)

Parlons des frais d'exploitation des entreprises. Ces entreprises doivent s'attendre à ce que ce comité puisse formuler des recommandations le plus rapidement possible afin de s'acquitter de son mandat, soit de rendre équitables les activités de toutes les compagnies. On ne peut pas le faire tout seul. On peut le faire ensemble, toutes parties confondues.

Je suis d'accord pour que les recommandations du Comité empiètent légèrement sur des compétences provinciales, parce que ça reste des recommandations du Comité. On a vu ça dans d'autres comités. On peut travailler avec les provinces et les territoires et collaborer avec eux afin de trouver des pistes de solution adéquates pour améliorer une situation qui est du ressort des provinces et du fédéral. Le sujet de notre étude en est un bon exemple, parce que certains de ses aspects dépendent des deux ordres de gouvernement. La responsabilité fédérale première est la collaboration intergouvernementale. Je pense qu'on peut donner beaucoup de poids à ce comité et qu'on peut être un comité essentiel pour trouver la solution.

J'ai suffisamment dit que c'est une compétence partagée entre les provinces et le fédéral. On doit agir très rapidement sur le plan fiscal pour rendre ça plus rentable et on doit renforcer l'application des règles fiscales. On a aussi une chance de collaborer avec les provinces pour harmoniser tout cela et pour mettre des normes et des mécanismes d'inspection.

J'ai eu l'occasion de discuter longuement avec un travailleur du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. Ce n'est pas dans mon champ de compétence, mais je peux vous dire une chose: j'ai beaucoup appris. Il se sent un peu pris avec les informations qui sont limitées au Québec. Est-ce qu'on peut alléger les communications, donner les outils nécessaires à une meilleure collaboration entre les provinces, harmoniser les normes et trouver des mécanismes d'inspection?

J'irai plus loin que ça. M. Barsalou-Duval va peut-être me remettre à l'ordre en disant que je parle d'un sujet qui est de compétence provinciale. Toutefois, je suis formateur de formation. J'ai enseigné pendant 21 ans. Mon acolyte était l'école de camionnage. J'étais en métallurgie, dans un centre de formation professionnelle. J'ai à cœur la formation. La formation, pour moi, c'est la base des connaissances. Je n'aimerais pas que notre nouveau pipeline soit soudé par des soudeurs qui n'ont pas reçu la compétence. Pour un soudeur, il y a des exigences. On demande 1 800 heures de formation et des certificats en soudage haute pression. Si on manque son coup, on se fait mettre dehors.

• (1835)

[Traduction]

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

[Français]

Le président: Attendez un instant, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Allez-y, monsieur Lawrence.

Philip Lawrence: Je me demande s'il serait pertinent de parler des pipelines. Je me demande si M. Greaves veut faire des commentaires sur les pipelines.

Le président: Merci beaucoup. Je ne crois pas qu'il s'agit d'un rappel au Règlement, monsieur Lawrence. C'est un rappel au Règlement, mais est-il recevable? Non.

La parole revient à M. Lauzon.

Stéphane Lauzon: Ce sera une pause plus longue. Merci, monsieur Albas.

Le président: Ce rappel au Règlement sera plus long pour permettre à M. Lauzon de boire un peu.

Il nous reste 12 minutes.

Allez-y, monsieur Albas.

Dan Albas: Même si ce serait intéressant d'entendre les réflexions de M. Greaves sur le pipeline vers la côte Pacifique, je tiens à réitérer que ce rappel au Règlement portait sur la pertinence. Malheureusement, M. Lauzon s'est écarté du sujet et ne revient pas à la motion toutes les trois minutes et demie, comme un pro doit le faire. Il commence à prendre un peu de retard. Je tiens vraiment à ce qu'il retrouve son aplomb.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Je pense que M. Lauzon parlait de l'importance de bien former les camionneurs. Il a fait un lien avec *[inaudible]*, mais je vais tout de même rappeler à tous les députés de revenir au sujet qui nous occupe.

Monsieur Lauzon, la parole est à vous. Il vous reste 11 minutes.

Stéphane Lauzon: J'y reviendrai dans quelques minutes. Mon commentaire est pertinent.

[Français]

J'étais en train de vous expliquer que la formation est extrêmement importante. Dans les différents corps de métiers, les exigences sont tellement élevées. Pour un soudeur de pipeline, on examine aux rayons X chacun des joints soudés. S'il en a manqué trois, il perd sa qualification. C'est ce que j'essaie de vous dire.

C'est un modèle généralisé au Canada. Quand un examen aux rayons X d'un joint soudé détermine qu'un soudeur a manqué son coup, non seulement ce dernier doit refaire son joint, mais il perd un *ticket*. Après trois échecs, comme des points d'inaptitude pour conduire, il perd son permis.

Au Québec et au Canada, il y a des systèmes de points pour les permis. Il faut juste les mettre en ordre et les appliquer. Les contrôleurs routiers nous le demandent. Ça peut faire partie des recommandations du Comité. Peut-être que M. Barsalou-Duval va dire que de telles recommandations iraient trop loin, mais j'ai quasiment envie d'aller là. La motion principale qui est débattue vise à trouver des solutions et à conclure cette étude, puis à formuler des recommandations. J'ai envie de dire aux provinces d'aller jouer dans la formation et d'aller jouer directement là où ça fait mal, c'est-à-dire dans les points d'inaptitude, comme pour les soudeurs. Quand tu pognes un *ticket*, tu perds la chance de faire ton métier.

La conduite est un privilège. J'ai annoncé ça à ma fille. Ma fille a obtenu son premier permis de conduire et sa première voiture. C'est le premier hiver où elle conduit. La première chose que je lui ai dite, c'est que conduire est un privilège. Je lui ai dit qu'elle devait être extrêmement attentive à ses leçons, passer les examens, suivre les règles, faire face à des intempéries et, surtout, faire face à des conducteurs imprudents. J'ai été obligé de lui dire qu'elle allait devoir composer avec des chauffeurs incompetents de gros camions parce qu'elle allait devoir conduire sur l'autoroute 50 tous les jours. Alors, ma fille apprend à conduire sur l'autoroute 50. On ne peut pas empêcher un enfant de s'exprimer ou d'évoluer dans la vie parce qu'on habite en milieu rural. Je dois donc vivre avec les conséquences du fait que ma fille fait face à des camions tous les jours. Alors, si je ne tiens pas à cœur les familles endeuillées et le Comité, je ne suis pas à la bonne place. Je ne voudrais pas que ma fille se retrouve là-dedans. Je ne voudrais pas que les enfants de personne se retrouvent là-dedans. Je ne voudrais pas que des parents responsables aient la mort de leur enfant sur la conscience parce qu'ils lui ont donné l'occasion de conduire à 17 ans et qu'il a subi un accident en raison d'un chauffeur participant au stratagème « Chauffeur inc. ». Je veux que ça se règle.

C'est la raison de mon lien avec le soudage. J'ai autant à cœur les certificats de qualification pour travailler sur des pipelines. J'ai enseigné, pendant 21 ans, le soudage haute pression pour travailler sur des pipelines. J'ai toujours dit à mes élèves qu'une certification de soudage était un privilège. C'est la même chose pour les chauffeurs, comme ceux qu'on a entendus pendant cette étude. Ces chauffeurs ont fait l'effort de suivre une bonne formation, d'aller chercher de l'expérience et d'apprendre à bien conduire. Ils travaillent pour des compagnies responsables et ne méritent pas d'avoir de la concurrence déloyale de la part d'autres chauffeurs. Cela pourrait affecter un membre de notre famille. Maintenant, en lien avec les objectifs plus larges du gouvernement fédéral, il faut lutter ensemble contre le modèle « Chauffeur inc. » et protéger les droits fondamentaux des travailleurs.

• (1840)

On a très peu parlé de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail du Québec et de ses équivalents dans les autres provinces. Il y a vraiment un enjeu de santé et de sécurité au travail. On doit se préoccuper de la santé des chauffeurs, y compris de leur santé mentale. On doit aussi se préoccuper de leurs familles. Quand un conjoint ou une conjointe conduit un camion pendant des heures qui excèdent le nombre d'heures maximal permis, leur famille est inquiète. C'est tenir les chauffeurs en otage. Ils n'en parlent pas, parce qu'on exerce une emprise sur eux.

On peut régler cela ensemble. On peut arriver à nos fins. On peut assurer une concurrence saine et loyale si on le veut. On peut aussi améliorer indirectement la sécurité routière. Les contrôleurs routiers et les représentants des gouvernements provinciaux demandent une collaboration, une uniformisation des règles et le partage des informations. Il ne s'agit pas simplement de faire des listes et de les rendre publiques. Ce qu'ils veulent, et ce que la majorité de la population veut, c'est de voir tout le monde travailler ensemble afin de parvenir à une solution au problème du stratagème « Chauffeur inc. ».

Vous savez, le phénomène « Chauffeur inc. » n'est pas marginal. Je tiens à vous dire qu'il représente une menace réelle. Je parle rarement de mes inquiétudes et de ma famille, mais chaque fois que je vois Jade partir sur l'autoroute 50, j'ai toujours une boule en dedans

que je ne devrais pas avoir, et ce, pour de multiples raisons. On peut revenir sur la conception de l'autoroute. On peut dire que c'est une route de camionnage ou que c'est à cause de la réflexion. Si on recule loin, on peut dire que c'est parce que le gouvernement du Québec a manqué d'argent et qu'il a donc décidé de supprimer des voies et de construire une seule chaussée avec des voies contiguës dans les deux sens. Aujourd'hui, on improvise avec des murets temporaires et on essaie de mettre des balises au centre de la chaussée. Tous les jours, des automobiles entrent en collision avec les balises centrales. J'ai toutes sortes de raisons pour m'inquiéter. Toutefois, je tenais à vous faire comprendre, aujourd'hui, à quel point c'est important pour moi de régler ce dossier, et à vous faire comprendre que je ne parle pas à tort et à travers.

Des milliers de camions par année passent sur nos autoroutes. Je parle souvent de l'autoroute 50, mais vous avez tous, dans votre circonscription, une autoroute où il y a des camions. Partout où il y a des camions, que ce soit dans les ports ou dans les grands centres urbains où les camionneurs doivent manœuvrer dans des espaces très restreints pour faire des livraisons, on est à risque. On a besoin de chauffeurs compétents qui ont été bien formés et qui reçoivent un salaire juste et équitable pour les compagnies.

De grâce, ce serait très préférable qu'on ne se serve pas de ces enjeux à des fins politiques et partisans en utilisant les sentiments d'une famille endeuillée. Aujourd'hui, on a l'occasion de corriger une faille importante. Je sais qu'il ne reste pas beaucoup de temps, mais je tiens à vous dire une chose avant de quitter. Si on veut absolument revenir à la charge pour travailler ensemble et régler le dossier, je vous demande, si possible, d'accepter la solution suivante, et je vous l'impose. Je propose de tenir deux séances et demie, dont deux liées à la liste de témoins qu'on a. Puis, je propose de tenir une demi-séance pour recevoir la famille endeuillée et, chacun notre tour, leur offrir nos condoléances. On aura l'occasion de leur parler, de les regarder dans les yeux et de leur offrir nos condoléances. On aura l'occasion de leur dire qu'on travaille sur le dossier. Je ne leur dirai jamais que c'est la faute du Bloc québécois d'avoir dit des mensonges, et ainsi de suite. Ce n'est pas le temps de faire de la politique. C'est le temps de faire le deuil avec les familles, mais on doit le faire à huis clos.

• (1845)

C'est important, aussi, de retirer la demande de divulgation des communications concernant le secteur du camionnage. Une telle demande envers la machine gouvernementale n'a pas sa place.

Maintenant, il faut absolument adopter cette motion de façon sérieuse et aborder l'étude sur les ports, qui nous serait grandement bénéfique. Nous avons une chance, tous ensemble, d'avoir un dénouement qui serait fortement « gagnant-gagnant-gagnant » pour les projets au port de Montréal et à Contrecoeur. Ça représente des centaines de millions de dollars et des milliers d'emplois. Ce sont des milliers d'emplois chez vous, monsieur Barsalou-Duval. C'est un projet viable et rentable. C'est pour le bien des organismes, de la communauté et des entreprises chez vous, monsieur Barsalou-Duval. Ce serait extrêmement rentable d'aller de l'avant et d'aborder cette étude pour que nous puissions regarder...

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Il est maintenant 18 h 47. Je vais suspendre la réunion jusqu'à la prochaine séance. Puis, on va continuer la discussion.

[Traduction]

La réunion est suspendue jusqu'à la prochaine séance.

[La séance est suspendue à 18 h 47, le mardi 25 novembre.]

[La séance reprend à 15 h 32, le mardi 2 décembre.]

Le président: Nous reprenons la 16^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

La réunion d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride, conformément au Règlement.

J'aimerais prendre quelques instants pour faire quelques commentaires à l'intention des députés. Tout d'abord, veuillez s'il vous plaît attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Aux participants par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône de microphone pour activer votre micro, et veuillez vous assurer de le mettre en sourdine lorsque vous n'avez pas la parole. Aux participants sur Zoom, au bas de l'écran, vous pouvez sélectionner le canal d'interprétation désiré, soit le parquet, l'anglais ou le français. Aux participants dans la salle, vous pouvez utiliser votre oreillette et choisir le canal désiré.

Aux députés dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. À ceux sur Zoom, veuillez utiliser la fonction « Lever la main ». Le greffier et moi ferons de notre mieux pour gérer l'ordre des intervenants, et nous vous sommes reconnaissants de votre patience et de votre compréhension à cet égard. Je rappelle à tous que tous les commentaires doivent s'adresser à la présidence.

Comme les députés s'en souviendront, nous avons suspendu la séance le mardi 25 novembre 2025, alors que le débat sur la motion était toujours en cours. C'est pourquoi nous reprenons cette séance. Nous étions toujours saisis de la motion suivante.

Dans l'intérêt des députés, la motion se lit comme suit:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux ministères des Transports, du Revenu et de l'Emploi de transmettre au greffier du Comité, dans un délai de 30 jours suivant l'adoption de la présente motion, toutes les correspondances, rapports, courriels et documents relatifs à la problématique de la non-conformité dans le secteur du camionnage depuis le 1 janvier 2018; et

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

L'ordre des intervenants consistait en M. Lauzon, puis MM. Albas et Barsalou-Duval. Chers collègues, si vous voulez ajouter votre nom sur la liste, n'hésitez pas à me le signaler, et j'ajouterai votre nom.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

[Traduction]

Dan Albas: J'invoque le Règlement.

Le président: Oui.

Dan Albas: Je pensais que nous avions une référence à l'association des remorqueurs du Québec. Est-ce que j'ai mal entendu?

Le président: Je ne pense pas l'avoir mentionnée, mais...

Dan Albas: C'était dans la motion originale.

Le président: Je vais demander au greffier de vérifier si cette association doit figurer dans la motion; le cas échéant, monsieur Albas, je vais apporter la correction et confirmer le tout avec vous.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Merci d'avoir mis la table.

Nous allons commencer par une bonne nouvelle. Nous allons vous laisser parler aujourd'hui. Nous allons vous écouter. Nous avons peut-être une solution à vous proposer. Nous avons décidé, aujourd'hui, de renvoyer la balle dans votre camp et d'en finir avec cette étude. Je vais bientôt déposer un amendement. C'est un amendement considérable. Ce sera un très bon compromis. Je pense que c'est un amendement qui va nous permettre d'arriver à nos fins ensemble.

Je suis content de voir que, parmi les prochaines personnes sur la liste d'intervenants, il y a un membre des conservateurs et un membre du Bloc québécois. Ils vont pouvoir se prononcer sur cet amendement.

Après avoir déposé mon amendement, je vais remettre mon nom sur la liste et nous déciderons si nous voulons terminer le débat et voter sur cet amendement. Aussi, ça va nous permettre de régler certaines choses qui se sont dites ou qui se sont faites pendant les réunions du Comité. Je suis prêt à faire une correction, si M. le greffier nous rappelle que nous avons oublié une compagnie de remorquage du Québec. Ce sera un bon compromis avec M. Barsalou-Duval et les conservateurs qui souhaitaient entendre une série de témoins qu'on avait suggérée. M. le président nous a divulgué ça aujourd'hui.

Aujourd'hui, c'est vraiment une tentative honnête que je vous propose. Depuis le début, je maintiens la même position, et c'est encore le cas. Même si je ne trouve pas ça pertinent, j'accepte que le Comité reçoive dans la dignité des survivants d'accidents causés par des camions des entreprises qui utilisent le modèle « Chauffeurs inc. ». Ils pourront venir témoigner ici, mais nous devons leur donner au moins le choix de le faire à huis clos. Cette responsabilité leur reviendra. Ce sera aux membres du Comité de décider s'ils veulent donner de la dignité à ces survivants.

Je pense que c'est le meilleur compromis que nous pouvons faire entre nous. Je ne parle pas d'exiger une réunion à huis clos, mais d'offrir aux familles endeuillées, ou touchées par les événements, la possibilité de témoigner à huis clos afin d'éviter de transformer le deuil en une arme politique. Cette arme peut être néfaste aussi bien pour la politique que pour les familles.

Ça empêchera également M. Barsalou-Duval et le Bloc québécois d'utiliser des familles endeuillées comme levier pour forcer la divulgation d'informations, par exemple des informations fiscales, privées, qui pourraient concerner plusieurs dizaines de milliers de Canadiens.

Puis, en garantie, nous serions prêts à voter, pour rendre ça plus facile aujourd'hui. Ce n'est pas parce que je ne veux pas parler. Je pense plutôt que nous pourrions arriver à nos fins assez rapidement. Je pense que le but principal de cette étude, c'est d'adopter un rapport puis d'obliger le gouvernement à rendre ça officiel. C'est ce que nos analystes attendent depuis le début. Je l'ai assez répété.

Si nous poursuivons à ce rythme, rien ne nous mènera à ça. Des témoins se sont déplacés des quatre coins du pays. Ce sont des gens qui ont fait des sacrifices pour se préparer. Pour nous, parler cinq minutes, ce n'est rien, mais, pour d'autres personnes, c'est parfois plus difficile. Ils l'ont fait pour faire avancer notre dossier.

Ce que nous sommes en train de faire comme comité, c'est un manque de respect envers les témoins. Ce qui est important, c'est d'entamer d'autres études aussi.

Je pense notamment à l'étude sur les ports, qui nous tient tous à cœur et qui touche notre circonscription de près ou directement. M. Barsalou-Duval et moi sommes précisément touchés par ce sujet, plus particulièrement par ce qui se passe à Montréal.

Nous parlons des motions originales, qui ont été déposées au début. Si nous voulions vraiment inviter les survivants d'accidents à témoigner au Comité, pourquoi ne l'avons-nous pas fait dès le début? Pourquoi n'avions-nous pas cette intention? C'est parce qu'au fur et à mesure que le dossier avançait, nous avions des intentions et un programme politique guidant le choix des témoins, qui auraient pu influencer la politique publique. Ça ne devrait pas être mêlé aux décisions prises au sein d'un comité. Au lieu de faire comme nous, mes collègues ont attendu et ils utilisent maintenant les survivants comme des pions, afin de servir un objectif totalement différent.

Voici ce qui m'a vraiment aiché. Lors de la semaine où j'ai fait des recherches, j'ai voulu voir l'article. En cliquant sur ce dernier, une nouvelle fenêtre s'est ouverte. Il s'agissait d'une demande de financement. Autrement dit, on demande aux gens de faire un don de 5, 10, 15 ou 25 \$. Je parle de l'article qui dit que les libéraux ne veulent pas que les familles endeuillées ou les familles victimes d'accidents viennent témoigner au Comité. Il s'agit de désinformation.

De plus, il y a une collaboration entre les conservateurs et le Bloc québécois sur le fait que nous avons inclus à notre motion la demande de documents qui ont été rédigés depuis 2018.

Nous avons tous un rôle distinct à jouer au sein du Comité. Cependant, notre rôle commun est de faire des recommandations le plus rapidement possible. Nous savons qu'il s'agit majoritairement d'un enjeu provincial, et le gouvernement fédéral a beaucoup de travail à faire. Le gouvernement du Québec a déjà commencé à faire des pas, et nous aussi, d'ailleurs.

Nous avons commencé par une mesure ciblant le feuillet T4A. De plus, nous avons fait des investissements et notre budget prévoit des investissements massifs se chiffrant à 77 millions de dollars sur quatre ans, afin de continuer à travailler sur le dossier.

Nous savons que le Bloc québécois et les conservateurs ont uni leur force. Cet après-midi, je pense que les conservateurs, le Bloc québécois et les libéraux pourraient unir leur force, afin de voter en faveur de l'amendement que je vais proposer. La balle est dans votre camp. Cet après-midi, je vous propose de voter en faveur de mon amendement pour que nous puissions tourner la page. Nous allons tous passer des belles Fêtes, et les analystes vont avoir beaucoup de travail à faire. Ensuite, nous pourrions passer à une autre étude. Nous allons travailler pour trouver des bonnes recommandations et faire avancer le dossier. Il est important que la population sache que nous sommes tous ici pour la même raison: arriver à nos fins.

Il s'agit d'un manque de respect non seulement envers les citoyens et les témoins, mais surtout envers tous ceux qui soutiennent le Comité, incluant les interprètes et tout le personnel. Je ne les nommerai pas tous maintenant, mais je pourrais le faire plus tard. De plus, on manque de respect aux témoins en les empêchant d'échanger leurs propos. Leurs propos sont extrêmement importants et ils servent à trouver une solution. Il faut arriver à nos fins. Ils ont tous mis la main à la pâte. Ils sont venus nous dire exactement ce qu'ils pensaient.

J'ai été élu pour faire ce travail et non pas pour faire de l'obstruction. Je n'ai pas été élu pour vous faire perdre votre temps, le mien et celui de tout ce beau monde qui nous soutient. J'ai été élu pour que mes convictions puissent aller de l'avant et pour faire avancer mes dossiers.

Le Bloc québécois demande la divulgation d'informations fiscales personnelles. Il s'agit potentiellement des documents de dizaines de milliers de Canadiens et d'entreprises, qui seraient ciblés sans leur consentement. Ce faisant, on joue avec eux. C'est faire planer un danger sur des entreprises, et ce n'est pas ce que nous voulons.

Nous ne voulons pas mobiliser la fonction publique. Nous en avons cependant besoin pour qu'elle mobilise des gens en vue de régler le problème de « Chauffeurs inc. » Nous en avons besoin comme pilier pour communiquer avec nos partenaires des provinces et des territoires, afin que nous puissions faire avancer le dossier. Ce n'est pas à nous de la mobiliser pour qu'elle fasse autre chose que son travail. Si nous voulons vraiment régler le problème de « Chauffeurs inc. », nous avons la volonté et la possibilité de le faire ce matin. Nous avons déjà commencé par la levée du moratoire sur le T4A. Or, il ne s'agit que d'une étape.

Le Bloc québécois nous dit avoir dix recommandations, dont une a été abordée. C'est exactement ça, le but de ce comité: proposer des recommandations et travailler avec nos analystes pour arriver à la fin de l'étude. C'est la bonne façon de faire que d'apporter des recommandations, pourvu qu'elles ne soient pas inconstitutionnelles, qu'il n'y soit pas question de mesures qui sont du ressort des provinces, et qu'il ne s'agisse pas de recommandations qui risqueraient d'entraîner des procédures judiciaires. Nous n'adoptons pas des recommandations en faisant des conférences de presse, mais en les proposant au Comité, en les mettant sur la table et en trouvant des solutions à « Chauffeurs inc. »

Vous savez que je pourrais continuer encore longtemps. Or, mon objectif, aujourd'hui, est de vous laisser parler si vous proposez des recommandations. J'ai vraiment mis la table pour vous donner la chance de passer des belles Fêtes, de clore cette étude et de passer à autre chose.

De grâce, il ne faut pas utiliser les témoins de la mauvaise façon. C'est pour ça que lundi, après avoir pensé à mon affaire en fin de semaine, j'ai déposé un avis de motion qui sera admissible demain vers 15 heures. Je tiens quand même à vous lire cette motion aux fins du compte rendu de ce comité: « Que le Comité fasse rapport à la Chambre sur sa condamnation ferme de l'utilisation des familles en deuil, des victimes et des survivants pour collecter des fonds pour un parti politique. » Ce n'est pas trop demander que de ne pas combiner la page sur les victimes avec une demande de financement, ou de ne pas l'utiliser ailleurs. Si vous cliquez sur le lien que je vous ai fourni, que j'ai fourni à la population et à tout le monde, la première chose qui saute aux yeux en regardant l'article sur les personnes en deuil, c'est une demande de financement de 5, 10, 15 et 25 dollars. Il ne faudrait pas s'en servir comme ça.

J'arrive à mon amendement. Il est simple. Je vais le lire intégralement à l'intention du greffier et je vais en profiter pour demander au personnel, derrière, de l'envoyer au greffier dans les deux langues officielles pour qu'il puisse distribuer les deux versions en même temps, sans nous faire prendre une pause de 15 minutes. Je pense que vous l'avez compris.

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

Que le Comité fournisse immédiatement après ce témoignage des instructions de rédaction afin de permettre l'élaboration d'un rapport complet à l'intention de la Chambre des communes.

[Traduction]

Dan Albas: J'invoque le Règlement.

Monsieur le président, étant donné que c'est la première occasion que j'ai depuis des semaines... Bonjour, je suis ravi de vous revoir.

Le président: C'est bon de vous revoir aussi, monsieur Albas.

Dan Albas: Je suis heureux d'être de retour à la Chambre.

J'invoque le Règlement parce que l'amendement — le soi-disant amendement proposé par le député d'en face — modifie substantiellement la motion initiale, au point d'en dénaturer entièrement la teneur. Je vous demande donc de le déclarer irrecevable, puisqu'il modifie de façon substantielle l'objet de la motion initiale de M. Barsalou-Duval.

Le président: Merci, monsieur Albas.

Je ne crois pas que ce soit le cas. J'ai l'impression que M. Lauzon tente de trouver un terrain d'entente sur cette question, dont le Comité est saisi depuis un certain temps. Je pense qu'il vaut la peine d'en discuter afin de voir s'il existe une solution possible.

Je vois que M. Barsalou-Duval a la main levée, alors j'aimerais lui donner l'occasion d'en parler également.

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

Ces questions auraient pu être réglées avant si les libéraux avaient fait un effort pour dialoguer avec nous. Cet amendement est de toute évidence irrecevable, et je conteste la décision de la présidence.

Le président: D'accord, la décision de la présidence est contestée. Je vais céder la parole à notre greffier.

Le greffier: La décision de la présidence est-elle maintenue?

(La décision de la présidence est cassée par 5 voix contre 4.)

Le président: Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Madame Nguyen, voulez-vous que votre nom figure également sur la liste?

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Monsieur le président, il a présenté sa motion et elle a été rejetée. Je lève maintenant la main pour intervenir sur la motion initiale. Je crois que vous aviez prévu que je prenne la parole après M. Lauzon.

Stéphane Lauzon: Non, je suis toujours sur la liste. Vous venez d'invoquer le Règlement.

Dan Albas: Non, vous venez de terminer.

Pouvez-vous rendre une décision à ce sujet, monsieur le président?

Une voix: Il a toujours la parole.

Le président: Il a encore la parole. Il souhaite encore intervenir au sujet de la motion.

Dan Albas: Non, il a présenté sa motion.

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

Je conteste la décision de la présidence selon laquelle M. Lauzon a toujours la parole, et par conséquent, M. Albas devrait avoir...

Le président: Il est le prochain sur la liste des intervenants.

Mike Kelloway: Puis-je invoquer le Règlement?

Le président: Il n'y a pas de débat; c'est une motion dilatoire.

Mike Kelloway: Wow. D'accord.

Le greffier: La décision de la présidence est-elle maintenue?

(La décision de la présidence est cassée par 5 voix contre 4.)

Le président: D'accord.

Pour que nous sachions comment procéder à l'avenir, si un député a la parole, les autres partis peuvent-ils voter pour la lui retirer, monsieur le greffier?

Chers collègues, le greffier est en train de vérifier un élément important. Nous allons suspendre la séance pour deux minutes afin de lui permettre de terminer cette vérification.

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

● (1555) _____ (Pause) _____

● (1555)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je cède la parole à M. Albas. Ce sera ensuite au tour de M. Barsalou-Duval, suivi de M. Lauzon.

Monsieur Albas, la parole est à vous.

Dan Albas: Monsieur le président, je vous remercie de me donner la parole, car j'estime que le temps de parole n'a pas été réparti de manière équitable. Depuis plusieurs semaines, nous assistons à une obstruction systématique de la part des députés libéraux, en particulier de M. Lauzon, qui a encore invoqué de nouveaux motifs aujourd'hui.

Monsieur le président, très honnêtement, je ne saurais dire si les deux premières réunions de son obstruction m'ont semblé plus longues que sa dernière intervention de 10 minutes. Cela dit, je m'éloigne du sujet. Permettez-moi une brève digression, monsieur le président. J'ai plusieurs choses à dire ici.

Premièrement, les tactiques employées par les députés libéraux relèvent clairement de l'obstruction. Il est d'ailleurs injuste que M. Lauzon ait dû endosser tout cela. Les libéraux devraient envisager de répartir cette charge de façon plus équitable.

Au-delà de cela, monsieur le président, il est antidémocratique que nous ne tenions pas de réunions régulières alors même que le Parlement siège. Je crois que c'est une question que vous devez examiner attentivement, puisque le rôle que vous exercez vous a été confié par le Comité — non pas par un député ou un membre du personnel, mais bien par le Parlement lui-même. À mon avis, cette responsabilité entraîne clairement l'obligation de tenir des réunions régulières.

Pour être juste, les dernières réunions n'ont pas du tout été productives, et ce n'est pas la faute de la présidence, mais plutôt du Comité et de la façon dont il décide d'utiliser son temps. Je comprendrais s'il y avait des préoccupations légitimes au sujet de l'orientation. Toutefois, il me semble évident — et je crois que n'importe quel membre du public qui a assisté à nos réunions ou les a suivies à la télévision en conviendrait — que la majorité des membres du Comité souhaitent poursuivre cette étude sur les problèmes dans le secteur du camionnage et entendre directement les victimes.

Je ne suis pas d'accord avec M. Lauzon, qui affirme qu'il s'agit de manœuvres politiques. M. Lauzon peut invoquer n'importe quelle raison pour ne pas appuyer la motion de M. Xavier Barsalou-Duval; il peut choisir celle qu'il veut. La seule raison qu'il a avancée et à laquelle je m'oppose, c'est l'idée que nous forcerions en quelque sorte les victimes à exposer leur souffrance de manière à en tirer des gains politiques.

Je dirais que cette souffrance leur appartient, monsieur. C'est leur souffrance, et c'est à elles de décider si elles souhaitent en parler publiquement et contribuer à l'étude du Comité.

De plus, il est incroyable que nous passions autant de temps à parler du contenu des sites Web des partis. Je vais vous dire ce qu'on y trouve: un bouton « Faire un don ». Les Canadiens peuvent aussi y trouver d'autres informations, notamment des communiqués de presse publiés par des députés de tous les partis — et, devinez quoi, il se peut que d'autres députés ne soient pas d'accord.

Personnellement, je souhaite entendre des victimes qui choisissent librement de nous parler de leur souffrance. C'est à elles seules de décider de la manière dont elles souhaitent y faire face. Si elles sont disposées à nous faire part de leurs opinions et de leurs recommandations dans le cadre de notre étude, les en priver affaiblirait notre rapport.

Je dirai également ceci: les analystes nous ont indiqué plus tôt que si nous tenons des séances à huis clos, nous ne pourrions pas utiliser ces témoignages. Or, si une personne vient librement parler

de ses difficultés ou de celles de sa famille, c'est exactement le rôle du Parlement de l'écouter.

En résumé, les députés ministériels font de l'obstruction. Le fait de ne pas tenir de réunions est antidémocratique. De plus, je défends le droit des gens de venir témoigner et de raconter leurs expériences comme ils l'entendent.

Monsieur le président, je dis souvent que je veux un gouvernement qui pense à moi, pas pour moi, et je souhaite tout autant un comité et une présidence qui pensent à nous, pas pour nous.

Je conclurai mon intervention en proposant simplement un amendement à la motion de M. Barsalou-Duval afin d'y inclure l'Association des professionnels du dépannage du Québec, soit l'association des entreprises de remorquage de la province, qui semble avoir été oubliée.

J'espère que ce sera considéré comme un amendement favorable et que M. Barsalou-Duval va accepter d'ajouter cette association, car il s'agit d'un témoin clé. Au départ, je pensais... En octobre, nous avions dit que nous voulions inviter les représentants de cette association. Ils souhaitent sans doute venir nous exposer les difficultés auxquelles ils font face, notamment les millions de dollars en frais de remorquage qui demeurent impayés. Ils devraient aussi avoir la possibilité de faire part de leur expérience au Comité.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas. Est-ce un amendement officiel que vous proposez, monsieur?

Dan Albas: C'est un amendement favorable. S'il est adopté par M. Barsalou-Duval, je pense que ce serait bien.

Le président: Tous les membres du Comité doivent se prononcer sur les amendements proposés. Il faudrait établir une nouvelle liste d'intervenants au sujet de cet amendement. Je présume que vous souhaitez prendre la parole.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous serez le premier à parler de l'amendement de M. Albas.

[Traduction]

Y a-t-il quelqu'un d'autre qui souhaite intervenir au sujet de l'amendement de M. Albas visant à ajouter un témoin à la liste?

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je ne sais pas comment expliquer le fait que l'Association des professionnels du dépannage du Québec ne soit pas mentionnée dans la motion. C'est peut-être une erreur de ma part. Il me semble que ça faisait partie des discussions que nous avons déjà eues au Comité et que cela faisait partie aussi... Nous nous rappelons ce que M. Lauzon a dit. Je dois vous avouer que c'était difficile de l'écouter pendant trois heures lors de la dernière rencontre. Il en a lui-même fait allusion lorsqu'il a pris la parole.

J'imagine qu'à aucun moment, il n'a mentionné qu'il serait contre ça, surtout que ça faisait partie de la discussion au début. Je présume que tout le monde sera d'accord sur le fait d'ajouter l'Association des professionnels du dépannage du Québec dans la liste des témoins supplémentaires qui doivent comparaître au Comité.

Cela étant dit, je pense que nous avons aussi une occasion de parler du contexte global du sujet dont nous discutons en ce moment. Je pense qu'il est important d'en parler parce que nous n'avons pas vraiment eu l'occasion de le faire lors de la dernière rencontre, étant donné que le temps de parole a été monopolisé par une seule personne pendant presque trois heures...

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, excusez-moi de vous interrompre, mais je pense qu'il doit y avoir consensus pour confirmer la présence d'au moins un autre témoin. Vous êtes le prochain sur la liste à prendre la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Excellent.

Je pourrai donc continuer mes commentaires une fois...

Le président: C'est exact. Je vous céderai la parole.

D'accord? Parfait.

[Traduction]

Il n'y a personne d'autre sur la liste des intervenants, chers collègues, alors nous pouvons passer au vote.

(L'amendement est adopté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous revenons à la motion principale. Sur ce, je vous cède la parole, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Premièrement, je voudrais commenter la façon dont on décide de convoquer ou non le Comité, qui est plutôt aléatoire depuis quelques semaines. Je fais partie des gens qui trouvent ça problématique. J'ai toujours cru que, selon la procédure normale, le Comité était convoqué de façon obligatoire, mais j'ai compris que ce n'est pas le cas. De notre côté, nous croyons donc qu'il faudrait réviser nos règles de fonctionnement afin qu'à l'avenir, le Comité soit convoqué de façon appropriée quand le Parlement siège. Autrement, ça devient une autre manœuvre pour empêcher le Comité de faire son travail. Je pense que tous les Québécois, et les Canadiens aussi, probablement, s'attendent à ce que les comités fassent leur travail. Ils ne paient pas des impôts et des taxes pour rien. C'est donc très décevant de voir ce genre de manœuvre, mais on en apprend tous les jours. Il faudra trouver une façon de corriger ça.

Maintenant, je dois dire que les arguments venant de l'autre côté de la table, lors de la dernière rencontre, étaient assez farfelus. J'irais même jusqu'à dire que c'est quasiment du jamais vu. Je pense qu'on s'invente une réalité parallèle. Je n'ai pas l'intention de les reprendre un à un, parce qu'il y en a tellement eu. C'est assez désagréable, parce que quelqu'un qui écoute les propos d'une seule personne qui monopolise tout l'espace pourrait être tenté de croire ce qu'elle dit, s'il ne connaît pas le contexte global. Je trouve donc problématique cette façon de faire.

Ce même individu, M. Lauzon, nous a proposé, dans ses mots d'ouverture, dans un ton que j'ai beaucoup apprécié, de trouver une façon de fonctionner ensemble. Je trouve ça positif, mais vous comprendrez qu'avec ce que nous avons entendu lors de la dernière rencontre, le contraste est un peu frappant, surtout quand la personne qui a empêché le Comité de fonctionner pendant l'ensemble de la rencontre nous parle du respect des contribuables, du personnel qui travaille ici et de tout le monde qui est autour de la table. Nous avons vu ça dans d'autres rencontres. Vous me permettez, en tout cas, de trouver cette formulation originale.

Cela dit, je fais tout de même partie des gens qui espèrent que le Comité va arriver à une solution, parce que je pense que nous souhaitons avoir un comité qui fonctionne, et non un comité où les membres se parlent entre eux à longueur de journée. Je vous promets donc que je ne parlerai pas pendant toute la rencontre d'aujourd'hui, monsieur le président. Toutefois, je vais quand même revenir sur certains commentaires, notamment ceux me traitant de menteur ayant manipulé les victimes.

Quiconque consulte les « bleus » ou regarde l'enregistrement de la réunion du 6 novembre verra très clairement que le député d'Argenteuil—La Petite-Nation ne voulait pas voir les victimes. Est-ce qu'il a changé d'opinion entretemps? Si c'est le cas, tant mieux, nous allons finir par réussir à recevoir les victimes. D'ailleurs, j'en profiterais pour souligner que, lorsque la motion proposant d'inviter les victimes à venir témoigner a été présentée initialement, soit deux ou trois rencontres avant celle du 6 novembre, les députés du parti gouvernemental ont fait de l'obstruction systématique. Cela démontre que ce ne sont pas seulement les demandes de documents qui les dérangent, mais aussi l'idée d'inviter des victimes à venir témoigner.

Est-ce qu'ils s'opposaient à ce que les victimes témoignent ou à ce que nous continuions de travailler sur ce dossier en comité? C'est à eux de nous l'expliquer, mais les propos de M. Lauzon du 6 novembre démontraient très clairement qu'il avait peu de considération pour les victimes et que leur présence à la table l'intéressait peu. Si sa pensée a évolué sur le sujet, je vais en être très heureux, et je pense que les victimes le seront aussi. La société en sortira gagnante. Pour reprendre ses propres propos, c'est un devoir d'humanité. Je ne parle pas du fait d'être libéral, mais de recevoir des gens qui ont subi des accidents, qui ont perdu des êtres chers ou qui ont failli perdre la vie. Il me semble que c'est la moindre des choses que de les recevoir à ce comité pour entendre ce qu'ils ont à nous dire.

En ce qui concerne les commentaires de M. Lauzon sur le financement, ils sont tellement ridicules que je ne sais même pas si ça vaut la peine d'en parler, mais je dois le faire pour que ce soit écrit. Je ne savais même pas à quoi il faisait allusion, quand il en a parlé, car vous comprendrez que je ne gère pas le site Web de notre parti, monsieur le président. Il y a du personnel qui s'en occupe. Mon collègue aurait découvert, à sa grande surprise, qu'il y avait sur le site Web du Bloc québécois un communiqué dans lequel j'évoquais la question des chauffeurs au rabais et que, sur le même site Web, notre parti demandait du financement. Sa surprise me surprend, puisque tous les partis demandent du financement sur leur site Web, qu'il s'agisse du Parti libéral, du Parti conservateur, du NPD, du Parti vert ou du Parti marxiste-léniniste.

C'est donc complètement ridicule. Il est évident que le député d'en face cherchait un prétexte pour déchirer sa chemise, et, cette journée-là, il l'a trouvé. Il a essayé de faire un *show* de boucane et, malheureusement pour lui, personne n'y a cru, mais il nous a quand même fait perdre beaucoup de temps.

Bref, nous avons assisté à un triste spectacle, dans le dernier mois. Ce n'est pas la façon dont on devrait travailler, ici. Je suis persuadé que, même du côté du gouvernement, il y a des membres qui ne sont pas heureux de travailler de cette manière. Quand on travaille pour ses concitoyens et ses citoyennes, il me semble qu'on a envie de revenir chez soi la fin de semaine et de leur dire pourquoi on s'est battu cette semaine-là. Je ne pense pas qu'ils ont envie d'entendre qu'on s'est assis à la table pour écouter un collègue bloquer les travaux du Comité. Ils ont envie d'entendre qu'on s'est préoccupé des vrais problèmes qu'ils vivent et qu'on a essayé de trouver des solutions.

Malgré tout, j'ai trouvé intéressant l'argument des libéraux concernant l'ampleur des documents demandés dans cette motion. Je n'ai pas eu d'indication claire à ce sujet, mais je comprends que cela pourrait représenter une charge importante, beaucoup de temps et un coût élevé pour la société. Je serais donc prêt à accepter des amendements afin de limiter la demande aux cabinets des ministres, dans un premier temps, plutôt que de viser l'ensemble des ministères.

Pourquoi la demande de documents visant les ministres des Transports, de l'Emploi et du Revenu national ne ciblerait-elle pas également leurs ministères respectifs? Ce n'est pas quelque chose qu'il faut nécessairement exclure, mais en se limitant aux cabinets de ces trois ministres, dans un premier temps, cela permettra de demander moins de documents. De plus, cela permettra de voir s'il y avait une vraie volonté politique d'agir dans le dossier de la part du gouvernement, ou encore s'il avait entre les mains des éléments qui lui auraient permis de prendre des décisions pour le faire avancer. Il y a peut-être des solutions auxquelles le Comité n'a pas encore pensé et qui ont été proposées par des gens avec lesquels les ministres ont eu des discussions. Ce sont des choses très intéressantes et pertinentes pour le Comité.

J'en fais donc une proposition de façon très ouverte et constructive, même si, de l'autre côté, on n'a pas vu beaucoup de gestes constructifs, si ce n'est qu'on a peut-être pris un ton légèrement moins frivole aujourd'hui.

Là-dessus, je suis prêt à passer la parole aux autres personnes qui ont des choses à dire. J'espère que nous allons trouver une solution aujourd'hui.

Le président: Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

On dit vouloir que le Comité fonctionne bien, mais on vient d'avoir la preuve, encore une fois, que ce n'est pas le cas. Le Parti conservateur et le Bloc québécois, dès le départ, ont formé une coalition pour casser une décision du président, ce qu'ils n'auraient pas pu faire autrement. Les conservateurs ont même défendu le Bloc québécois en ce qui concerne l'icône qu'on peut cliquer sur son site Internet pour faire un don. C'est bien la première fois que je vois ça. Ils s'étaient aussi alliés en se partageant leur temps de parole pour présenter la motion initiale et des amendements.

Maintenant, pour ce qui est des conséquences liées au fait de parler pendant trois heures, comme M. Barsalou-Duval l'a dit, ce n'est rien par rapport au fait de mobiliser la fonction publique au complet pour produire des documents. Que ce soit les fonctionnaires ou les cabinets de ministres qui contactent les ministères, ce sont quand même des communications. Le train part dans une direction, mais il faut qu'il revienne. Alors, la modification que mon collègue propose aujourd'hui ne change rien. Il n'est pas de bonne foi. L'amendement

que j'ai proposé, qui était directement en lien avec la motion originale du Bloc québécois, nous permettait d'arriver à nos fins pour cette réunion. De plus, nous étions d'accord pour ajouter un témoin qu'on avait oublié. Ça ne nous posait pas de problème, bien que je me demande où cette comparution va pouvoir s'insérer dans notre calendrier.

On a déclaré publiquement que je ne voulais pas que des victimes viennent témoigner, alors que nous n'avons jamais voté là-dessus. Nous avons seulement eu des discussions. J'ai eu une conversation honnête avec M. Barsalou-Duval en coulisses, et je lui ai dit que j'accepterais que ces témoins viennent, à condition que ça se fasse à huis clos, pour préserver leur anonymat. J'aimerais bien qu'il l'avoue, pour le compte rendu du Comité. Quelques minutes plus tard, j'entendais dire publiquement que je ne voulais pas que des victimes viennent témoigner.

Encore une fois, aujourd'hui, de bonne foi, j'ai mis de l'eau dans mon vin. Ce que j'ai recommandé dans mon amendement, c'est que ces témoins viennent, mais à leur guise. S'ils veulent que la réunion se tienne à huis clos, nous devons le leur offrir, pour leur dignité et pour le bien de ce comité. S'ils veulent venir témoigner publiquement, ils pourront le faire. C'est ce que nous avons dit. Si ce n'est pas mettre de l'eau dans son vin, je ne sais pas ce que c'est.

Ensuite, les deux rencontres de deux heures, c'est exactement...

[Traduction]

Le président: M. Lawrence invoque le Règlement.

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement pour des raisons de pertinence.

M. Barsalou-Duval a proposé un compromis très raisonnable. Peut-on simplement cesser de faire de l'obstructionnisme? Si nous avons une entente, alors concluons une entente.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, monsieur Lawrence, mais je vous remercie de votre commentaire.

[Français]

Stéphane Lauzon: L'amendement que j'ai déposé reprend exactement les éléments de votre motion, monsieur Barsalou-Duval, y compris les deux réunions de deux heures et la liste de témoins. Nous avons même accepté, par la suite, d'y ajouter l'Association des professionnels du dépannage du Québec. Nous avons voté en faveur de cette proposition d'un trait. Mon amendement propose que le Comité, immédiatement après avoir entendu le dernier témoin, donne des instructions afin de formuler des recommandations et d'aller de l'avant.

Aujourd'hui, mes collègues disent que je fais de l'obstruction, mais ils ont contesté la décision du président en disant que mon amendement n'est pas en lien avec la motion, alors que j'ai repris celle-ci mot pour mot pour faire en sorte que ce soit directement aligné sur les besoins du Comité. J'ai retiré la partie concernant la production de documents, qui représentait une lourde charge de travail pour l'appareil gouvernemental, ce que vous avez admis vous-même, monsieur Barsalou-Duval. J'ai parlé pendant 20 minutes du fardeau administratif que ça pourrait engendrer. Aujourd'hui, je vais vous prouver que nos fonctionnaires travaillent fort pour résoudre le problème lié au stratagème « Chauffeurs inc. » et qu'on ne veut pas les affecter à d'autres tâches. Que ça vienne des fonctionnaires ou des cabinets de ministres, la production de ces documents exigera des communications et des efforts incroyables, alors que nous avons déjà beaucoup de matériel. Plus de 40 témoins sont venus nous présenter leurs points de vue.

Finalement, en ce qui concerne le lien qu'on retrouve sur le site Web du Bloc québécois pour faire des dons au parti, la pire excuse que j'ai entendue, c'est qu'on n'est pas responsable du site Web. Qu'on parle à la personne qui s'en occupe et qu'on lui dise de ne pas mettre des fenêtres surgissantes pour demander des dons sur une page où on publie des témoignages de personnes qui ont perdu des membres de leur famille dans un accident. Je sais que c'est dans les cordes des conservateurs, qui ont même appuyé cette démarche du Bloc québécois en disant que c'était normal de cliquer sur un bouton pour faire un don, mais on peut choisir où on le place, et je ne reculerai pas là-dessus. Je n'ai pas dramatisé. C'est choquant d'entendre la vérité, et je peux vous dire que les gens qui m'ont contacté après avoir visité ce site Web ont trouvé ça aberrant. Si vous pensez que c'est un coup d'épée dans l'eau, détrompez-vous. Il y a des gens qui sont offusqués de ça.

Monsieur le président, c'est déplorable que nous en soyons là, ce matin, alors qu'il y avait une proposition sur la table. On n'a même pas voulu en discuter. Je suis arrivé avec de bonnes intentions. Je voulais prendre la parole le moins possible. J'ai proposé un amendement raisonnable qui est directement lié au sujet d'aujourd'hui, mais on ne peut même pas aborder le sujet, parce que les conservateurs et le Bloc québécois ont formé une coalition pour se servir d'une disposition du Règlement qui nécessite la signature d'une majorité de membres.

Je sais que c'est choquant, quand on dit que c'est de la connivence, que ce sont des mensonges, que ce sont de fausses vérités ou qu'on déforme la réalité en utilisant un petit bout de phrase à des fins politiques, mais on n'a qu'à lire les propos cités sur le site du Bloc québécois pour constater que ce ne sont pas de fausses allégations.

Le dossier « Chauffeurs inc. » est extrêmement important pour nous. Je suis donc incroyablement déçu, aujourd'hui, car j'aurais voulu que nous arrivions à nos fins cette semaine et que nous reprenions les travaux du Comité jeudi. Nous pourrions faire avancer nos dossiers. J'aimerais parler des ports, entre autres. Le ministre des Finances, qui a fait un discours à la Chambre, a préparé tous les comités à ce qui s'en vient. Il y a des éléments extrêmement importants dans le budget, dont une somme de 77 millions de dollars pour régler le dossier « Chauffeurs inc. », ce à quoi les conservateurs et le Bloc québécois se sont opposés en votant contre le budget. Nous avons déjà amorcé une première phase en chargeant des fonctionnaires du dossier des feuillets T4A, mais nous voulons aller encore plus loin et régler tout le dossier.

En ce qui concerne la formation des chauffeurs, ça fait longtemps que l'Ontario a pris les devants, mais c'est maintenant au tour du Québec de s'en occuper. La Société de l'assurance automobile du Québec, la SAAQ, a publié sur son site Internet, dans les derniers jours, les nouvelles normes pour l'obtention du permis de classe 1, qui entreront en vigueur le 15 décembre. Ça permettra de s'assurer que les chauffeurs reçoivent une formation minimale. Ça, c'est faire avancer le dossier. Ce sont de telles recommandations que nous voulons demander aux analystes de rédiger. Plus on retarde le processus, moins nous pourrions formuler de recommandations pour améliorer la sécurité routière et aider la communauté du transport routier et les entreprises.

Ne pourrait-on pas permettre à ces entreprises de souffler un peu, elles qui font face à une injustice fiscale qui existe depuis 2011? Tellement de témoins nous ont dit qu'il fallait s'y attaquer le plus rapidement possible, et je suis bien d'accord. Je sais que les autres témoins vont nous dire la même chose. Pour réparer cette injustice, il faut faire des investissements et mettre des gens à la bonne place. Il y a moyen de le faire ensemble. Ce matin, c'était aussi simple que ça. Nous aurions pu aller de l'avant. Vous auriez eu amplement de chances de nuire au processus dans d'autres études. Vous pouvez faire toutes sortes de culbutes pour nous nuire, car vous avez la majorité. Tant et aussi longtemps que vous allez former cette belle coalition, il n'y aura aucun problème. Vous pouvez décider de tout. Vous pouvez envoyer promener le président comme vous venez de le faire. Vous pouvez tout faire.

Non, ce n'est pas vrai que nous allons vous laisser faire. Nous allons tenir notre bout, pour toutes les raisons que je vous ai données, au nom des fonctionnaires, de tous les employés du Comité, de tous ceux qui sont concernés et de tous les témoins qui sont venus et qui veulent que nous formulions des recommandations. L'intégrité de l'industrie du camionnage est touchée par le phénomène « Chauffeurs inc. » depuis trop longtemps, et on avait l'occasion de régler beaucoup de choses d'un coup en appuyant la proposition qui a été faite cet après-midi.

Il est important de respecter le partage des compétences entre les provinces et les territoires, surtout en ce qui concerne l'échange d'information. On est déjà un modèle, mais il faut faire mieux. J'aimerais donc voir cet élément dans les recommandations.

Il faut que le Comité soit le défenseur du dossier « Chauffeur inc. ». Il faut démontrer qu'on est sérieux et faire des recommandations qui vont aider. Il faut arrêter d'utiliser les victimes d'accident. Cela relève principalement des provinces, et non du fédéral, tout comme les questions des permis, des sanctions, des inspections et des contrôles routiers. On a un rôle à jouer et on peut avoir une incidence sur le portrait global, notamment sur les échanges internationaux et interprovinciaux, mais il ne faut pas prendre les victimes pour des cobayes pendant notre étude. Il faut vraiment les écouter et être attentifs. Il faut les amener à huis clos et leur offrir de témoigner en public s'ils le veulent.

Dans le domaine du transport des marchandises, un pilier économique extrêmement important est touché au moment où on se parle. Des compagnies de camionnage qui existent depuis plusieurs générations sont venues témoigner. Elles sont en train de perdre leur entreprise. Comme députés, on peut vraiment réagir et dire à ces compagnies qu'on est là pour elles et qu'on va les soutenir. Aujourd'hui, on a l'occasion de leur envoyer un message. On a l'occasion de faire des recommandations au gouvernement et d'être de bonne foi en adoptant l'amendement que j'ai proposé au début de la réunion.

Soixante-dix pour cent des marchandises sont transportées par camion. Les chauffeurs sont des piliers de l'économie. Ce sont des personnes envers qui on doit être reconnaissants, car ils ont une certaine responsabilité envers l'économie canadienne. Ils sont indispensables pour l'économie, pour la chaîne d'approvisionnement et pour l'alimentation, aussi. Si on mange aujourd'hui, c'est grâce à eux, parce qu'ils transportent les aliments. Ils transportent aussi les matériaux et les médicaments. C'est une main-d'œuvre essentielle.

J'ai toujours protégé la main-d'œuvre des métiers de la formation professionnelle, y compris les chauffeurs et les conducteurs, comme les conducteurs de grue. Toute ma vie, j'ai été un grand défenseur des travailleurs de métiers. J'ai côtoyé toute ma vie des chauffeurs et je peux vous dire combien il est important d'avoir de bons chauffeurs et des travailleurs qui méritent de se faire valoir sur le marché du travail.

Il y a aussi l'enjeu de la pénurie de main-d'œuvre. On ne fait rien pour aider ces gens en n'allant pas de l'avant. C'est une bonne chose qu'on ait eu cette étude et qu'on soit parti du bon pied avec une bonne liste de témoins. C'est une bonne chose qu'on ait écouté les témoins et qu'on leur ait posé les bonnes questions. Jusque là, ça allait bien. Toutefois, le fait de ne pas vouloir en finir, c'est une autre chose. On a la responsabilité de finir l'étude, et on en a eu une très bonne occasion aujourd'hui, au début de la réunion.

Le modèle du camionnage est un modèle défectueux. C'est choquant d'entendre dire que si on veut être concurrentiel, il faut tricher. Cela signifie que les compagnies qui sont droites et qui font bien les choses sont pénalisées. Cela ne devrait pas être le cas.

La pression de la compétition est intense. C'est ce qu'on a ressenti lors des témoignages. Les entreprises facturent par kilomètre, mais elles ont les mêmes coûts. Les témoins nous ont parlé des coûts d'exploitation et des coûts d'entretien des véhicules. Tout ça s'en va en augmentant. Les pièces sont de plus en plus chères. Cependant, là, il y a des gens qui prennent la route en étant moins bien formés et avec des camions en moins bon état qui ont été moins inspectés. Certains chauffeurs ont eu leur permis en 48 heures. C'est comme s'ils l'avaient trouvé dans une boîte de Cracker Jack. C'est ce qu'on a entendu. C'est inconcevable de laisser cette situation se poursuivre.

Or, le gouvernement du Québec est passé à l'action. Ça aurait pu être fait bien avant, mais, encore une fois, ce n'est pas une compétence fédérale. Ce n'est pas à nous de jouer dans les platebandes de Québec. Bref, Québec a fait un grand pas en augmentant la formation. La SAAQ a donné un coup de barre. À partir du 15 décembre, soit dans 14 jours, tous les chauffeurs devront suivre une formation obligatoire. Là, ils n'apprendront plus sur le tas. Ils n'apprendront plus le français en lisant des panneaux. Ils vont apprendre comment conduire un camion dans une école québécoise reconnue ou au moyen d'une autre formation. Les heures vont être obligatoires.

Donc, on va redonner aux chauffeurs le rôle de professionnel qu'ils devraient avoir. Des professionnels de la santé arrivent au Canada et sont obligés de repasser presque tous les examens qu'ils ont faits pendant leur parcours scolaire parce qu'ils doivent être certifiés. Cependant, quand un chauffeur arrive de l'étranger et démontre qu'il a un permis de conduire, on le met sur la route. Dorénavant, on va exiger des formations. Les exigences vont être plus exhaustives. Ça devrait faire partie des recommandations qu'on va inclure dans notre rapport avec l'aide des analystes. L'amélioration de la formation va avoir une incidence, je l'espère, sur la quantité d'accidents. Les accidents impliquant des camions sont des acci-

dents graves, car les camions sont des poids lourds qui transportent souvent des charges extrêmement lourdes. C'est extrêmement dangereux.

[Traduction]

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

[Français]

Le président: Monsieur Lawrence, vous avez la parole.

[Traduction]

Philip Lawrence: Il semble que l'obstruction des libéraux va se poursuivre.

Je poserais les questions suivantes: le président peut-il confirmer quelles ressources il nous reste pour aujourd'hui et peut-il également confirmer qu'une réunion est prévue à l'heure habituelle?

Le président: Pour ce qui est du premier point, M. Lauzon s'exprime bel et bien sur le sujet à l'étude. Il fait valoir son point de vue, et il est clair qu'il n'appuie pas la motion présentée. Je vais donc lui permettre de poursuivre.

En ce qui concerne le temps supplémentaire demandé, je confirme au Comité que nous pouvons rester jusqu'à 18 h 50. J'en profite également pour rappeler aux membres du Comité que nous avons ce soir l'occasion de tenter de régler cette question et d'en arriver à un consensus. Nous devons examiner le budget supplémentaire des dépenses, et nous invitons habituellement le ministre à comparaître. Je crois que tous les députés y tiennent. J'espère donc que tous les membres du Comité sauront trouver un terrain d'entente qui nous permettra d'aller de l'avant.

J'aimerais également vous rappeler que plusieurs études potentielles nous attendent. J'ai reçu des messages de nombreux intervenants, que ce soit du secteur portuaire ou de l'aviation, qui espèrent que nous pourrions mener cette étude pour répondre à certains de leurs besoins, et j'espère que nous serons en mesure de le faire.

Je redonne la parole à M. Lauzon.

Philip Lawrence: Je suis désolé, mais je constate que ma deuxième question dans le rappel au Règlement est restée sans réponse. Pouvez-vous confirmer qu'une réunion sera bien convoquée pour jeudi?

Le président: Je ne suis pas en mesure de confirmer la date de la prochaine réunion. C'est le président qui convoque les réunions, mais j'espère que nous pourrions trouver une solution pour régler la situation.

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Soyons clairs. Aujourd'hui, nous avons accepté que le Comité reçoive la totalité des témoins qui sont proposés. Nous avons accepté d'adopter la motion exactement comme elle est proposée, mis à part la production de documents. C'est la seule chose que nous voulons enlever. Je pense que c'est un bon arrangement. Maintenant, il faut arrêter cela et faire une entente afin de passer à tous les sujets d'étude que vous avez mentionnés, monsieur le président. Je pense qu'on peut aller de l'avant de façon raisonnable après avoir retiré de la motion l'exigence de production de documents. Nous avons même omis de proposer, au moyen d'un amendement, que le Comité fasse une étude sur les ports. J'avais déjà mentionné que j'avais l'intention de proposer que le Comité se penche sur cette question à sa prochaine étude. C'est un sujet extrêmement important. Toutefois, je pense que nous avons fait preuve de bonne foi. Nous avons accepté que le Comité reçoive tous les témoins proposés, en plus de l'Association des professionnels du dépannage du Québec. Il faut en finir afin de formuler des recommandations et de rédiger un rapport avec l'aide des analystes.

En ce qui concerne le modèle « Chauffeur inc. », on a ressenti, pendant les témoignages, que des chauffeurs avaient subi des pressions pour constituer une société. Des entreprises ont fait créer d'autres entreprises qui ne comptaient qu'un seul chauffeur. Ce sont de faux travailleurs autonomes. Ce stratagème a été créé pour plusieurs raisons. L'une d'elles est l'élimination des charges sociales. On n'a pas besoin de payer d'assurance-emploi, on n'a pas besoin de contribuer à un fonds de pension, on n'a pas besoin de contribuer au régime d'assurance de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail au Québec, ou à son équivalent ailleurs au Canada. On fait donc créer une compagnie et on met de la pression sur son chauffeur, qui, lui, est responsable de tenir à jour sa fiche journalière, qui comprend ses heures de conduite. Cela a des conséquences directes. Cela entraîne des pertes financières majeures. Surtout, c'est de la concurrence déloyale.

Ce sont des travailleurs non protégés. C'est ce qu'on a entendu. Cet après-midi, on a l'occasion de dire à ces travailleurs non protégés qu'on est là pour eux et qu'on est là pour les soutenir. Le Comité a l'occasion, aujourd'hui, de déposer tous les témoignages auprès des analystes et de commencer à formuler des recommandations. Certes, ce n'est pas demain matin qu'on va tout régler. Ce n'est pas demain matin qu'on va enlever la pression économique qui pèse sur les entreprises. Ce n'est pas demain matin qu'on va effacer tous les flous juridiques qui existent à ce sujet. Cependant, on peut avoir une bonne progression afin d'améliorer l'équité entre les travailleurs autonomes, les employés et les employeurs.

Ce n'est pas demain matin, non plus, qu'on va régler le problème du manque de coordination entre les provinces et les territoires. Cependant, il faut qu'on puisse dire à ces provinces qu'on est prêt à collaborer et qu'on a des recommandations à faire. Il faut qu'on dépose des recommandations à la Chambre afin qu'on puisse dire: « Voici le travail que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a fait concernant le problème du stratagème "Chauffeur inc." On est là pour vous. ». C'est un message clair qu'on doit envoyer aux chauffeurs, aux entreprises et à tous ceux qui ont travaillé extrêmement fort pour empêcher les entreprises de créer des PME fictives. En effet, un chauffeur d'une PME qui n'a qu'un seul client, c'est un employé.

Il faut parler, aussi, des conséquences directes de ce stratagème sur les travailleurs. On dit qu'il y a une pénurie de main-d'œuvre, mais on ne sait pas ce qui va arriver. Les chauffeurs qui participent au stratagème « Chauffeur inc. » n'ont pas droit à l'assurance-em-

ploi. Or, peut-être qu'un jour, ils en auront besoin. Par ailleurs, on parle beaucoup du risque d'accident, mais il y a aussi les maladies. On parle de plus en plus, aussi, de santé mentale. Or, il y a des abus envers des employés. On leur fait subir de la pression parce qu'on a créé une compagnie qui n'existe pas vraiment et qu'on impose certaines conditions que d'autres chauffeurs n'ont pas, comme une liste de responsabilités et des exigences relatives au kilométrage. On a même entendu des témoignages selon lesquels des chauffeurs tiennent deux fiches journalières en parallèle pour pouvoir faire plus d'heures. On joue donc nécessairement sur la sécurité et sur la santé de ces chauffeurs. C'est sûr qu'ils risquent d'avoir une maladie, mais, s'ils ont une maladie, ils n'ont aucun recours, étant donné qu'ils travaillent pour leur propre entreprise.

Ce n'est pas ça qu'on veut. On veut que ces chauffeurs aient accès à un régime d'assurance, comme celui de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail au Québec ou celui de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail en Ontario. On veut leur donner de la dignité afin qu'ils aient le droit d'être malades et qu'ils aient les mêmes droits que les autres chauffeurs.

Aucune indemnisation ne peut être versée si l'entreprise visée cesse d'exister. Donc, que font-ils? Ce n'est pas compliqué: ils ferment l'entreprise et en ouvrent une autre. Ils recommencent jusqu'à ce qu'ils se fassent prendre ou jusqu'à ce que ça aille mal. Certains changent de compagnie. En ce moment, il est extrêmement difficile de retrouver un chauffeur qui a fermé une compagnie et qui en a démarré une autre sous un autre nom. Ça a des conséquences directes sur les entreprises et sur les travailleurs.

Le président: Monsieur Lauzon, M. Albas a un rappel au Règlement.

[Traduction]

Dan Albas: Je m'interroge sur la pertinence. Nous débattons de l'amendement de M. Barsalou-Duval, et M. Lauzon continue de parler d'un tout autre sujet.

Le président: Je crois que M. Lauzon explique pourquoi il encourage M. Barsalou-Duval à changer d'avis et peut-être à modifier son amendement afin d'obtenir l'appui des députés libéraux. Il explique à quel point c'est important. À mon avis, c'est pertinent.

Je redonne donc la parole à M. Lauzon pour qu'il poursuive.

[Français]

Stéphane Lauzon: Monsieur Albas, je vous remercie de votre rappel au Règlement, qui m'a permis de faire une pause et de boire de l'eau. C'est très apprécié.

Tout ce que je dis est directement en lien avec le sujet du jour, la motion et l'amendement jugé irrecevable que nous avons déposé aujourd'hui. Cet amendement était directement en lien avec la motion de M. Barsalou-Duval. Il permettrait de mettre fin à la précarité financière des chauffeurs, dont je parlais avant que M. Albas invoque le Règlement.

Je vais reprendre où j'étais rendu, soit aux heures de travail excessives.

On nous a dit qu'en changeant une lettre de son prénom ou de son nom, le chauffeur peut remettre le compteur d'heures du camion à zéro. Ce faisant, il devient donc de plus en plus vulnérable. On nous a nettement démontré que des chauffeurs travaillent ainsi pendant des heures excessives. Comment pouvons-nous contrer cela? Je vais vous répondre honnêtement. Nous avons beaucoup entendu parler de la problématique, mais j'ai très hâte de trouver des solutions. Malgré toutes les lectures et les recherches que j'ai faites depuis le début de cette étude, ainsi que les témoignages des invités que nous avons reçus, je ne sais pas encore quelles recommandations nous pourrions faire pour remédier à certains problèmes.

Je pense surtout au problème où les gens trichent. Ils se servent de la technologie de façon frauduleuse. Ils modifient un document électronique afin de travailler de plus longues heures. Ce faisant, c'est plus rentable pour eux et ils sont concurrentiels par rapport aux bonnes compagnies.

Par la force des choses, ces chauffeurs ont moins de temps pour faire de la formation professionnelle et, parfois, pour bien entretenir leur camion. Imaginez-vous, on met de côté l'entretien des camions afin d'être plus compétitif. Selon les reportages que nous avons écoutés, il est arrivé qu'un camion perde un pneu pendant qu'il roulait et qu'on ait prouvé que l'inspection du camion n'avait pas été bien faite. Tout ça a un impact direct sur le conducteur et les compagnies.

De plus, ça a un impact direct sur l'économie pour notre gouvernement. Il s'agit de pertes fiscales fédérales, en ce qui concerne le Régime de pensions du Canada, et provinciales, pour ce qui est du Régime de rentes du Québec. On peut penser aussi aux pertes liées à l'assurance-emploi et à l'impôt sur le revenu. Selon ce que nous avons entendu, la différence de revenus qu'une compagnie peut avoir, en raison de cette impartialité, est de l'ordre de 20 à 30 %.

Il y a aussi des pertes fiscales pour les provinces. Elles nous touchent indirectement, car il s'agit des mêmes contribuables. Il y a des pertes d'argent pour les sociétés de transport, que ce soit la SAAQ ou n'importe quelle autre. Il y en a aussi pour la santé et la sécurité au travail partout au Canada, pour Revenu Québec et pour les normes canadiennes du travail.

● (18450)

L'impact sur la concurrence occupe vraiment une grande place, parce que les compagnies intègres et honnêtes en paient le prix. Les compagnies intègres sont pénalisées. Nous pourrions aborder cet impact en proposant des recommandations, comme le fait de miser davantage sur la reconnaissance des compagnies de transport existantes afin de diminuer le nombre d'entreprises qui utilisent le modèle « Chauffeur inc. ».

Ce qu'on entend, depuis le début, c'est qu'on abaisse les niveaux depuis plusieurs années. On assiste à une course vers le bas. On en exige le moins possible pour l'obtention des permis de conduire. On veut faire le plus de transport possible en effectuant le moins d'entretien possible et en donnant le moins de formation possible. On vise le plus de concurrence possible, quitte à abaisser la qualité.

Certaines choses relèvent du gouvernement du Canada, et non des provinces. Je suis vraiment d'accord pour qu'on propose de bonnes recommandations, comme des mesures en matière de fiscalité fédérale. Il faut des recommandations pour éviter les fraudes fiscales et l'évitement fiscal. Que ce soit pour le Régime de pensions du Canada, pour l'assurance-emploi ou pour les impôts impayés, il faut éviter les échappatoires fiscales.

Il faut effectuer des vérifications ciblées des entreprises de type « Chauffeur inc. ». Il faut vraiment tenir un registre des chauffeurs impliqués dans ce stratagème. Je suis convaincu que ça va faire partie de nos recommandations de le faire. Ce qu'on a entendu, c'est qu'on perd le fil des chauffeurs qui font du transport interprovincial ou qui se rendent dans d'autres pays, car ils ne se parlent pas. C'est comme si on recommençait à zéro. Les informations ne sont pas échangées.

On a beaucoup blâmé les travailleurs étrangers temporaires, mais il y a aussi des Québécois, des Ontariens et des Britanno-Colombiens, entre autres, qui subissent le tort causé par le stratagème « Chauffeur inc. ». Des gens de tous les pays qui se font manipuler et subissent le même tort.

Quelles mesures le gouvernement du Canada peut-il prendre face à ce stratagème? Je crois qu'il a emprunté la bonne voie en levant le moratoire sur les pénalités liées aux feuillets T4A. Depuis 2011, ce moratoire, mis en place par les conservateurs, représentait une échappatoire. Pendant dix ans se disant, on s'est dit qu'on voulait donner aux entreprises le droit de gérer leurs affaires comme elles le voulaient. Cependant, le gouvernement a souvent été blâmé pour ça et accusé d'en faire trop pour les entreprises. On veut que les entreprises soient autonomes, mais voyez ce que ça a donné cette fois.

Ce moratoire a fait en sorte que les cas d'abus ont explosé. Ils se sont accumulés avec les années. Ce n'est pas demain matin qu'on va pouvoir régler tout ça, surtout que le transport est une compétence majoritairement provinciale.

Il est important de dire aujourd'hui que nous avons la possibilité, si nous maintenons notre bonne foi, d'utiliser la motion originale, d'y enlever la production des documents et d'inviter les témoins dont le nom figurait sur la liste — y compris ceux des victimes — à comparaître et leur donner l'occasion de témoigner à huis clos, par respect pour leur dignité.

Maintenant, ce qui relève des provinces et des territoires, comme le Québec — cette histoire a surtout débuté en l'Ontario, puis a explosé au Québec — c'est tout ce qui est en lien avec la sécurité routière. Voulons-nous proposer des recommandations? Je pense que oui. Voulons-nous aller de l'avant, en disant que nous voulons collaborer avec les provinces pour pouvoir établir des normes nationales, surtout en ce qui concerne l'échange de renseignements? J'oserais dire que oui.

● (18455)

D'ailleurs, c'est ce que le gouvernement du Québec a fait, ce mois-ci, en harmonisant ses règles fiscales. C'était une recommandation du gouvernement fédéral, qui avait été implantée auparavant et qui a servi de modèle à l'Ontario.

J'ai nommé l'Ontario, mais je pourrais aussi nommer plusieurs autres provinces. Je pense que huit provinces ont adopté des règlements semblables à celui que le Québec vient d'adopter en matière de formation obligatoire pour les détenteurs de permis de la classe 1.

Tout ce qui touche à ces fameux accidents relève des provinces. Au Québec, il y a la SQ et la police municipale, tandis que les autres provinces ont un service de police provinciale. Les garages mandatés pour faire l'inspection mécanique relèvent du champ de compétence provinciale. C'est aussi le cas des vérifications mécaniques, des contrôles routiers, de la construction et de l'entretien des routes, ainsi que du statut des travailleurs. En effet, nous avons un code du travail national, mais, au Québec, les travailleurs sont régis par le Code du travail du Québec. Par exemple, la classification du statut des employés salariés ou autonomes relève de la province. De plus, les compagnies ont des obligations en matière de santé et de sécurité au travail. Au Québec, ces obligations sont envers la CNESST, soit la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail. Ailleurs, elles ont aussi des obligations envers des organisations similaires. De plus, tout ce qui est en lien avec l'indemnisation des victimes relève du champ de compétence provinciale.

Pouvons-nous fournir des recommandations sur une meilleure manière de faire? Oui, nous le pouvons. Cependant, la SAAQ s'occupe déjà de ce dossier, au Québec. Des causes ont-elles déjà été portées devant les tribunaux provinciaux? Possiblement. À ce moment, le Code civil du Québec est impliqué.

On parle de la vie des gens, de la sécurité et des personnes vulnérables, qui pourraient être en danger. On parle du danger auquel s'exposent non seulement les personnes qui conduisent un camion, mais aussi celles qui se trouvent sur leur route. Pour ma part, je conduis assez souvent sur les autoroutes du Québec. J'ai conduit à l'extérieur du Québec, mais je conduis majoritairement au Québec. Mon expérience me permet de dire qu'il y a de plus en plus de chauffeurs et de plus en plus d'accidents. Ces taux sont toujours en augmentation. Quant aux routes et aux infrastructures, il y a un déficit très important au Québec. La qualité des routes se détériore.

S'il y a une chose que nous pouvons faire, c'est bien de soutenir les provinces, au moins quand ça en vient au dossier des conducteurs de camions, afin que ceux qui se trouvent sur nos routes soient responsables. Nous voulons éviter une augmentation des accidents et éviter d'avoir davantage d'histoires à raconter sur les chauffeurs illégaux ou les chauffeurs au rabais.

Pourrions-nous recommander des évaluations professionnelles sur la façon dont ils obtiennent leur permis de conduire et la manière dont ils conduisent sur la route? Je ne suis pas certain que nous pouvons aller jusque là. Pourrions-nous établir des normes canadiennes? Là, je pense que oui. Nous ne pouvons pas faire l'évaluation des chauffeurs et de ceux qui inspectent les camions, mais nous pouvons créer des normes canadiennes en matière de sécurité. Nous pouvons aussi faire part des bons coups des provinces, afin d'unifier les informations. Il s'agit de voir comment amalgamer tous les renseignements à la grandeur des provinces et des territoires, afin que chaque province puisse coordonner le modèle « Chauffeurs inc ».

● (18500)

Le Bloc québécois nous dit toujours qu'il est le grand défenseur des champs de compétence. Cette étude a été proposée par le Bloc québécois, ce qui est bien correct. Au moment de faire nos recommandations, nous allons vite nous apercevoir que plusieurs recommandations du Bloc québécois portent sur des sujets en lien avec le champ de compétence du Québec. Laissons-nous la chance de passer ça. Donnons-nous l'occasion de travailler avec les analystes du Comité et de présenter des recommandations qui vont peut-être fa-

voriser toutes les recommandations qu'avait mises en place le Bloc québécois. Nous allons au moins mettre en lumière ce qui peut se faire et ce qui ne peut pas se faire. Nous ne sommes pas là pour nuire au système judiciaire et à des entreprises bien établies sur le marché du travail, ni pour faire croître la pénurie de main-d'œuvre déjà sur le marché, mais bien pour trouver des solutions.

Utiliser des victimes pour obtenir des avantages politiques ne devrait pas avoir sa place ici, monsieur le président. Nous devrions écouter les victimes, poser nos questions, faire nos recommandations, mais, par la suite, nous ne devrions pas utiliser...

● (18505)

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

[Traduction]

Dan Albas: Il est question d'un amendement à la motion principale. Je sais que le député a plusieurs réserves au sujet de la motion, parce que nous l'avons entendu au cours des trois dernières réunions, mais je crois que le débat devrait se limiter à l'amendement...

Le président: Nous débattons maintenant de la motion principale, monsieur Albas.

Dan Albas: ... ou alors il n'y a pas de distinction entre...

Avons-nous adopté les changements de Xavier Barsalou-Duval?

Le président: Corrigez-moi si je me trompe, mais il n'était pas clair que M. Barsalou-Duval avait présenté un amendement.

Dan Albas: Oh, d'accord. Dans ce cas, je m'excuse et je m'incline. Merci.

Le président: Il n'est pas nécessaire de vous excuser.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous encore une fois.

Stéphane Lauzon: M. Barsalou-Duval a été clair sur le fait qu'il ne voulait pas la recommandation que nous avons mise sur la table, selon laquelle nous allions de l'avant sans la production de documents.

M. Barsalou-Duval a simplement dit d'enlever une portion. Ainsi, il serait prêt à supprimer de la recommandation les communications concernant l'ensemble de la fonction publique pour ne garder que les communications émanant du Cabinet. Maintenant, ces communications vont dans les deux sens. C'est mobiliser la fonction publique à l'envers au lieu de la mobiliser à l'endroit.

Tout ce qu'on a demandé, c'est de mettre en avant un amendement très raisonnable, dans lequel nous avons proposé au Comité de tenir deux rencontres avec tous les témoins sur la liste. Nous avons aussi proposé que les témoins aient le choix de se présenter à huis clos ou en public. C'est tout ce qu'on a demandé. Nous avons laissé tomber beaucoup de choses.

Ceci est donc directement relié à notre discussion.

Tout ce qu'on ne voulait pas, en fait, c'était de mobiliser la fonction publique d'une façon ou d'une autre, ou d'instrumentaliser les victimes, de faire de la politique sur le dos des familles endeuillées en exploitant des drames personnels. C'est juste ça.

On met une pression artificielle sur le Canada. Cette coalition est une manœuvre politique qui entre en contradiction totale avec notre objectif. C'est une recherche de visibilité politique; on veut donner l'impression que les libéraux sont des méchants, qu'ils ne veulent pas fournir de documents et qu'ils ne veulent pas les témoins.

Vous n'avez qu'à écouter le verbatim depuis le début. Aujourd'hui encore, c'était extrêmement clair. D'un ton bien normal, nous avons recommandé tout simplement de rencontrer les victimes et de respecter leur dignité en leur donnant le choix.

Il y a cependant des témoins qui ont été clairs. Ils nous ont parlé de respect. Ils nous ont permis d'avoir l'heure juste sur tout ce qui se dit, sur tout ce qui s'est passé dans le dossier « Chauffeurs inc. ». Ils nous ont parlé de permis de chauffeur et d'inspection.

D'ailleurs, cela m'a permis d'aller voir ce qu'était une inspection de camion. Je ne l'ai plus aujourd'hui, mais j'ai déjà eu ma classe 3. En retournant un peu en arrière, je constate que c'est la même responsabilité, qu'il s'agisse de classe 3 ou de classe 1. Chaque chauffeur doit faire la tournée de son camion, inspecter, essayer les freins, vérifier l'état des pneus, faire un visuel. Cela demande du temps.

Les témoins nous ont dit que tout cela était omis et que l'on prenait la route avec des camions non inspectés. Il a été démontré qu'il y avait un manque flagrant de formation.

Les exemples que je viens de vous donner relèvent tous des provinces.

Nous pouvons adopter des recommandations qui nous permettront de travailler avec les provinces. Cependant, aujourd'hui, nous devons nous mêler de nos affaires et nous pencher sur l'amendement que j'ai proposé tantôt.

Ce que le fédéral peut faire, c'est mieux encadrer les travailleurs autonomes, renforcer les inspections fiscales portant sur l'argent qui est dû et sur les évasions fiscales.

• (18510)

Nous pouvons harmoniser les règles interprovinciales. Nous avons un rôle à jouer. Nous avons un premier ministre très actif en ce qui concerne les échanges entre les provinces, les territoires et les pays. Pourquoi ne pas inclure dans nos recommandations une harmonisation des règles, d'abord entre nos règles provinciales, pour que la main gauche parle à la main droite?

Ces règles peuvent porter sur les permis ou sur les camions défectueux qui proviennent d'une autre province. Ce n'est pas parce que ton camion part d'une province pour se rendre dans une autre qu'il est réparé. L'inspection ne suit pas le camion, mais reste dans les archives de la province où elle a été faite. Alors, un fautif dans une province ne peut pas être reconnu comme tel dans une autre.

Ça, ça fait mon affaire. Ça fait mon affaire de travailler avec mes collègues pour faire des recommandations. L'important, c'est d'améliorer les inspections interprovinciales. Nous pouvons vraiment avoir une influence là-dessus.

Nous pouvons intensifier toutes les vérifications de l'Agence du revenu du Canada, ce qui est déjà commencé. De l'argent a déjà été investi. Puis, il y a des millions de dollars qui sont en attente dans le budget. Je ne sais pas si mes collègues ont regardé un peu le budget, mais il faut tenir compte de ce que disait le ministre sur le fait qu'il y avait peut-être des bons dossiers à apporter. « Chauffeurs

inc. » est un dossier dans lequel on a investi de l'argent. Il a fallu régler le problème, à l'Agence du revenu du Canada, et affecter des employés de la fonction publique à la résolution de ce problème. On ne leur demande pas de rédiger des documents, mais de trouver l'évasion fiscale liée au dossier de « Chauffeurs inc. ».

[Traduction]

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

[Français]

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon, mais M. Lawrence invoque le Règlement.

[Traduction]

Philip Lawrence: Je présume que nous serons ici jusqu'à 18 h 50 et que notre personnel devra également rester jusqu'à cette heure-là. Ma motion vise simplement à leur permettre de profiter de toute la nourriture qui se trouve là-bas, s'ils ont faim.

Le président: Je pense que notre personnel de soutien aujourd'hui vous en est très reconnaissant.

Cependant, dans l'intérêt des membres, je les invite à aller se sustenter, ce qui permettra, je crois, au personnel de soutien de faire de même.

Cela convient-il à tous les membres?

Des députés: D'accord.

Le président: D'accord. Monsieur Lawrence, il semble que la motion soit adoptée à l'unanimité.

[Français]

Monsieur Lauzon, je vous cède la parole encore une fois.

Stéphane Lauzon: J'aimerais d'abord et avant tout remercier M. Lawrence de sa belle initiative.

Le soutien que nous recevons est important. J'en ai assez parlé. J'ai souvent mentionné les analystes du Comité, le greffier, les techniciens et tout le personnel qui gravite autour du Comité. Cependant, nous avons tous de nos employés qui sont là, aussi, et qui doivent subir ça. Alors, ce mot aujourd'hui s'adresse peut-être à ces employés.

Au début de la réunion d'aujourd'hui, nous avions tous la chance de terminer et de laisser les employés consacrer leur énergie à aider leur député à se préparer pour être un champion dans d'autres études. Cela pourrait être une bonne chose pour leur circonscription.

Pour cela, une motion a été modifiée seulement en retirant la production de documents, sans même que j'y aie ajouté quoi que ce soit, sauf en ce qui concerne la dignité des témoins, pour leur dire qu'ils auront le choix de comparaître à huis clos ou en personne.

Je vous remercie d'offrir un repas à tous ces employés, mais ce serait beaucoup plus facile si tous les employés pouvaient prendre leur repas avec leur famille. C'est la même chose pour les employés qui participent à cette réunion du Comité. Nous pourrions adopter la recommandation que j'ai faite au début de mon discours, c'est-à-dire d'accepter le retrait des documents.

J'ai parlé de la solution structurelle que le Comité pourrait adopter pour en finir. Nous pourrions améliorer la régularisation des sous-traitants dans l'industrie du camionnage, car il va toujours y avoir des sous-traitants.

J'ai rencontré un conducteur de camion qui possède son propre camion, qui est incorporé et qui donne son nom à une, deux ou trois compagnies. Parfois, il peut travailler six mois pour la même compagnie, mais il a la liberté, s'il se sent exploité, de mettre fin à l'entente. Il y a de la place pour les compagnies indépendantes légitimes. Je peux vous dire que je connais cette personne. Elle n'a pas un camion récent, mais elle l'entretient bien. Elle ne se contente pas de le laver. Elle y apporte toujours des soins particuliers.

Je peux vous dire une chose: c'est une bonne affaire que d'être chauffeur indépendant et incorporé.

Il faut donc faire attention à la manière dont nous voulons régulariser la sous-traitance des compagnies indépendantes. Ce ne sont pas toutes des mauvaises compagnies ni des pommes pourries. Il y a de bons chauffeurs qui font le travail. Je suis convaincu que certains entrepreneurs n'étaient pas de mauvaise foi. Ils voient arriver la fin du mois. Pour eux, la solution, c'était de faire comme les autres, soit de libérer des chauffeurs pour engager des « Chauffeurs inc. » et leur donner plus de responsabilités pour arriver à la fin du mois. Les compagnies qui ont décidé de jouer franc jeu, de rester intègres et de garder leurs employés paient le prix. C'est extrêmement important de baser un système sur l'équité, surtout pour la protection des travailleurs et des victimes. C'est un rôle qu'on peut jouer. L'importance d'une collaboration provinciale-fédérale...

● (18515)

Lorsque la vie des gens est en jeu, il n'y a pas de place pour la démagogie et l'exagération. Nous avons l'occasion d'aller de l'avant et de proposer des recommandations afin que nous ayons la responsabilité d'agir. Nous avons le droit et l'obligation de faire notre travail, mais aussi d'agir correctement. Il faut absolument travailler ensemble pour déposer des recommandations le plus rapidement possible.

Lorsque cette étude a commencé, il y a quand même assez longtemps, soit le 7 octobre, Stephen Laskowski, de l'Alliance canadienne du camionnage, est venu briser la glace. Je m'en souviens, parce que son nom ressemble au mien. Ses collègues et lui nous ont dit qu'ils sonnaient l'alarme depuis 2018. Dans leur témoignage, ils expliquaient que le modèle « Chauffeurs inc. » avait vu le jour en 2011, sous les conservateurs, à la suite de l'instauration d'un moratoire sur le feuillet T4A. Ce sont eux qui nous ont donné le chiffre que j'ai utilisé dans mes derniers discours et aujourd'hui pour évoquer la somme que ce stratagème permet aux entreprises d'économiser chaque année, soit entre 20 000 \$ et 30 000 \$ par chauffeur. Imaginez ce que ça représente pour les entreprises qui ont 20 chauffeurs constitués en société. Ce sont des sommes substantielles qui ne servent pas à payer des droits, des redevances et des impôts, ou encore des cotisations à la CNESST, au Québec, et aux organismes équivalents ailleurs au pays.

M. Laskowski était accompagné de Geoffrey Wood et de Jonathan Blackham, qui nous ont présenté leurs constats. Ils ont dit que c'était une crise majeure qu'il fallait régler rapidement et qu'on devait aider l'Alliance canadienne du camionnage, qui représente beaucoup d'entreprises. Pendant qu'on ne trouve pas de solution, disaient-ils, il y a des accidents graves et le réseau de services sociaux du Canada est privé de milliards de dollars chaque année. Peut-on réagir à ce témoignage d'une des plus grandes associations? L'Alliance canadienne du camionnage regroupe sept associations provinciales et représente plus de 5 000 transporteurs et fournisseurs. Peut-on les écouter? Je pense qu'ils sont assez importants. Cette industrie emploie plus de 250 000 Canadiens.

Alors, nous sommes devant un problème et nous voulons le régler. Nous voulions connaître son origine, et je pense que nous l'avons trouvée. Comme l'a dit l'Alliance canadienne du camionnage, entre autres, ce stratagème a vu le jour en 2011, lorsque le moratoire sur le feuillet T4A a été instauré. Nous le savons, maintenant, puisqu'on l'a répété assez souvent. Ça fait depuis 2018 que ces gens alertent le gouvernement, et nous en prenons la responsabilité. Nous voulons aller de l'avant et régler ce problème. Pour ça, il faut être de bonne foi et simplement accepter l'amendement qui a été proposé, plutôt que de le bloquer. On refuse d'en parler parce qu'il est trop raisonnable.

● (18520)

Cet amendement vise à répondre aux préoccupations de l'Alliance, à trouver des pistes de solution et à formuler des recommandations, mais on ne veut pas l'entendre. Les conservateurs et le Bloc québécois, ensemble, ont contesté une décision du président, aujourd'hui, pour empêcher l'amendement d'être déposé.

Les représentants de l'Alliance canadienne du camionnage nous ont dit que la situation s'était transformée en crise de conformité qui profite aux entreprises ayant les meilleures tactiques pour contourner le système et être plus rentables. Elles profitent du fait que le gouvernement fédéral et les provinces travaillent chacun de leur côté et ne se parlent pas beaucoup, du fait que la réglementation change d'une province à l'autre et de la lourdeur administrative pour contourner tout le système, ce qui compromet la sécurité routière. Les gens de l'Alliance nous ont dit que ces entreprises ont appris comment déjouer le système pour commettre des fraudes fiscales et sociales. Ça va aussi loin que la traite des personnes. Je suis tombé de ma chaise quand j'ai entendu ça. On se sert même de ces chauffeurs, en les menaçant, pour transporter des substances illicites venant d'autres pays. C'est une violation des droits du travail. Je prends ces témoins extrêmement au sérieux.

J'ai été abasourdi d'entendre tout ce qui pouvait se faire par le transport routier, qu'on parle de contrebande ou d'expéditions illégales transfrontalières, entre autres. Ça touche les frontières. Imaginez le nombre d'études qu'on pourra faire par la suite, peut-être pas à ce comité-ci, mais au Comité permanent de la sécurité publique, par exemple, et ailleurs. Alors, pouvons-nous faire avancer celle-ci et formuler des recommandations pour qu'on se penche sur ces questions?

C'est un mécanisme qui est néfaste pour le système du camionnage. Personnellement, j'appelle ça le mécanisme de l'arnaque. J'invente peut-être des noms, mais j'ai été très touché par le témoignage de Stephen Laskowski. On nous a dit que les entreprises forçaient les chauffeurs à se constituer en société, mais qu'ils ne répondaient pas aux critères d'indépendance. Ça met à risque leur famille, leur santé, leur sécurité financière et l'intégralité du système. Ici, je parle de l'écosystème des transporteurs routiers, qui nous apportent tous les produits et aliments dont je vous ai parlé au départ, qui alimentent nos entreprises et dont nous dépendons aujourd'hui.

Cette pratique a des conséquences, allant de la privation de droits prévus par le Code canadien du travail à l'évasion fiscale liée au feuillet T4A et aux pertes qu'elle engendre. Ce que je retiens le plus des témoignages des gens de l'Alliance, c'est leur estimation des économies réalisées chaque année par les entreprises qui contournent le système, soit de 20 000 \$ à 30 000 \$ par chauffeur.

• (18525)

Quand le Comité aura formulé ses recommandations avec l'aide des analystes, on ne pourra pas dire dès le lendemain matin que le problème est réglé, qu'il n'y a plus de chauffeurs au rabais et qu'il n'y a plus de compagnies qui vont économiser de 20 000 \$ à 30 000 \$ par chauffeur. Il faudra une transition. Pour cela, on doit commencer ici. On doit formuler des recommandations ciblées.

Parmi les solutions immédiates recommandées par l'Alliance canadienne du camionnage, il y avait la levée, pour l'industrie du camionnage, du moratoire sur les pénalités liées aux feuillets T4A. C'est ce qu'on a fait. Alors, on a déjà pris le pas. De plus, il y a de l'argent qui dort, dans le budget, et qui attend d'être approuvé. Il y a aussi des mesures qui doivent être mises en place par l'Agence du revenu du Canada pour qu'on puisse attraper les fautifs. Il y a également le plus gros dossier. On sait que cela relève principalement de la compétence des provinces. Je l'ai assez dit. Toutefois, l'Alliance canadienne du camionnage ne demande pas plus qu'une coordination entre le fédéral et les provinces pour faire une campagne éclair contre la mauvaise classification.

On peut faire un bout avec ça. Il faut que des efforts soient déployés conjointement par toutes les organisations intéressées, que ce soit les organisations de police municipale, l'Agence du revenu du Canada, la GRC ou Emploi et Développement social Canada.

De plus, il faut développer les postes de contrôle routier. Est-ce que le gouvernement fédéral peut aider à faire ça? On ne sait pas jusqu'où on peut faire des recommandations pour aider le contrôle routier dans les provinces. Jusqu'à quel point le fédéral peut-il s'impliquer? Est-ce que sa participation doit être seulement financière? Est-ce que le fédéral peut soutenir les efforts des provinces au moyen d'un code canadien? On peut certainement accélérer la mise en place d'une base de données nationale pour, au minimum, surveiller les parcs de camions à des fins de sécurité. De plus, il faudrait au moins arriver à accélérer l'échange de données entre les provinces et entre le fédéral et les provinces.

Bref, on pourrait reprendre beaucoup de recommandations de l'Alliance canadienne du camionnage. Imaginez-vous donc que ses représentants sont venus témoigner le 7 octobre. Ce sont eux qui ont parti le bal. Ce que j'ai retenu de leur témoignage, c'est que ça m'a vraiment impressionné. J'avais hâte d'arriver au jour où on pourrait faire des recommandations. Réellement, cet après-midi, j'étais convaincu, après le temps de réflexion qu'on a eu, après l'abstention de tenir des réunions et après la réunion demandée en vertu de l'article 106(4) du Règlement, que je pourrais faire, de bonne foi, une demande toute simple aujourd'hui.

On a enlevé l'exigence d'entreprendre une étude sur les ports. On a gardé intégralement le libellé de la motion. On a ajouté l'Association des professionnels du dépannage du Québec à la liste des organisations invitées à témoigner. On donne l'occasion aux témoins d'accident et aux familles endeuillées de venir témoigner, mais à huis clos. Ce n'est pas compliqué. Cela répond exactement à notre mission et à ce que les trois représentants de l'Alliance canadienne du camionnage nous ont demandé.

Donc, ce n'est pas un problème sans solution. Ce qui manque, c'est de la volonté politique. Depuis 2018, ces gens sonnent l'alarme. Aujourd'hui, on a la chance de passer à l'action. Le moratoire sur les pénalités liées aux feuillets T4A est levé pour l'industrie du camionnage. Les contrôles routiers se multiplient. Des sanc-

tions sont déterminées. Le temps des paroles est terminé. On a la volonté politique de protéger les camionneurs et de rétablir l'équité.

• (18530)

Ça a continué, par la suite. Nous avons quand même reçu Angela Splinter, peu de temps après. Elle nous a parlé des chefs de la direction à RH Camionnage Canada.

Nous avons aussi parlé aux représentants de l'Alliance canadienne du camionnage, qui nous ont brossé un portrait de la situation globale. Cet organisme représente sept associations différentes. Il s'agit de l'organisme qui travaille auprès des chauffeurs, c'est-à-dire l'organisme qui a une incidence sur la protection des employés, sur le recrutement et sur les priorités canadiennes. Ça m'a donné un autre son de cloche, un autre volet. Ce qu'ils nous ont dit, à ce moment, c'est que leur rôle est de représenter tout le secteur des ressources humaines. En fait, c'est un conseil national de développement de la main-d'œuvre pour le secteur du transport et de la logistique.

Pour mieux comprendre ce que représente tout ça, c'est-à-dire ce qui mène les chauffeurs à toute la logistique en lien avec leur métier, il faut savoir que cet organisme mobilise plus de 10 000 intervenants et fournit des données sur le marché du travail. RH Camionnage Canada nous a dit, encore une fois, que le secteur du camionnage est essentiel à la chaîne d'approvisionnement. Les deux témoins ont fait les mêmes constats. Les deux sont partis de l'idée que c'est un service essentiel à la chaîne d'approvisionnement. On l'a constaté pendant la pandémie. On a tout fermé, sauf le service de camionnage, n'est-ce pas? On avait besoin de s'alimenter. Il y avait des lignes de marquage au sol dans les magasins. On n'avait pas le droit d'entrer quatre personnes en même temps dans le marché d'alimentation. Il fallait suivre des lignes au sol. On n'a pas été voir à l'arrière, mais les camions reculaient un après l'autre pour alimenter les magasins. On avait besoin des camionneurs. Ils étaient donc importants, à ce moment-là.

Les camionneurs sont aussi importants aujourd'hui pour notre chaîne d'approvisionnement. C'est ce que nous a dit RH Camionnage Canada. On nous a dit que leur travail est essentiel non seulement à la chaîne d'approvisionnement, mais aussi à la croissance économique du Canada. RH Camionnage Canada nous a aussi parlé de croissance économique. On nous a dit que plus de 340 000 camionneurs sont actifs sur le territoire, au Canada. Cet organisme dénonce la violation flagrante des règles fiscales et des règles en matière de travail.

Effectivement, Mme Splinter, de RH Camionnage Canada, a parlé de la protection des emplois, ce qui représente le rôle principal de l'organisme. Elle nous a parlé des répercussions sur le plan de la fiscalité, bien sûr. Elle nous a aussi parlé du rôle de soutien que joue essentiellement son organisme pour protéger les employés des répercussions majeures. C'est une perte de stabilité pour ces travailleurs. Pourquoi? C'est parce qu'il est question de préparation à la retraite, de congés payés, de conciliation travail-famille. Ce sont des aspects qui touchent l'être humain. On joue avec la vie des personnes. On joue sur la défaillance d'un bon père ou d'une bonne mère de famille qui doit être à la maison à des heures raisonnables. On joue sur la sécurité sociale. On joue directement sur l'érosion des normes d'emploi et du filet social canadien. Ça touche tout le monde. Ça touche des familles. Selon RH Camionnage Canada, 340 000 chauffeurs, au minimum, pourraient subir les conséquences de ce phénomène.

Selon RH Camionnage Canada, il faut refaire la réputation de ce secteur, parce qu'il n'a pas une bonne réputation. On doit faire mieux.

Je pense qu'on aura de la difficulté à attirer de la main-d'œuvre. On se retrouve devant un dilemme, où ce n'est pas attrayant.

• (18535)

Les gens recherchent de plus en plus la sécurité de l'emploi. Ils veulent à la fois un bon emploi, qui est bien rémunéré, et être là pour leur famille. Ils ne choisissent pas d'être des députés, à Ottawa, et d'être loin de leur famille. Ils font le choix d'être camionneurs, parce qu'ils veulent être avec leur famille. Nous avons fait un choix; ils en font un. Il faut respecter leur choix.

En raison de leur choix, il va y avoir beaucoup de difficulté non seulement à attirer des travailleurs, mais à les conserver. Si nous ne faisons rien pour adopter des mesures afin de nous attaquer à l'illégalité ou empêcher les entreprises de poursuivre dans la même lignée, il y a un risque pour les transporteurs conformes. Je suis très confiant. Des témoins nous ont dit que de génération en génération ils veulent rester dans la droite ligne. Ils veulent que les employés qui conduisent leurs camions soient formés, bien rémunérés, et qu'ils aient de bonnes conditions de travail. Pour nous, il est extrêmement important d'aller de l'avant dans la droite ligne. Cela dit, une bonne nouvelle.

Toutefois, la distorsion de la concurrence se fait sentir dans les ressources humaines. Imaginez-vous. Elles représentent des employés et elles ressentent la distorsion de la concurrence. Elles disent que les transporteurs conformes sont désavantagés. Deux témoins ont fait la même constatation. Nous allons peut-être écouter 43 autres témoins nous en parler. Nous venons de déclarer une même constatation chez deux témoins: la menace de la viabilité de l'industrie, tout l'écosystème et l'infrastructure, qui sont derrière les conducteurs. Il ne s'agit pas seulement d'une relation de travail. Il y a aussi une question d'éthique, d'équité et d'intégrité nationale. Nous devons mettre fin à cette pratique une fois pour toutes.

Parfois, vous avez raison: il n'est pas facile de faire de la politique et d'arriver à nos fins. Cependant, il s'agit de faire preuve d'équité envers les témoins qui sont venus ici. Il s'agit d'une question d'intégrité nationale et d'une question à savoir pourquoi notre gouvernement doit mettre fin au modèle « Chauffeurs inc. », et ce, pour protéger les droits des camionneurs et assurer un secteur juste et compétitif.

Je n'étais pas certain de ce qui allait se passer quand les représentants des ressources humaines sont venus. Je ne savais pas quelle approche nous allions adopter. Par contre, la femme qui parlait avec son cœur et avec conviction m'a convaincu. Effectivement, si nous pouvons arriver le plus rapidement possible à nos fins, le mieux c'est. Son témoignage a été suivi par celui d'une autre femme, qui s'appelle Johanne Couture. Nous avons posé beaucoup de questions à Mme Couture, qui est la directrice exécutive de la Fédération canadienne des femmes en transport routier. Elle était accompagnée d'autres membres de la Fédération. Autrement dit, nous ne parlions pas à n'importe qui. Je vous ai dit avoir accumulé beaucoup d'expérience en entrepreneuriat et en enseignement, mais seulement pendant 21 ans. Elle l'a fait pendant 31 ans. Elle a 31 ans d'expérience comme chauffeuse professionnelle. Elle a décrit comment le modèle « Chauffeurs inc. » prive les chauffeurs de protection et menace la sécurité publique. Elle nous a dit que c'était une menace pour la sécurité publique.

• (18540)

Imaginez-vous le contexte et le profil de la situation quand elle est venue nous dire ça. Elle a été la propriétaire exploitante d'une entreprise pendant 27 ans. Non seulement elle connaît la conduite, mais elle connaît aussi l'entrepreneuriat et la façon de bien faire les choses. De plus, elle est une spécialiste des transports transfrontaliers. Elle nous a aussi dit qu'elle avait un permis pour transporter des matières dangereuses, dont je vous ai parlé la semaine passée. Le transport de matières dangereuses est déjà une question de sécurité publique importante à aborder, mais les témoins m'ont fait réaliser que c'est encore plus le cas si on considère les risques d'accidents routiers liés aux chauffeurs qui utilisent le modèle « Chauffeurs inc. ». J'ai déjà fait une comparaison avec l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic. Il est très important de prendre au sérieux le transport de matières dangereuses. Imaginez qu'un chauffeur au rabais sans formation se retrouve un jour au volant d'un camion qui transporte des matières dangereuses. Je n'ose même pas imaginer le risque que ça représente, monsieur le président.

Ces gens sont venus témoigner au nom de milliers de professionnels, dont des chauffeurs, des propriétaires exploitants et des instructeurs, mais ils ont bien représenté les propriétaires de petites entreprises de camionnage qui transportent des marchandises précises. Dans le cas de cette témoin, elle ne transporte pas des marchandises en vrac, mais des matières dangereuses.

Le problème nous a été présenté, à mon point de vue, comme une forme d'exploitation déguisée en une pratique offrant de la flexibilité, parce qu'on peut se permettre à peu près tout. Je ne parle pas d'innover, mais de trouver des stratagèmes afin de contourner le système pour être plus compétitif, notamment en classant à tort les chauffeurs comme des travailleurs indépendants. Cette pratique les prive des protections et des avantages sociaux auxquels ils ont droit, comme les deux témoins précédents nous l'ont dit. Ça fait trois témoins qui nous en parlent. Je me répète, mais il faut qu'on réagisse.

Je ne peux pas parler pour mes collègues, mais, personnellement, j'ai ressenti la détresse que vivent les petites et moyennes entreprises en raison des conséquences économiques. Cette pression qui s'exerce sur elles s'ajoute aux tarifs insuffisants pour supporter les coûts d'exploitation, qui sont en constante augmentation. Ça compromet la sécurité publique et fait augmenter le nombre d'accidents routiers liés à la fatigue.

Par ailleurs, imaginez l'effet que l'augmentation des accidents liés à la fatigue et des risques routiers aura sur les primes d'assurance. On en a peu parlé, mais c'est un facteur qu'il faut prendre en considération. Ces camions coûtent des dizaines de milliers de dollars, sans parler du coût élevé des réparations. Toutefois, on ne peut pas mettre un prix sur la vie et la sécurité des gens.

Nous avons l'occasion de redorer l'image de la profession de chauffeur, qui est un pilier de l'économie canadienne, d'en faire un emploi sûr et de donner confiance aux chauffeurs. Comment pouvons-nous leur démontrer que nous ne leur manquons pas de respect et que nous voulons donner espoir à la relève?

• (18545)

L'industrie a un parc de véhicules vieillissant et vient de traverser une pénurie de main-d'œuvre. Maintenant, on a l'occasion de remplir les écoles pour former les conducteurs du futur et de faire en sorte que le métier de camionneur soit reconnu comme un métier viable, sûr et équitable sur le plan social.

Les témoins qui sont venus nous parler nous ont présenté des recommandations et, sans dire qu'il ne faut pas en tenir compte, il est aussi important de coordonner nos efforts avec les provinces pour trouver des solutions. J'ai retenu une chose de la part des témoins, qui sont allés encore plus loin. Ils nous ont dit d'appliquer les lois uniformément dans toutes les administrations. C'est un message fort. Ce ne sont pas les mots exacts qu'ils ont dits, mais je les paraphrase. C'est un propriétaire unique qui nous a dit de laver notre lingale sale en famille, de trouver des solutions et de discuter entre nous.

Ils veulent que les lois soient appliquées uniformément dans toutes les administrations, que ce soit la SAAQ, les municipalités, les provinces ou le gouvernement fédéral. Ils veulent avoir de bonnes conditions. Ils veulent que nous nous parlions, que le système soit juste et équitable, que les routes soient sécuritaires, que les inspections se fassent uniformément partout au pays et que les gens soient fiers d'exercer ce métier. C'est un peu ça qu'ils nous disent. Ils veulent que nous protégeons les travailleurs, que nous soutenions davantage les transporteurs qui se conforment aux règles et que nous rétablissions l'intégrité du secteur. C'est le message qu'ils nous ont livré.

Il est évident que ce n'est plus du tout une question de main-d'œuvre; il s'agit de la sécurité publique et de l'intégrité de l'industrie du camionnage. L'équité et la sécurité ne sont pas optionnelles. Chaque camionneur mérite qu'on respecte ses droits et chaque citoyen mérite des routes sécuritaires. Mettre fin au stratagème « Chauffeurs inc. », c'est protéger les travailleurs, l'intégrité de l'industrie et nos enfants qui prennent les autoroutes, que ce soit au Québec ou dans les autres provinces. Nos enfants doivent se sentir en sécurité sur nos routes. Je comprends que ça puisse faire rire mes collègues conservateurs, mais je n'aimerais pas qu'un jour, le camion d'un chauffeur non conforme aux normes entre en collision frontale avec la Kia de ma fille. C'est la dernière chose qu'on veut.

J'ai pris la peine d'écouter chaque témoin, on leur a posé de bonnes questions et ils m'ont tous impressionné, mais nous n'aurions pu demander mieux comme témoin que celle dont je viens de parler, qui a 30 ans d'expérience comme camionneuse professionnelle. Maintenant, il faut mettre en place des initiatives pour régler les problèmes en matière de sécurité, d'égalité et de lutte contre la traite des personnes. Déjà, ça va régler beaucoup de choses. On peut travailler sur la question de l'immigration et des travailleurs étrangers temporaires, mais il ne faut pas oublier, encore une fois, qu'il y a des conducteurs québécois qui ont une entreprise constituée en société et qui tournent les coins ronds. Ce phénomène n'est pas seulement relié à l'immigration, mais aussi à l'ensemble de l'écosystème de l'industrie du camionnage.

• (18550)

Les témoins ont soulevé des éléments importants. Ils m'ont fait réaliser que la classification des chauffeurs est trompeuse. On s'est fait prendre au piège, car on s'est aperçu que, dans le système, tout est contournable. Non seulement on peut s'enregistrer, mais on peut contourner les règles entourant l'obtention du permis et beaucoup d'autres éléments. Il y a beaucoup de choses qui exigent que notre gouvernement réagisse, et je suis très fier, d'ailleurs, que le gouvernement du Québec ait agi dernièrement. À partir du 15 décembre, de nouvelles normes seront en place pour rétablir l'obligation de suivre une formation pour obtenir le permis de classe 1.

Ce que nous avons entendu signifie, en fait, que les risques sont transférés aux travailleurs, et ces entreprises ne sont pas prêtes à

vivre ça. Beaucoup d'entreprises nous disent qu'on change quatre trente sous pour une piastre, comme le dit l'expression québécoise. Il y a des entreprises qui ne font aucun profit et qui en ont plein leur casque. Ce qu'elles veulent, c'est travailler avec le Comité et toutes les instances. Je reviens sur ce qu'on nous a dit, c'est-à-dire que tous les ordres de gouvernement doivent travailler ensemble. Aucun d'entre eux n'est visé en particulier.

Par ailleurs, seulement 4,3 % des chauffeurs de camion sont des femmes. Si on veut attirer plus de femmes dans ce domaine, on a tout intérêt à donner à ce métier toute la dignité qu'il mérite et à reconnaître les avantages d'être chauffeuse de camion. Jamais une de mes trois filles ne m'a dit qu'elle voulait être chauffeuse de camion. Si c'était arrivé, j'aurais été surpris et je lui aurais dit qu'on devrait prendre le temps de s'en parler, parce que c'est un métier non traditionnel pour les femmes. Je suis quelqu'un de très ouvert, alors je l'aurais écoutée. Je lui aurais dit que ce n'était peut-être pas un bon choix dans le contexte actuel, mais que ça pourrait l'être dans le futur. Nous sommes le futur. Nous avons la chance de régler une problématique maintenant, et non demain matin. C'est ce que nous a dit la témoin qui est venue nous voir, une camionneuse avec 31 ans d'expérience, et elle était très crédible.

D'ailleurs, dans ce contexte, pour ajouter aux exemples que j'ai donnés tantôt, je rappelle que, si une chauffeuse se constitue en société, c'est-à-dire qu'elle n'est pas reconnue comme une employée par son employeur, qu'elle doit avoir sa propre entreprise et qu'elle se soutient elle-même, elle n'est pas non plus admissible aux congés parentaux. Si elle tombe enceinte, elle ne pourra plus conduire et elle n'aura donc plus d'emploi jusqu'à ce qu'elle accouche. Elle n'a aucun droit. C'est injuste.

Nous avons la chance de régler ça et d'aider les femmes à s'intégrer au marché du travail. Cette disparition des congés de maternité peut avoir des conséquences dévastatrices sur une famille. Il est aussi important d'avoir un horaire stable. Certaines sont obligées de travailler 60 heures par semaine, sinon elles perdent leur emploi. Elles sont sous cette menace. Il faut donc mettre en place des mesures d'adaptation, tant pour les femmes que pour les hommes. Ça freine aussi la diversité. On veut augmenter le nombre de femmes dans les métiers non traditionnellement féminins, alors pourquoi pas dans le camionnage? À l'époque, quand j'enseignais, on faisait toujours la promotion de tous les corps de métier où on voulait attirer plus de femmes.

• (18555)

C'était la même chose dans les écoles de transport où on en faisait la promotion. Il y avait même des concours à l'interne pour inciter les femmes à venir vers des métiers non traditionnels. À l'époque, il y avait le concours « Chapeau, les filles! », qui visait le monde de l'éducation et la reconnaissance des femmes.

[Traduction]

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

Le président: Mesdames, messieurs, il y a beaucoup de bavardage.

M. Lawrence invoque le Règlement.

Philip Lawrence: M. Grant est venu ici et a dû écouter M. Lawrence pendant deux heures. Il mérite de dire quelque chose. Le peut-il?

• (18600)

Dan Albas: Je pense que nous ne pouvons que le féliciter de l'avoir fait.

Des députés: Bravo!

Stéphane Lauzon: Merci de votre soutien.

Wade Grant (Vancouver Quadra, Lib.): Je lui ai versé un verre d'eau.

Stéphane Lauzon: Deux verres d'eau.

Le président: Merci beaucoup, tout le monde.

Je tiens à préciser, pour le compte rendu, qu'il ne s'agissait pas d'un rappel au Règlement, mais je pense qu'il était important de souligner ce point.

Je vais maintenant redonner la parole à notre collègue, M. Stéphane Lauzon.

[Français]

Stéphane Lauzon: Vous savez à quel point de ce côté nous voulons accorder autant de valeur aux femmes. Dans mon ancienne vie, il y avait des incitatifs.

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon.

Bonjour, monsieur Garon. Je vous souhaite la bienvenue à notre comité. C'est un plaisir de vous avoir parmi nous.

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Bonjour, monsieur le président.

M. Lauzon sait que je l'apprécie beaucoup, parce que nous jasons souvent ensemble. J'en profite pour lui offrir mes salutations.

Veuillez m'excuser si je semble un peu naïf. Comme vous le savez, je remplace M. Barsalou-Duval, et je pense ne pas avoir la bonne motion. Serait-il possible d'avoir la version française de la motion?

J'essaie de faire l'adéquation entre ce que dit M. Lauzon et la motion, mais je pense que je n'ai pas la bonne motion. Je n'ai pas la motion sur l'égalité des sexes dans le secteur du camionnage. Serait-il possible d'avoir la copie de la motion en français, s'il vous plaît?

Le président: Oui. Je vais m'assurer qu'on vous envoie la motion et qu'on l'envoie aux députés qui remplacent des membres du Comité.

Jean-Denis Garon: Puisque vous êtes un parlementaire expérimenté, vous pourrez me dire si M. Lauzon est hors sujet, mais je ne pense pas que ce soit son genre. Cela dit, je pense que je n'ai pas la bonne motion.

Le président: Je veux juste m'assurer que vous avez une copie de la motion, qui a été proposée par M. Barsalou-Duval.

Jean-Denis Garon: C'est bien, monsieur le président.

Le président: Je vais vous l'envoyer.

Jean-Denis Garon: Merci, monsieur le président.

Le président: Il n'est pas acceptable que vous n'ayez pas reçu cette motion, donc je vais vous l'envoyer tout de suite.

Jean-Denis Garon: Monsieur le président, permettez-moi de poser la question suivante: parlons-nous bien d'une motion sur l'étude de l'égalité des sexes dans le secteur du camionnage?

Le président: Non. Je pense que M. Lauzon parlait de ce qu'ont dit les témoins. Malheureusement, vous n'étiez pas présent à ce moment. C'est correct, vous ne siégez normalement pas au Comité.

Jean-Denis Garon: Je m'en excuse.

Stéphane Lauzon: Je parlais des témoignages.

Jean-Denis Garon: Ah! C'était un témoignage.

Le président: Il parlait des nombreuses heures au cours desquelles les invités ont témoigné.

[Traduction]

Dan Albas: Monsieur le président, est-il possible d'inviter M. Lauzon à venir témoigner afin qu'une partie de son témoignage puisse être incluse dans le rapport?

Le président: Chers collègues, je réponds au rappel au Règlement, ce que nous venons de faire, je crois.

Je redonne maintenant la parole à notre collègue, M. Lauzon, qui parle de...

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'ai pas apprécié le mépris dont vous avez fait preuve à l'égard de M. Jean-Denis Garon. Il est député, et quand quelqu'un vient siéger au Comité, il en fait partie. Ce pourrait être pour longtemps; ce pourrait être pour peu de temps. Ses rappels au Règlement sont tout aussi valables que ceux de l'un des membres permanents du Comité.

Le président: C'est tout à fait exact, monsieur Lawrence, et c'est pourquoi j'ai immédiatement, sans hésitation, demandé au greffier de lui envoyer — ce qui n'était pas une blague — une copie de la motion, au cas où il n'en aurait pas obtenu une de M. Barsalou-Duval. C'était très important pour moi.

Comme vous le savez, je prends ce travail très au sérieux et je veux m'assurer que toutes les précautions nécessaires sont prises.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie de m'avoir permis de prendre trois bouchées de mon biscuit et de boire de l'eau. Je vous en suis très reconnaissant, et je suis convaincu que c'était intentionnel de votre part de me laisser faire ceci. Vous avez le cœur sur la main.

Nous avons eu l'occasion de nous parler régulièrement. Nous sommes un bon ami du Bloc, et je veux rappeler à mon ami M. Garon que, effectivement, cette motion est exactement en lien avec le témoignage d'une femme. Elle nous a tellement éblouis pendant son témoignage au Comité. Elle nous a parlé de ses 31 ans d'expérience et de la concurrence déloyale dans ce secteur. Elle nous a aussi parlé un peu du défi que représente son travail en tant que femme camionneuse. Pourquoi en rajouter? Le métier de camionneuse est un excellent métier, qui est censé être rentable. Elle n'est pas censée perdre de l'argent. En plus de son travail, elle doit s'occuper d'autres activités, comme s'occuper de sa famille, de ses enfants, et ainsi de suite. C'est très difficile pour une femme de se trouver dans une situation aussi précaire, compte tenu des compromis que représente son travail en tant que chauffeuse de camion.

Nous avons parlé de la sécurité routière qui est comprise. Je poursuivais sur cette lancée quand il y a eu un rappel au Règlement. La témoin en question nous a dit que cet aspect l'inquiétait beaucoup. C'est un fait qu'on dénonce encore. La troisième témoin a mentionné le fait qu'il y avait moins d'entretien des camions et moins de formation pour ceux qui s'occupent de l'entretien des camions. En fait, on tourne les coins ronds. C'est un peu ce qu'elle nous a dit. Selon elle, il y a une augmentation considérable des accidents reliés aux défaillances mécaniques. Nous n'avons pas les chiffres là-dessus, à proprement parler. Elle a surtout fait allusion à l'accident que nous avons vu dans un reportage, lorsqu'un camion a perdu une roue et s'est renversé à l'envers ou sur le côté.

Selon les échanges que nous avons eus et les questions que nous avons posées, il faudrait créer un programme national d'agrément des camionneurs. Nous avons parlé de nombreux aspects, dont les accidents reliés à la mauvaise formation. Par exemple, on ne sait pas comment attacher la marchandise sur les camions, ou on ne sait pas comment conduire de la bonne façon les camions remplis de marchandise, de manière à éviter des accidents.

Un peu plus tôt, nous avons parlé de la marchandise lourde et de la marchandise dangereuse. J'aimerais maintenant vous parler de l'arrimage des charges. La témoin en question a soulevé un aspect que nous ne connaissions pas et dont nous n'avions pas parlé.

Effectivement, je me souviens d'avoir vu un camion pris sur l'autoroute 15 qui transportait un voyage d'acier, dont la marchandise s'est retrouvée carrément sur le sol, sur l'autoroute, parce que les courroies retenant la marchandise avaient été coupées. Lors de l'arrimage, des coins protecteurs auraient dû être placés pour protéger les courroies de l'acier et empêcher qu'elles soient coupées. Ça n'a pas été fait, parce que la personne responsable n'était même pas au courant. J'étais un des premiers à être pris dans l'embouteillage. On s'est aperçu que cela aurait pu représenter un danger. La marchandise aurait pu tomber sur une voiture et tuer quelqu'un. Heureusement, il n'y a pas eu de blessure ni de mort, mais cela aurait pu se produire. Des gens ont réagi rapidement. Nous avons pu ainsi éviter un accident. Toutefois, ça aurait pu m'arriver puisque ça s'est produit à quelques centaines de pieds d'où j'étais situé.

Dans le cadre des discussions que nous avons eues, la témoin a proposé non seulement la création d'un programme national, mais aussi le rétablissement de l'intégrité. J'en ai parlé un peu, tantôt, avec le deuxième témoin. Nous avons vraiment des devoirs à faire. Il faut non seulement faire des recommandations, mais aussi, en tant que gouvernement, il faut rétablir l'intégrité du métier de camionneur et de camionneuse et protéger les travailleurs qui sont vulnérables. Bien sûr, si on avait un guide contenant des normes professionnelles canadiennes plus élevées pour les camionneurs et les camionneuses, cela pourrait avoir une incidence sur les provinces et les territoires.

• (18605)

Ce n'est plus le temps des consultations. Nous sommes à la recherche de solutions, et nous avons mis de l'eau dans notre vin. Nous retenons, des conversations avec les témoins, qu'ils ont demandé au Comité d'aller de l'avant rapidement. Nous sommes prêts à ajouter deux séances pour recevoir les témoins figurant sur la liste qui a été proposée cet après-midi. Nous sommes prêts, aussi, à recevoir les familles endeuillées. Nous avons toujours dit, depuis le début, que nous voulions les rencontrer à huis clos. Aujourd'hui, nous proposons de leur laisser le choix. S'ils veulent témoigner publiquement, nous les recevrons dans une séance publique. S'ils veulent té-

moigner à huis clos, nous les recevrons à huis clos. C'est ce que nous demandons pour protéger la dignité des familles endeuillées qui ont subi l'épreuve d'un accident de la route. Ce n'était pas nécessairement un accident lié au phénomène « Chauffeur inc. ». Ça pourrait l'être, mais on ne le sait pas encore.

L'exploitation des chauffeurs de camion qui existe actuellement n'a pas sa place. Il faut vraiment trouver une solution pour que le camionnage reste un métier fondé sur le respect et sur le professionnalisme. Il faut vraiment que ce métier soit reconnu au même titre que les autres métiers. Quand j'exerçais mon métier, si je faisais trois erreurs, je perdais mon certificat de qualification. Quand j'enseignais le soudage sur les pipelines, on avait trois chances. Après trois échecs, je perdais le droit de souder. C'est un peu ce genre de solution qu'on doit proposer. On doit dire aux chauffeurs de camion qu'ils ont l'occasion de bien faire, mais qu'ils doivent éviter de perdre leur qualification. On doit leur rappeler qu'on les a à l'œil et leur dire qu'on veut leur donner les outils nécessaires pour qu'ils soient de bons chauffeurs, mais qu'on veut aussi qu'ils fournissent leur part d'efforts. Bref, dans le cadre des discussions qu'on a eues avec la témoin dont je viens de parler, on a entendu que l'exploitation n'a pas sa place dans notre chaîne d'approvisionnement et qu'on doit agir. On a entendu que, mettre fin au phénomène « Chauffeur inc. », c'est protéger les travailleurs vulnérables, restaurer l'équité et faire du camionnage une profession fondée sur la responsabilité et la fierté. Je pense que c'est le mieux qu'on peut faire comme comité.

Je viens de résumer les témoignages du premier groupe de témoins de la séance du 7 octobre 2025. Étant donné la richesse de ces témoignages, je pensais avoir tout entendu sur le sujet, mais ce n'était pas le cas. L'histoire ne faisait que commencer. En effet, le 7 octobre, dans le cadre des témoignages du deuxième groupe de témoins, nous avons rencontré Steve Bourgeois. Je m'en souviens comme si c'était hier. C'est un consultant et formateur agréé et il a témoigné à titre personnel. Il ne représentait pas une organisation, ce qui fait qu'il était un peu libre de dire ce qu'il voulait.

Tantôt, je vous ai parlé du témoignage d'une femme qui avait 31 ans d'expérience. M. Bourgeois, lui, nous a révélé qu'il avait 34 ans d'expérience. Il nous a également appris qu'il y avait eu une augmentation de 35 % des accidents. Réfléchissez-y et voyez à quel point c'est inquiétant que le nombre d'accidents, souvent mortels, ait connu une augmentation exponentielle en 2023-2024.

Je vais vous résumer les discussions qu'on a eues avec lui. Les questions étaient excellentes des deux côtés. Les bloquistes et les conservateurs ont posé d'excellentes questions. Le témoin nous a parlé de son expérience au Canada et aux États-Unis. Il nous a parlé des conditions extrêmes et nous a expliqué à quel point c'était difficile. Il s'est présenté, en quelque sorte, comme le porte-parole d'un groupe d'à peu près 15 000 signataires d'une pétition. Il a dit que ce mouvement, dont il est à l'origine, plaide en faveur de la sécurité routière, de la dignité des chauffeurs de camion et de la légitimité de leur profession. C'est drôle que ce quatrième témoin ait pu résumer en une seule phrase tout ce que les autres témoins avaient réclamé avant lui.

● (18610)

On ne demande pas la lune. La pétition était légitime. Elle plaide tout simplement en faveur de la sécurité routière, de la dignité des camionneurs et de la reconnaissance de la légitimité de leur profession, non seulement pour les femmes, dont j'ai parlé, mais pour les conducteurs en général. Elle a été lancée par une personne qui a 34 ans d'expérience dans ce domaine et qui a formé des chauffeurs. Les problèmes dont il nous a fait part ressemblent un peu à ce que nous avons entendu de la part des autres témoins, mais il a apporté quelques nuances.

D'abord, il nous a parlé des chauffeurs fantômes, soit des conducteurs illégaux sans permis, sans assurance et sans formation sur lesquels on n'a aucune information, jusqu'à ce qu'ils se fassent prendre. C'est allé aussi loin que ça. C'est épeurant. Ils prennent la route au volant de camions qui transportent des charges extrêmement lourdes, dangereuses ou mal arrimées, alors qu'ils n'ont aucune notion théorique ni aucune pratique. Ce n'est vraiment pas correct d'enfreindre la loi d'autant de façons, et ça met en danger la vie de membres de familles.

Quand il nous a parlé de cette pratique, j'ai failli tomber en bas de ma chaise. Il nous a démontré non seulement que ce problème était réel, mais aussi qu'il prenait de l'ampleur. Je pensais qu'il y avait une réduction du nombre de personnes qui consomment au volant, avec la sensibilisation qu'on fait. Je pensais qu'il était difficile d'obtenir un permis de conduire, aujourd'hui. Or j'ai appris qu'on peut en obtenir en 24 ou 48 heures, qu'il y a des chauffeurs qui conduisent illégalement et qui exploitent le système à tour de bras, et que ces pratiques sont en hausse. Tout l'écosystème dont je vous parle depuis tantôt est fragilisé par le recours d'entreprises au stratagème « Chauffeurs inc. » pour contourner les normes de sécurité.

Ça a des conséquences graves. Comme le témoin nous l'a dit, les accidents mortels ont augmenté de 35 %, et cette donnée date de 2023-2024. Il y a aussi l'exploitation des immigrants en situation précaire, qui ont peur d'être renvoyés dans leur pays. Ils ont un emploi et, pour eux, c'est déjà mieux que ce qui les attendrait dans leur pays. Dans ma circonscription, il y a des centaines de travailleurs étrangers dans des fermes, dans des entreprises d'entretien de pelouse et dans différentes industries. Je rencontre ces travailleurs chaque année et je sais qu'ils sont extrêmement fiers de venir travailler au Canada. Pour eux, c'est un privilège. La dernière chose qu'ils veulent, c'est déplaire à leur employeur ou ne pas respecter la norme qui est en place à leur arrivée. Ils n'en connaissent pas d'autres. Cette norme consiste à prendre leur camion et à se faire donner un permis, puisqu'ils en avaient un ailleurs.

Personnellement, je ne suis même pas capable de transférer ma licence dans plusieurs domaines. Un médecin francophone ne peut même pas partir de la France pour venir travailler dans un hôpital au Québec s'il n'a pas le permis d'exercice au Canada et au Québec. Il y a une entente, mais il y a des examens à passer et une justification à fournir. Quant aux chauffeurs qui arrivent de l'étranger, leur permis n'est pas vérifiable. C'est ce qu'ont dit les témoins. Dans le cas des médecins, on peut vérifier toute la formation qu'ils ont reçue et leurs spécialités, puis les adapter aux systèmes canadien et québécois. Cependant, dans le cas des chauffeurs, on les prend tels quels, on prend un petit bout de papier, on leur fait passer un examen de conduite pour le permis de classe 1, puis ils prennent la route, alors qu'ils peinent à lire les affiches en français et en anglais. Imaginez les graves conséquences que ça peut avoir.

● (18615)

Ce témoin, qui a 34 ans d'expérience, nous a démontré que cette pratique représente une concurrence déloyale envers les entreprises conformes. Chacun des quatre témoins a parlé de cette concurrence déloyale. Nous avons la chance de réagir, d'en parler et de travailler avec nos analystes pour formuler des recommandations. Le Bloc québécois a déjà une liste de recommandations, et je suis convaincu que les conservateurs ont aussi une liste de bonnes recommandations. Alors, nous pourrions travailler en équipe et en parler ensemble. Je ne suis pas certain que celles du Bloc soient toutes conformes à nos normes, selon nos analystes, qui pourraient juger que certaines d'entre elles risquent de mener à des contestations devant les tribunaux parce qu'elles empiètent sur les champs de compétence des provinces. Cependant, nous pourrions les traiter une à une, consulter nos experts, demander à nos greffiers qu'ils fassent de la recherche et travailler avec nos analystes pour formuler des recommandations.

La meilleure occasion que nous avons eue d'aller de l'avant, aujourd'hui, c'était d'adopter l'amendement à la motion du Bloc québécois que nous voulions déposer. Il reprenait la motion intégrale. Il visait seulement à enlever la demande de production des correspondances de tous les ministères à ce sujet. Cependant, je n'ai même pas pu le déposer, parce que les conservateurs et le Bloc, encore une fois, ont formé une coalition et ont contesté la décision du président pour m'en empêcher. Alors, nous leur avons donné la chance de prendre la parole pour proposer l'amendement eux-mêmes. Tout ce qu'ils avaient à faire, c'était de présenter l'amendement et de s'en attribuer le mérite. Je ne veux même pas qu'ils l'utilisent dans le même sens que les libéraux, je veux juste que nous finissions cette étude.

● (18620)

[Traduction]

Dan Albas: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Quel est votre rappel au Règlement, monsieur Albas?

Dan Albas: Je pensais que vous aviez dit qu'il n'y avait pas d'amendement à l'étude.

Le président: Oui. Il fait référence...

Dan Albas: Maintenant, je découvre, en l'écoutant parler, qu'il y en a un.

Le président: Il fait référence, je crois...

Stéphane Lauzon: Oui.

Le président: ... à l'amendement qu'il a proposé et qui a été rejeté.

Stéphane Lauzon: C'est l'amendement que j'ai proposé, sans succès.

Dan Albas: Ah. C'est celui qui n'existe pas, que nous avons réglé et dont il ne cesse de parler.

Stéphane Lauzon: Oui. C'est bien cela.

Le président: Il parle maintenant de l'importance de réévaluer la situation dans l'espoir que nous puissions trouver une solution, monsieur Albas.

Dan Albas: Je pense que s'il présentait à nouveau une motion là-dessus, monsieur le président, vous la déclareriez irrecevable parce que nous en avons déjà discuté.

Le président: J'espère que M. Lauzon pourra convaincre tous les membres de réévaluer leur position sur ces questions.

Corrigez-moi si je me trompe, monsieur Lauzon. Je ne peux pas parler pour vous, monsieur.

Stéphane Lauzon: En ce qui concerne votre rappel au Règlement, si vous me dites que je peux revenir à la motion telle qu'elle était auparavant et que le Bloc dit la même chose, je vais y revenir.

Dan Albas: Nous en avons déjà disposé.

Je ne vois tout simplement pas pourquoi le député continue de faire référence à un point sur lequel on ne peut pas revenir.

Le président: Monsieur Lauzon, je vous encourage à parler de la motion dont nous sommes saisis.

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

Le président: Oui, monsieur Lawrence.

Philip Lawrence: En avez-vous assez de lui servir de caution, ou...

Des députés: Oh, oh!

Le président: Non, pas du tout. C'est la raison de ma présence ici. C'est d'ailleurs pour cette raison que je me suis présenté aux élections il y a 10 ans.

Des députés: Oh, oh!

[Français]

Le président: Avant de revenir à M. Lauzon, je dois donner la parole à M. Garon, qui invoque le Règlement.

Jean-Denis Garon: Je ne suis peut-être pas à jour concernant les règles, mais je ne suis pas certain que les deux derniers rappels au Règlement étaient réellement des rappels au Règlement. Est-ce le cas?

Le président: Ils ont demandé à M. Lauzon de parler du sujet dont il est question, soit la motion qui a été déposée par M. Barsalou-Duval. Comme je l'ai dit à M. Lauzon, je demande à tous les députés qui prennent la parole de parler de la motion. Merci.

Stéphane Lauzon: Merci.

[Traduction]

Encore une fois, merci pour la pause. Je vous en suis reconnaissant. J'ai bu un peu d'eau et j'ai repris mon souffle.

Dan Albas: Vous pouvez céder la parole et faire une pause, si vous le souhaitez.

Stéphane Lauzon: Pas de problème. C'est bon.

Dan Albas: Non, ça ne l'est pas, mais ce n'est pas grave.

Stéphane Lauzon: Non, non. Je veux dire que je suis prêt.

[Français]

Jean-Denis Garon: Monsieur le président, je comprends que les gens sont fatigués, mais, quand on discute de part et d'autre, ça rend le travail des interprètes plus difficile. Je le mentionne aussi pour leur sécurité auditive.

Le président: Vous avez absolument raison. Je rappelle à nos collègues qu'il faut éviter d'avoir des discussions lorsqu'on n'a pas la parole. Merci beaucoup.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

Dan Albas: Je tiens à m'en excuser auprès des interprètes. Je vais essayer d'attendre mon tour avant de parler.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas. Je suis sûr que les interprètes vous en sont reconnaissants.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci.

Le témoin dont je parlais, qui a 34 ans d'expérience, encore une fois, nous a fait part de plusieurs problèmes, mais parlons maintenant des solutions que nous pourrions mettre en place, parce qu'il y en a. Il nous a dit qu'il devrait y avoir un contrôle accru sur le terrain pour faire des vérifications. Pour ça, il faut augmenter les effectifs. Pouvons-nous travailler avec les provinces et les territoires pour augmenter les effectifs? Pouvons-nous augmenter nos propres effectifs pour détecter plus efficacement toutes les fraudes fiscales qui ont cours et qui touchent divers ministères, notamment en ce qui a trait au Régime de pensions du Canada?

Avec ce témoin, on a aussi parlé de l'importance d'avoir des sanctions claires. La répression, ça fonctionne. Par exemple, au début de l'année scolaire, en septembre, on envoie des policiers dans les zones scolaires pour surveiller la circulation, et ça fonctionne. Nous connaissons tous quelqu'un qui s'est fait prendre à rouler plus vite que la limite permise dans une zone scolaire. Pourrait-on augmenter la répression? C'est ce que le témoin a dit. Pourrait-on établir des sanctions claires pour sévir contre les entreprises qui embauchent illégalement? Je ne sais pas quel pouvoir nous avons à cet égard, mais nous pourrions au moins formuler des recommandations et mettre en place des solutions.

Ensuite, le deuxième témoin nous a parlé des assurances. Comme je l'ai dit plus tôt, les primes d'assurance coûtent de plus en plus cher. Il nous a parlé de l'établissement d'une base de données nationale inspirée d'un modèle américain qui permettrait à toutes les provinces d'avoir accès aux informations d'assurance. Ce n'est pas pour les rendre publiques, pour répondre à la question du député du Bloc québécois, mais bien pour travailler avec les provinces dans le but d'attraper les fautifs. Ce n'est pas parce qu'un chauffeur illégal traverse la frontière d'une autre province qu'il devient légal. La main gauche devrait parler à la main droite. Il devrait y avoir un partage d'information à l'échelle du Canada.

Par ailleurs, on a aussi proposé de renforcer les vérifications, et, pour ça, on a du travail à faire concernant les permis de travail, les visas et les travailleurs étrangers temporaires. Pourrions-nous en faire une recommandation? Plus tôt, j'ai dit que le ministère de la Sécurité publique pourrait être concerné, mais le ministère de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté pourrait-il aussi être concerné? Plusieurs ministères ont influencé nos recommandations. Nous avons travaillé avec les responsables de la sécurité publique des provinces et les inspecteurs routiers, mais nous pouvons aussi travailler avec les ministères fédéraux pour résoudre les problèmes liés au modèle « Chauffeurs inc. ».

Nous avons aussi discuté avec ce témoin des campagnes nationales de sensibilisation. Je vous ai parlé de l'importance d'attirer plus de femmes dans les écoles de formation professionnelle et dans les métiers non traditionnellement féminins, et ça passe essentiellement par des campagnes de sensibilisation. Par exemple, au début de l'année scolaire, pour inciter les conducteurs à ralentir, il y a des municipalités qui mettent une grosse banderole sur un autobus scolaire qui dit: « Attention, l'année scolaire débute cette semaine ». C'est une belle image. Quand j'étais responsable de la sécurité publique à Gatineau, à titre de conseiller municipal, entre 2009 et 2011, nous avons fait la même chose et, encore aujourd'hui, la Ville de Gatineau continue de le faire pour sensibiliser les conducteurs à l'importance de ralentir dans les zones scolaires.

• (18625)

Alors, je crois qu'une campagne nationale de sensibilisation permettrait d'éduquer les gens sur cette situation et de répondre aux besoins découlant du dossier « Chauffeurs inc. ». On pourrait aussi harmoniser toutes les normes de sécurité et établir un modèle de formation. Depuis 2017, l'Ontario a un modèle qui rend la formation obligatoire et, aujourd'hui, le gouvernement du Québec lui emboîte le pas. À partir du 15 décembre, au Québec, la formation sera obligatoire pour l'obtention d'un permis de classe 1. Ce que j'ai entendu de la part du témoin, en fait, c'est que le respect des règles ne doit pas être facultatif. C'est une condition de confiance, et nous appelons aujourd'hui à la solidarité, à la vigilance et à l'action. Nous devrions aller de l'avant et réussir à terminer cette étude en déposant des recommandations.

• (18630)

Le président: Un moment, s'il vous plaît, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Monsieur Albas.

Dan Albas: J'allais dire qu'il reste environ 20 minutes pour les ressources. Pouvez-vous le confirmer, parce que je crois comprendre que le comité de la justice...

Le président: Nous avons des ressources supplémentaires. Nous essayons simplement d'établir exactement jusqu'à quelle heure nous les aurons.

Dan Albas: J'ai entendu dire que c'était environ sept heures.

Est-ce exact?

Le président: Il reste encore bien des heures, mais j'essaie de savoir combien exactement, parce que les courriels continuent d'arriver.

Dan Albas: J'encourage simplement M. Lauzon à bien doser son intervention.

Stéphane Lauzon: Ce n'est pas un problème.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Ce qu'on a dit, lorsqu'on a échangé avec le témoin, c'est que la sécurité est une responsabilité partagée. Nous avons un rôle important à jouer à cet égard, comme gouvernement. Il faut travailler avec les provinces et les territoires et avec tous les corps de police. Il faut que toutes les parties concernées collaborent pour le bien de l'industrie du camionnage. Nous pouvons facilement mettre fin au

stratagème « Chauffeurs inc. » et aux pratiques illégales pour garantir la sécurité de tous sur nos routes. Nous devons le faire non seulement pour les camionneurs et les victimes, mais aussi pour nos familles, nos amis et tous ceux qui prennent la route pour aller travailler. C'est un peu ce que ce témoin nous a dit, et ce n'est pas n'importe qui. Quand on accueille des gens qui ont des décennies d'expérience, il faut les écouter. Chacun d'entre nous a de l'expérience dans son domaine, mais, quand une personne qui a une expérience précise comme celle-là vient nous parler, il faut en profiter.

Nous avons entendu d'autres sons de cloche. Vous savez que la formation me tient à cœur. J'ai eu l'occasion de rencontrer Ken Adams, le président de la Truck Training School Association of Ontario. C'est un ancien policier qui a travaillé avec M. Blair, député libéral et ancien chef de police de Toronto. Il dénonce des documents falsifiés. Quand un ancien policier dit ça, il faut le prendre en considération et réagir. On ne veut pas qu'il y ait des faux diplômes, des faux certificats ou des faux permis dans la société. Il est important que les examinateurs soient capables de trouver ces documents falsifiés.

Nous avons entendu un autre témoin dire qu'il suffisait de changer une lettre dans son prénom ou son nom de famille pour remettre le compteur à zéro. Maintenant, un ancien policier de Toronto vient dénoncer des documents falsifiés. Je pensais avoir tout entendu, mais Ken Adams m'a appris des choses impressionnantes sur cette question. Cet ancien policier spécialisé en circulation est propriétaire d'une école de camionnage et représente une association de 40 écoles indépendantes réglementées qui existe depuis plus de 30 ans. Peut-on trouver mieux, dans le domaine du transport, sauf un propriétaire d'école de pilotage qui est aussi un ancien pilote de F-18?

• (18635)

M. Adams a témoigné de la détérioration de la qualité de la formation et, surtout, des conséquences de la mauvaise formation que l'on peut constater sur le territoire canadien. Le problème n'est pas si compliqué que ça, en fait. À propos de la formation, il a dit à peu près la même chose que les autres témoins: le problème est la classification erronée des chauffeurs. Ça commence dans les salles de classe, lors des examens. Une entreprise de transport qui influence des écoles pour accélérer la formation, ce n'est pas bon signe. Il faut faire le ménage dans le processus d'accréditation lié aux permis, mais aussi dans les organismes qui donnent les permis. Cette accréditation, qui contribue au phénomène « Chauffeurs inc. », peut être extrêmement néfaste pour l'écosystème du camionnage. Je pense qu'on peut régler le problème en faisant de la sensibilisation, en améliorant la coordination entre les provinces et les territoires et en faisant des recommandations qui donnent au Canada un rôle à jouer.

[Traduction]

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

[Français]

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole.

[Traduction]

Philip Lawrence: Je me demandais à quelle heure nous allons faire une pause.

Le président: Nous devons faire une pause de 18 h 50 à 19 h 20 pour assurer la transition entre les interprètes qui travaillent virtuellement et ceux qui se joindront à nous en personne.

Philip Lawrence: Je tiens également, aux fins du compte rendu, à citer l'excellent groupe Inmotion:

[Français]

Et quoi qu'il advienne
Oui, je paierai le prix pour que tu reviennes

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup. Je ne suis pas sûr que les interprètes ont compris. Je suis certain qu'ils feront de leur mieux, comme toujours.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour 11 minutes, après quoi nous devons faire une pause.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je reviens au témoignage de l'ancien policier qui représente une association de 40 écoles indépendantes réglementées qui existe depuis plus de 30 ans. C'est toujours difficile d'entendre parler de classification erronée et de corruption, surtout quand on parle de documents falsifiés et d'examineurs soudoyés. Imaginez où ça pourrait nous mener. Des diplômés non qualifiés obtiennent de faux permis pour conduire des camions lourds. En même temps, c'est une forme d'exploitation des élèves. C'est tout un ménage qu'on a à faire. Ça traîne depuis très longtemps, et tout ça contribue directement à l'augmentation du nombre d'accidents mortels.

On a intérêt à ce que les écoles réputées ne ferment pas leurs portes, ce qui pourrait faire très mal à l'écosystème. Il faut aussi éviter la perte d'instructeurs qualifiés, qui veulent que le système fonctionne bien et qui doivent être protégés. C'est sans parler des nouveaux arrivants sous-payés qui sont privés de leurs droits et des avantages sociaux qui leur reviennent.

Il y a tout de même des pistes de solution à tirer des énoncés dévastateurs de ce témoin. D'abord, il faut plus de transparence concernant les liens entre les écoles et les transporteurs routiers. Alors, on doit surveiller ce qui se fait dans les écoles et s'assurer que c'est divulgué, pour que ce soit bien réglementé.

Il y a deux semaines, j'ai rencontré des représentants d'une école de pilotage de ma circonscription. Nous avons eu une excellente rencontre. Ils sont consciencieux, ils respectent le nombre d'heures de formation requis, ils ont un code d'éthique et ils s'assurent que chaque élève respecte les protocoles en place. Cette formation relève essentiellement du gouvernement fédéral et c'est aussi réglementé pour les examens du fédéral. À ce sujet, je peux vous assurer, pour avoir visité l'école, qu'on ne tourne pas les coins ronds. Cette formation peut coûter jusqu'à 120 000 \$ ou 130 000 \$ par élève.

Piloter un avion est un travail extrêmement important, mais conduire un camion l'est autant. L'ex-policier de Toronto a soulevé certains problèmes. C'est sûr que la transparence et la divulgation des liens entre les écoles et les transporteurs routiers sont importantes, mais les audits provinciaux non annoncés sur la qualité des programmes et des équipements sont aussi importants. Il ne faut pas non plus oublier l'échange d'information sur les véhicules, dont j'ai parlé plus tôt. Si un véhicule est défectueux, peu importe la province où il se trouve, il reste défectueux.

• (18640)

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Albas.

Dan Albas: Le député commence à se répéter. Je ne pense pas qu'il puisse continuer à faire référence à des choses qu'il a déjà dites. J'aimerais vous entendre déclarer que, s'il veut faire de l'obstruction, il doit parler du contenu original.

[Français]

Le président: Monsieur Lauzon, je vous rappelle, ainsi qu'à tous les autres membres, qu'il ne faut pas toujours répéter la même chose.

Je vous redonne la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Ce que je dis est directement lié aux propos de l'ex-policier de Toronto qui est venu témoigner ce jour-là. Il nous a dit que ça prenait une meilleure collaboration et qu'on pourrait créer un titre de compétence national. Nous pourrions inclure ça dans nos recommandations. Il a également proposé de créer un programme d'études harmonisé comprenant un module sur la lutte contre la traite des personnes.

[Traduction]

Le président: Monsieur Albas.

Dan Albas: Encore une fois, monsieur le président, il ne parle pas de la motion. J'ai le plus grand respect pour les gens qui peuvent faire de l'obstruction, mais leur obstruction doit porter sur la motion et les documents originaux. Le député commence peut-être à être fatigué. Dans ce cas, il devrait peut-être permettre à certains de ses collègues de se faire entendre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Je crois que M. Lauzon parle de la motion, alors je vais le laisser poursuivre.

[Français]

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, il est pertinent de parler de la création d'un titre de compétence national. Ce qu'il est important de mentionner, c'est que nous avons l'occasion d'en finir avec cette motion maintenant. On a eu la chance, plus tôt, d'accepter un amendement très raisonnable pour que nous arrivions à formuler des recommandations et à inviter les familles endeuillées à venir témoigner devant le Comité, en leur donnant le choix de le faire en personne ou de façon virtuelle, ainsi qu'en public ou à huis clos, pour les traiter avec dignité.

Cependant, aujourd'hui, on a refusé que cet amendement à la motion du Bloc québécois soit présenté, et c'est ce qui m'a amené à parler de l'ex-policier de Toronto qui représente une association d'écoles de formation qui existe depuis 30 ans. Il nous recommande de créer un organisme fédéral-provincial regroupant tous les acteurs. Ça peut faire partie de nos recommandations. On peut penser à Transports Canada, à l'Agence du revenu, aux écoles de formation...

[Traduction]

Connie Cody: J'invoque le Règlement.

Le président: Madame Cody.

Connie Cody (Cambridge, PCC): Il semble y avoir un problème d'interprétation.

Le président: Nous avons peut-être perdu l'interprétation.

Si c'est le cas, voulons-nous suspendre la séance, voir ce qui se passe du côté de l'interprétation et régler le problème? Je vous prie de confirmer.

[Français]

Je vais parler en français pour voir si l'interprétation fonctionne.

On me dit que ça fonctionne.

Vous pouvez continuer, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Merci beaucoup, madame Cody.

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci.

M. Ken Adams nous a recommandé de mettre en place un organisme fédéral-provincial qui regroupe tous les acteurs, dont Transports Canada, l'Agence du revenu du Canada et divers partenaires, afin de mettre en commun les données sur les récidivistes. Encore une fois, cette recommandation vient d'un ancien policier qui a l'habitude de faire de la répression. Nous pourrions facilement trouver des façons, entre nous, de sévir contre les fautifs dans ce domaine. Plus on en attrape et plus on améliore la conformité, plus les entreprises de camionnage voudront rester sur la bonne voie et redevenir des entreprises dignes de ce nom.

Nous avons une rare occasion de nous rattraper, et nous ne pouvons pas nous attaquer aux causes du phénomène des chauffeurs au rabais sans trouver de bonnes recommandations. Nous voulons mettre en œuvre des mesures pour nous assurer d'avoir des routes sécuritaires et fiables et pour résoudre les problèmes qui nous ont été soulevés à ce comité.

La formation des camionneurs est de compétence provinciale, mais je suis prêt à m'en mêler, et je suis convaincu que ça fait l'affaire du Bloc québécois, puisque certaines de ses recommandations relèvent aussi des provinces. La formation des camionneurs est de compétence provinciale, mais la sécurité publique relève du fédéral, et ça, j'y tiens vraiment. En travaillant ensemble, les provinces, le gouvernement fédéral et l'industrie du camionnage peuvent harmoniser les normes, soutenir les écoles et s'assurer que chaque camionneur sur nos routes est bien formé. C'est ce que je retiens du témoignage de Ken Adams. C'est un homme intègre qui a travaillé pour le Service de police de Toronto et qui est venu ici pour sonner l'alarme. Il mérite que ce comité l'écoute et demande à ses analystes de formuler les recommandations nécessaires, en vue de mener cette étude à terme.

Nous avons également reçu Mark Seymour, qui est le chef de la direction du Kriska Transportation Group. J'aime recevoir des représentants d'entreprises indépendantes et intègres. Il nous a présenté une donnée alarmante selon laquelle plus de 50 % des candidats veulent seulement travailler comme entrepreneurs. Sur le coup, il peut sembler plus alléchant de travailler comme entrepreneur, puisque, même si les coûts peuvent être un peu plus élevés, au fond, ça coûte moins cher. D'abord, on n'a pas à payer tous les frais et on est autonome. On peut conduire le nombre de kilomètres qu'on veut. C'est le chauffeur qui est responsable, et non l'entreprise. S'il tourne les coins ronds en inspectant son véhicule, c'est lui qui en est responsable. Souvent, le camion ne lui appartient même pas. Ce phénomène a une incidence sur la rentabilité des entre-

prises, et M. Mark Seymour nous dit que ce sont les candidats qui demandent de travailler comme entrepreneurs. C'est inquiétant.

On a entendu des femmes et des policiers parler de leur expérience, mais M. Seymour a 40 ans d'expérience dans le secteur. Il dirige une entreprise familiale de camionnage fondée il y a 47 ans. Il est passé 3 à 800 camions, et ce, en respectant les règles. Alors, il sait de quoi il parle, et il nous a carrément dit que le modèle « Chauffeurs inc. » affaiblit le système. Il en résulte une économie cachée, qui ne doit pas être. La concurrence est déloyale pour les entreprises qui sont conformes.

● (18645)

Tous les témoins que nous avons reçus ont dit la même chose, y compris le représentant d'une compagnie indépendante, transmise d'une génération à l'autre, qu'il a continué de gérer. Le modèle « Chauffeurs inc. » a des conséquences directes sur sa compagnie. En trois ans, il a réduit volontairement ses activités de 25 %, et ce, pour des raisons que nous connaissons. Il y a une difficulté sur le plan du recrutement. Nous parlions tantôt de la pénurie de main-d'œuvre. Elle est de moins en moins présente dans plusieurs domaines, mais elle persiste chez les conducteurs de camion. Il nous a dit être limité quant à la main-d'œuvre qu'il peut engager, ce qui entraîne des difficultés du côté du recrutement. De plus, il y a des limitations quant aux investissements dans le renouvellement de l'équipement. Oui, son entretien coûte plus cher. Le prix des camions a explosé. Je pense notamment à l'achat intégral d'un camion.

● (18650)

Le président: Monsieur Lauzon, je dois vous arrêter ici, parce qu'il est 18 h 50.

[Traduction]

Je vais suspendre la séance.

Ce sera votre tour à la reprise des travaux.

[Français]

Stéphane Lauzon: D'accord. Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: La séance est suspendue.

[La séance est suspendue le mardi 2 décembre, à 18 h 50.]

[La séance reprend le jeudi 4 décembre, à 8 h 17.]

● (22415)

Le président: Nous reprenons la 16^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

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

J'aimerais faire quelques observations à l'intention des membres. Tout d'abord, veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour l'activer, et veuillez vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas.

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

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

Le Comité a suspendu sa réunion le mardi 2 décembre, alors que le débat sur une motion était en cours. Nous reprenons donc cette réunion et le débat sur la motion modifiée de Xavier Barsalou-Duval, présentée le jeudi 6 novembre 2025.

Voici la motion, telle que modifiée:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux ministères des Transports, du Revenu et de l'Emploi de transmettre au greffier du Comité, dans un délai de 30 jours suivant l'adoption de la présente motion, toutes les correspondances, rapports, courriels et documents relatifs à la problématique de la non-conformité dans le secteur du camionnage depuis le 1^{er} janvier 2018; et

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

Cela n'a rien à voir avec M. Albas.

... Carmen Transportation, Ludwig Transport Limited, l'Association des Professionnels du Dépannage du Québec et Poste Canada.

M. Lauzon avait la parole, suivi de MM. Albas et Kelloway.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi d'entrer directement dans le vif du sujet. J'ai une bonne nouvelle: ce matin, je vais proposer un amendement à la motion originale. J'aimerais expliquer comment nous en sommes arrivés là dans cette étude.

Nous avons adopté une approche constructive. Nous avons même accepté un amendement favorable. Comme le président vient de le dire, nous avons ajouté l'Association des professionnels du dépannage du Québec comme témoin. Nous sommes prêts à aller jusqu'au bout pour proposer des recommandations. Nous nous entendons tous sur le même objectif, soit de permettre au greffier et aux analystes de terminer leur travail et de produire un rapport sérieux contenant de vraies recommandations.

Le cœur du problème se trouve vraiment dans la dernière partie de la motion. Nous avons tenté de déposer un amendement, qui a été rejeté à la dernière réunion. Comme vient de nous le dire le président, cette motion exige du Comité et demande aux ministères des Transports, du Revenu et de l'Emploi de fournir, dans les 30 jours — ce qui est impossible, selon moi —, toute la correspondance ainsi que tous les rapports, courriels et documents liés au problème de la non-conformité dans le secteur du transport routier. Cette demande irréaliste.

À la dernière réunion, nous avons peut-être raté l'occasion de déposer une motion pour plusieurs raisons, notamment, parce que nous n'avions pas les estimations de coûts. Je ne les ai pas plus ce matin et je ne connais pas plus le nombre de ministères. J'ai fait un peu de recherche, et je crois que cela peut tourner autour de six ou sept ministères, parce qu'il y a régulièrement des échanges entre les ministères.

Nous constatons qu'il existe vraiment une coalition entre le Bloc québécois et le Parti conservateur, qui maintiennent leur posi-

tion quant aux documents demandés en preuve. Après toutes les réunions que nous avons tenues, nous voyons clairement aujourd'hui la stratégie politique derrière cela. Ce n'est pas compliqué: on veut bloquer les travaux. Nous avons bien vu que les deux partis se sont entendus pour viser le même but, soit de nuire à la fin de cette étude. Ils vont même jusqu'à partager leur temps de parole pour arriver au même but.

Se promouvoir mutuellement sur le plan politique comme ça, selon moi, a permis de justifier une campagne de financement par les conservateurs sur le site du Bloc québécois. Imaginez comment ça peut être coordonné entre eux. Nous pouvons voir dans nos registres que les conservateurs protègent vraiment le Bloc québécois quant à la manière de se financer au moyen d'un site Internet.

Selon moi, le Bloc québécois devient ce matin la victime de tout cela. C'est normal que les conservateurs restent fidèles à leurs habitudes et transforment des bribes de nouvelles en fausses informations. On a l'habitude d'entendre répéter toujours les mêmes slogans pour éviter la vérité. Cela dit, la coalition fait des attaques coordonnées contre la présidence. Nous en sommes là. Nous avons vu au cours des dernières réunions qu'on est allé jusqu'à défier la présidence en inventant un prétexte selon lequel il y avait priorité de parole. Le Bloc québécois s'est fait entraîner dans ce mensonge afin d'empêcher les libéraux d'obtenir la parole.

● (22420)

Ce n'est pas dans les habitudes du Bloc québécois d'être de connivence avec les conservateurs. Toutefois, nous constatons aujourd'hui qu'ils le sont bel et bien. Leur tactique équivaut à une attaque directe contre le fonctionnement du Comité et contre la présidence.

Sur son site Internet, le Bloc québécois a publié un article dans lequel il affirme que les libéraux refusent d'entendre les victimes, ce qui est faux. Sur la même page, il sollicite des dons politiques — il l'a même admis — en se servant des familles endeuillées. Nous en avons parlé à la dernière réunion. C'est simple: nous avons un coupable, mais nous blâmons quelqu'un d'autre, quelqu'un qui gère le site. Pourtant, si vous allez aujourd'hui sur le site du Bloc québécois et que vous cliquez sur l'article, la première fenêtre surgissante qui apparaît sert à demander des dons de 5, 15, 20, 25 \$. Cela se fait toujours en ligne. Je ne parlerais pas des fenêtres surgissantes de demandes de financement aujourd'hui si elles n'étaient plus là. Si la situation avait été corrigée, on serait ailleurs.

La coalition a empêché le dépôt de l'amendement que nous avons proposé, pourtant conforme aux termes de la motion d'origine. J'ai repris exactement le libellé de la motion d'origine. Nous avons mis de l'eau dans notre vin, mais, encore une fois, les conservateurs ont défié la présidence pour déclarer l'amendement irrecevable, ce qui est totalement faux. Encore une fois, le Bloc québécois est entré dans leur jeu. C'est comme s'il était maintenant dépendant des conservateurs, comme si la coalition l'amenait à répondre aux besoins des conservateurs. Aucune administration sérieuse n'accepterait de produire tous ces rapports, tous ces courriels, tous les documents existants liés à la non-conformité du secteur du camionnage. Nous ne cautionnerions jamais une demande aussi extrême.

Nous faisons face à une absence totale de volonté d'achever l'étude. Le Bloc québécois et le Parti conservateur n'ont aucune intention de terminer cette étude. Ce n'est pas la question des deux réunions qui pose problème, parce que, durant tous les échanges que nous avons eus, il a toujours été question de tenir deux réunions. Nous avons même proposé de rencontrer les témoins des familles endeuillées à huis clos, et cela a été jugé non recevable par l'opposition. C'est comme s'il n'y avait pas de solution.

Allons-nous tenir trois, quatre réunions? Allons-nous allonger la liste des témoins, ajouter des amendements pour pouvoir prolonger cette étude? On ne connaît pas l'avenir, mais il y a une chose qu'on connaît, c'est l'objectif. Cet objectif n'est pas de rétablir la sécurité routière, mais bien c'est de bloquer la fin de cette étude.

Une motion aussi large que celle dont nous sommes saisis peut violer le principe de proportionnalité parlementaire. Selon la pratique parlementaire, une motion doit être proportionnelle au but. Je l'explique ici. Nous cherchons à comprendre une problématique de non-conformité dans le secteur du camionnage. C'est ça que nous voulons. Nous voulons trouver pourquoi les chauffeurs ne se conforment pas aux règles, mais nous voulons obtenir toutes les communications. On ne sait pas pourquoi. Ce n'est même pas pertinent. On exige des documents non ciblés. Ce manque de ciblage entraîne donc des coûts déraisonnables. On parle de millions de dollars. De plus, ça devient un outil d'obstruction politique ou, tout simplement, un outil de reddition de comptes.

Nous sommes favorables à la transparence, mais nous nous opposons à la surcharge administrative qui ralentit l'action, qui coûte cher aux contribuables et qui détourne la fonction publique du travail essentiel qu'elle doit accomplir en faveur de la sécurité routière.

● (22425)

Ce matin, nous partageons le même but: arriver à nos fins et rédiger un rapport. Nous voulons faire des recommandations, afin d'aider les autres ordres de gouvernement, les entreprises et les citoyens de nos circonscriptions, qui ont témoigné à propos d'une problématique sérieuse, et qui dure depuis assez longtemps.

Monsieur le président, j'aimerais déposer un amendement.

Je dois le déposer pour moi, pour le bien des citoyens et pour le bien de la gestion financière canadienne. Avant de le faire, je crois nécessaire, et même impératif d'expliquer clairement pourquoi cet amendement s'impose aujourd'hui. Il faut le dire: si nous voulons respecter le mandat de ce comité et éviter que certains détournent nos travaux de leur objectif réel, cet amendement est indispensable. Nous ne pouvons pas laisser planer le moindre doute sur l'importance de revenir à une démarche sérieuse, responsable et conforme à ce que les citoyens attendent de nous.

Je vais donc exposer les raisons qui justifient cet amendement. Je garderai mon tour de parole immédiatement après son dépôt, afin de vous en parler plus en détail. Je voudrais quand même justifier ma proposition d'amendement. Mon amendement vise à ce que la motion soit modifiée en remplaçant « depuis le 1^{er} janvier 2018 », après le mot « camionnage », par ce qui suit:

, et que le ministère des Transports, des Finances et de l'Emploi fournisse au Comité le coût total et le temps nécessaire à la préparation de ces documents

Je crois qu'il est très important de parler de l'importance des coûts nécessaires à la saine gestion financière. J'aimerais prendre quelques minutes pour vous transmettre cet amendement dans les

deux langues officielles. Évidemment, j'ai travaillé en français, mais j'aimerais vous le transmettre en anglais aussi.

Je demanderais deux ou trois minutes, afin que nous puissions transmettre le document à tout le monde.

● (22430)

[Traduction]

Dan Albas: J'invoque le Règlement.

Le président: Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes, le temps d'obtenir une traduction, puis nous passerons à votre rappel au Règlement, monsieur Albas.

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

● (0830)

(Pause)

● (0835)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

M. Albas invoque le Règlement. Avant cela, je veux simplement confirmer que tout le monde a la traduction de l'amendement proposé par M. Lauzon.

[Français]

M. Barsalou-Duval me fait signe que c'est le cas.

[Traduction]

Monsieur Albas, vous avez la parole pour votre rappel au Règlement.

Dan Albas: J'ai examiné la motion et, encore une fois, elle élargit la portée d'une manière qui ne correspond pas à l'intention initiale. L'intention initiale était d'obtenir de la documentation du gouvernement pour l'étude. Je ne crois pas que notre étude révélera combien l'étude coûte au gouvernement. Honnêtement, on ne peut pas mettre un prix sur la démocratie.

Notre travail consiste à demander des comptes au gouvernement, et non à le laisser nous demander des comptes.

J'ai confiance en nos fonctionnaires, monsieur le président. Je vous demanderais de déclarer cette motion irrecevable parce qu'elle modifie radicalement l'intention de la motion en mettant l'accent sur le travail du Comité plutôt que sur le travail du gouvernement.

Le président: Merci, monsieur Albas.

Ma décision est que je ne pense pas que ce soit le cas. À mon avis, nous joignons habituellement des échéanciers, des dates ou des informations précises pour un maximum de transparence. Dans ce cas précis, on demande l'ajout de ce qu'il en coûterait d'adopter cette motion, alors je la déclare recevable.

Allez-y, monsieur Lawrence.

Philip Lawrence: Monsieur le président, voilà qui me pose un certain nombre de problèmes, dont l'absence de toute façon précise d'établir les coûts. La plupart des gens qui feraient ce travail sont payés de toute façon, alors je ne crois pas que, à première vue, ce soit même interprétable. Pour cette raison et pour les raisons de mon collègue, je vais devoir contester votre décision, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lawrence.

Je vais céder la parole au greffier.

Le greffier: La question est la suivante: la décision de la présidence est-elle maintenue?

(La décision de la présidence est cassée par 5 voix contre 4.)

Le président: Merci beaucoup.

La décision de la présidence a été cassée, alors l'amendement n'est plus valide.

Je vous cède la parole, monsieur Lawrence.

Philip Lawrence: J'invoque brièvement le Règlement, monsieur le président.

Voilà pourquoi, lorsque nous avons invoqué le Règlement tout à l'heure, le rappel au Règlement aurait dû être pris en compte avant de passer à la traduction. Je ne dis pas cela pour insister sur ce point, mais pour des discussions futures. Si, en fait, quelqu'un présente une motion et qu'un rappel au Règlement est invoqué, il devrait être entendu avant la suspension des travaux pour la traduction, car nous avons fait perdre du temps au Comité.

Merci.

Le président: Je comprends très bien, monsieur Lawrence. Vous savez que je suis de bonne volonté sur cette question.

Chers collègues, mon intention... À titre de Québécois représentant une circonscription composée à 50 % de francophones et à 50 % d'anglophones, et ayant entendu à plusieurs reprises les députés du Bloc affirmer que nous considérons généralement la traduction comme une étape secondaire, je finirai toujours par entendre les rappels au Règlement.

Si la traduction permet aux députés de mieux comprendre la question à l'étude, je préfère toujours procéder à la traduction, puis m'assurer que je peux écouter ensuite le point de vue des députés. C'est ma position par défaut en matière de traduction à la Chambre. Je tenais simplement à le préciser.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais, d'abord et avant tout, remercier tout le personnel. Comme vous le savez, on travaille essentiellement en français. Or, en si peu de temps, les employés ont pu traduire un amendement pour le transmettre au Comité. Cela prouve à quel point ils sont dévoués, ce qui facilite notre travail.

Vous comprendrez qu'étant donné que cet amendement a été rejeté par renversement de la décision du président, il n'y aura pas de vote. Évidemment, je ne demanderai pas de vote sur une motion qui n'existe pas. Toutefois, je tiens tout de même à vous expliquer pourquoi je suis arrivé à la conclusion qu'il était nécessaire de faire l'analyse du coût de la préparation des documents demandés.

J'ai entendu MM. Lawrence et Albas dire qu'il n'y a pas de coût à la démocratie. Toutefois, il y a un coût à faire de la politique. D'ailleurs, quand ce comité veut aller sur le terrain ou recevoir des témoins, il doit d'abord approuver des coûts. En effet, les témoins viennent de partout au Canada. Or, il semble que ce qui est bon pour l'un n'est pas nécessairement bon pour l'autre. Nous demandons tout simplement une saine gestion. La motion demande une mobilisation de plusieurs ministères. Je pense que le fait de leur demander de nous fournir le coût associé à cette demande était la bonne chose à faire pour avoir une bonne gestion responsable. Cela

aurait permis au Comité de prendre une décision. Peut-être que le Comité aurait pu, par exemple, en demander moins, ou encore cibler une demande en particulier, afin de minimiser les coûts.

On dit que les employés travaillent de toute façon et qu'ils sont payés de toute façon. Cependant, ils ne sont pas payés pour faire de la recherche, pour créer des documents, pour faire des PowerPoint, pour se préparer et pour parler à d'autres ministères afin de trouver des documents. Ils sont payés pour servir nos citoyens. J'aurais voulu savoir combien d'heures supplémentaires seraient nécessaires pour faire ce qui est demandé dans la motion dans un délai de 30 jours. C'est possiblement impossible.

Non seulement on pourrait avoir les chiffres, mais...

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

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

Dan Albas: Cela concerne d'abord la pertinence, puis la répétition, car le député ne cesse de faire référence à une motion qui a été traitée de manière définitive par le Comité. Il n'aime peut-être pas cela, car il revient constamment sur les mêmes éléments.

Monsieur le président, l'obstruction, aussi honorable que cette activité soit-elle, doit respecter certaines conditions. Je m'attends de vous, à titre de président, que vous vous assuriez que, dans le cadre de son intervention, le député s'en tient à la motion à l'étude et qu'il présente de nouveaux éléments.

Si le député n'arrive pas à trouver de nouveaux arguments, il peut peut-être s'adresser à son personnel dévoué — nous en avons des deux côtés —, qui pourra lui en fournir.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

J'aimerais rappeler à M. Lauzon qu'il faut parler de la motion qui est sur la table.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je vais faire un lien avec la motion qui est sur la table. On parle de la partie de la motion qui demande de mobiliser plusieurs ministères. On ne parle plus de l'amendement que j'ai déposé. On parle de la partie de la motion, directement liée à mon amendement, qui demande à plusieurs ministères de faire des recherches afin de transmettre au Comité des courriels internes et externes, des notes de brefs, des textos professionnels, des messages envoyés sur l'application Teams, des documents éphémères, des brouillons qui ont été échangés et d'autres communications entre des employés à plusieurs niveaux des organisations. C'est une demande qui implique des coûts considérables. Le coût administratif d'une telle demande vient principalement du tri et de la vérification. Il y a aussi les vérifications juridiques, parce qu'on doit faire attention à ce qui peut être divulgué. En effet, il faut protéger les renseignements personnels et les renseignements délicats.

Cette demande représente des millions de dollars. Je sais que les conservateurs n'aiment pas que je reprenne les raisons pour lesquelles ils ont défié le président afin d'empêcher le dépôt de mon amendement. Toutefois, la partie de la motion qui demande au gouvernement de fournir des documents au Comité dépasse le cadre du mandat de ce comité. Si cette demande est adoptée, ce sont des centaines de fonctionnaires qui seront mobilisés. Cela représente des milliers d'heures-personnes. Pendant ce temps, ces employés ne feront pas leur travail habituel. On doit mettre en place des programmes et répondre aux citoyens. Or, le fait de mobiliser un seul ministère de cette façon va nuire à toute la chaîne d'approvisionnement des services aux citoyens. J'ai été secrétaire parlementaire du ministre des Services aux citoyens et j'ai eu l'occasion de faire une tournée pancanadienne. Je peux vous dire que les employés sont dévoués...

Xavier Barsalou-Duval: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lauzon, il y a un rappel au Règlement.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais savoir s'il est possible de voter sur une partie de la motion et, dans un deuxième temps, de terminer le débat, si telle est la volonté du Comité. Peut-être que le greffier pourrait nous informer à ce sujet.

Le président: C'est une bonne question. On ne peut pas faire cela. Toutefois, on peut retirer la motion, puis en proposer deux nouvelles.

Xavier Barsalou-Duval: Est-ce qu'on peut proposer de scinder une motion?

Le président: C'est possible de le faire, à condition d'avoir le consentement unanime du Comité.

Si les membres du Comité souhaitent en discuter, je peux suspendre la séance pendant deux minutes. Si cela peut aider le Comité, je pense que cela en vaut la peine.

[Traduction]

Chers collègues, je vais suspendre la séance pendant deux minutes, car nous trouverons peut-être un terrain d'entente. Ce n'est peut-être pas le cas, mais j'ai bon espoir, car c'est la période des Fêtes.

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

● (0850) _____ (Pause) _____

● (0910)

Le président: La séance reprend.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Après de longues discussions, je pense qu'on a une entente, monsieur le président.

J'aimerais demander le consentement unanime du Comité pour que M. Xavier Barsalou-Duval, du Bloc québécois, puisse modifier sa propre motion au moyen d'un amendement.

[Traduction]

Un député: Non.

Stéphane Lauzon: Pourquoi pas?

[Français]

Le président: Je pense que...

Stéphane Lauzon: La question est pour le greffier et le président, premièrement. On doit demander le consentement unanime. On doit d'abord respecter les règles.

Le président: Je vais vérifier la bonne marche à suivre. Je pense qu'il faudrait d'abord retirer la motion qui est débattue actuellement.

Stéphane Lauzon: Je pense qu'on peut garder la motion qui est débattue actuellement et demander le consentement unanime pour que M. Barsalou-Duval puisse amender sa propre motion.

[Traduction]

Dan Albas: Non.

Le président: Techniquement, chers collègues, la solution serait d'obtenir le consentement unanime pour retirer la motion dont nous sommes saisis. Nous devrions ensuite présenter deux motions distinctes. Quoi qu'il en soit, nous n'avons visiblement pas le consentement des conservateurs pour adopter la motion.

Nous n'avons malheureusement pas le consentement unanime pour faire cela, monsieur Lauzon.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: On a fait une tentative. Maintenant, je dois décider si je dois proposer l'amendement pour qu'on puisse aller de l'avant. Je ne trouve pas l'idée mauvaise. J'ai toujours dit qu'il fallait aller de l'avant et qu'il fallait rencontrer les témoins et les familles endeuillées.

Monsieur le président, étant donné que, selon les règles de procédure, un député ne peut pas proposer un amendement à sa propre motion, j'aimerais proposer un amendement.

Je propose de diviser la motion en deux parties. La partie de la motion où on demande au gouvernement de fournir des documents au Comité peut rester telle qu'elle est afin qu'on y revienne plus tard.

Je propose de modifier l'autre partie de la motion afin qu'elle indique ceci:

Que le Comité ajoute deux réunions supplémentaires de deux heures chacune dans le cadre de l'étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, afin que soient entendus, dans la première rencontre, les témoignages des victimes des camions lourds en privé, si les témoins le préfèrent, et les représentants des organismes Justice for Truck Drivers, le Caledon Community Road Safety Advocacy Group (CCRSA) et The Joy Smith Foundation, ainsi que, dans la seconde rencontre, les témoignages des représentants de 6S Trinity Transport, J+R Hall Trucking, Dan Express, Carmen Transportation, Ludwig Transport Limited, l'Association des professionnels du dépannage du Québec, l'Ontario Trucking Association, la BC Trucking Association et Postes Canada; que la prochaine étude soit sur les ports canadiens; et que le Comité fournisse immédiatement après ce témoignage des instructions de rédaction afin de permettre l'élaboration d'un rapport complet à l'intention de la Chambre des communes.

[Traduction]

Le président: Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: J'invoque le Règlement. Cette proposition dépasse tellement le cadre de la question qu'elle devrait être jugée irrecevable, mais elle concerne aussi des modifications antérieures qu'ils ont déjà proposées et sur lesquelles le Comité a déjà tranché.

Monsieur le président, tant en ce qui concerne l'ajout d'une étude sur les ports que le fait qu'ils soulèvent continuellement... Il y a deux très bonnes raisons pour lesquelles vous devriez déclarer cela irrecevable.

Le président: Je vous remercie, monsieur Albas.

Je vais consulter le greffier pour vérifier si ces points ont déjà été soulevés.

• (0915)

(Pause)

• (0915)

Le président: Chers collègues, je viens de consulter le greffier. Je vais déclarer ces propositions irrecevables, car soit elles ont déjà été présentées, soit elles dépassent le cadre des travaux du Comité, c'est-à-dire la question actuellement à l'étude.

Monsieur Lauzon, je vais vous permettre de poursuivre votre intervention, mais selon ma décision, ces propositions dépassent la portée de la question dont nous sommes saisis.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci beaucoup, monsieur le président.

On aura essayé. On a tenté de conclure cette étude par deux moyens. D'abord, on a tenté d'obtenir le consentement unanime pour donner le droit au député du Bloc québécois de modifier sa propre motion au moyen d'un amendement. Les conservateurs ont refusé. Ensuite, j'ai essayé de proposer moi-même un amendement. Ça a été refusé.

[Traduction]

Dan Albas: J'invoque le Règlement.

[Français]

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon. Il y a un rappel au Règlement de la part de M. Albas.

[Traduction]

Dan Albas: Monsieur le président, nous avons déjà réglé cette question. Il doit donc commencer à présenter de nouveaux éléments au sujet de la motion et je vous suggère, monsieur le président, de faire respecter les règles en vigueur au sein du Comité.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Albas.

Je crois qu'il parle de la motion, mais je rappelle à tous les députés d'essayer, dans la mesure du possible, de s'en tenir à la motion dont nous sommes saisis.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Ce n'était qu'une introduction, un préambule. Avant la merveilleuse idée du député du Bloc québécois d'aller de l'avant afin de recevoir les témoins, on parlait de l'autre partie de la motion et des coûts extrêmes que son adoption entraînerait pour différents ministères. Avant d'être interrompu, je parlais des coûts reliés au tri de tous les documents demandés et à la vérification des renseignements afin que soient protégés les renseignements délicats ou confidentiels qu'ils pourraient contenir. Je disais donc qu'il était difficile d'évaluer combien coûterait tout ce travail, mais que cela représenterait des millions de dollars. Il s'agirait d'une importante mobilisation qui demanderait des centaines d'heures de travail des fonctionnaires.

En effet, si la motion est adoptée, il faudra retrouver chaque document, puis le vérifier, l'analyser et, souvent, le caviarder. Ainsi, un travail sera nécessaire afin de savoir ce qui peut être divulgué publiquement et ce qui doit rester confidentiel. Or, souvent, le fait que des documents sont caviardés est utilisé par les députés de l'opposition. Ceux-ci disent alors qu'ils ne peuvent pas lire et interpréter les documents fournis parce qu'ils sont caviardés. C'est toujours la même chose qui se répète. Toutefois, le caviardage vise à protéger les personnes visées par des renseignements. Il peut s'agir de protéger leurs biens personnels, leur famille ou leur entreprise.

Bref, une telle demande nécessite beaucoup d'énergie. Des centaines de fonctionnaires doivent être mobilisés, ce qui représente des milliers d'heures-personnes. Cela peut prendre plusieurs semaines de travail. Pendant ce temps, les employés ainsi mobilisés ne sont pas disponibles pour faire d'autres tâches.

Comme je l'ai dit tantôt, j'ai eu l'occasion d'être le secrétaire parlementaire du ministre des Services aux citoyens. J'ai donc eu l'occasion de connaître le travail des fonctionnaires qui sont les travailleurs de première ligne pour servir les citoyens. J'ai fait partie d'une étude pancanadienne pour améliorer les services aux citoyens offerts par Service Canada. J'ai traversé le Canada pour faire des consultations afin de rédiger un rapport. Aujourd'hui, je peux parler au nom des fonctionnaires en disant que la grande majorité d'entre eux sont des gens très dévoués dans leur travail. Ce sont des gens consciencieux. Leur semaine de travail est déjà complète. Ils ont beaucoup de travail à faire pour répondre à nos besoins et assurer la sécurité routière dans tous les ministères.

On sait que ce n'est pas juste une question de sécurité publique. Beaucoup de ministères seront affectés par cette demande. On dit que c'est une question qui relève principalement des provinces, mais le fédéral a quand même un rôle important à jouer en matière de fiscalité, d'administration et de réglementation. Donc, si la motion est adoptée, les employés ne pourront pas avancer dans leur travail habituel. Or, ils travaillent, en ce moment, sur des programmes de conformité. Ils travaillent aussi sur la mise en œuvre de nouvelles mesures qui ont été annoncées dans le budget, que les conservateurs et le Bloc québécois ont rejeté. C'est 77 millions de dollars qui ont été investis en lien avec le dossier « Chauffeur inc. ». Ainsi, les fonctionnaires sont en train de travailler pour mettre à jour les normes de sécurité et créer de nouvelles règles afin d'attraper les fautifs qui détournent le système.

Par ailleurs, il y a un risque énorme d'exposer des renseignements personnels et des renseignements commerciaux extrêmement délicats. Il faut être très prudent. Il s'agit de renseignements sur des entreprises relatifs à la non-conformité. Si je m'oppose à cette demande, ce n'est pas parce que je veux protéger ceux qui sont non conformes, mais parce que la divulgation de tels renseignements peut nuire à certaines enquêtes et à certaines personnes qui sont en train de se faire prendre en défaut. De plus, il y a les renseignements personnels de ces travailleurs, mais il y a aussi les renseignements personnels de bons travailleurs qui ne sont pas fautifs et qui travaillent pour de bonnes entreprises.

On ne connaît pas la stratégie d'enquête. Personne, dans ce comité, n'est un spécialiste dans ce domaine. Cependant, je suis convaincu que la divulgation de renseignements demandée peut nuire au processus d'élaboration des enquêtes visant à trouver les fautifs par rapport au dossier « Chauffeur inc. ».

Sans aller trop loin dans les détails, on peut dire que des échanges peuvent aussi avoir été faits avec les provinces et les territoires. Il peut donc y avoir des détails concernant le travail des contrôleurs routiers. On a reçu un contrôleur routier du Québec, un homme extrêmement gentil. Il m'a invité dans un de ses postes de contrôle et il m'a même donné un écusson de contrôleur routier en guise de souvenir. Il m'a appris beaucoup de choses. Je ne voudrais surtout pas nuire à son travail. Évidemment, il nous a dit qu'il faudrait qu'il y ait une collaboration entre le gouvernement canadien et les provinces pour améliorer le processus d'échange de renseignements. On ne veut pas nuire au système et aux contrôleurs routiers. Or, la demande de renseignements proposée peut nuire aux communications entre le ministère fédéral et les provinces et territoires, et elle peut nuire au bon fonctionnement du système actuel.

On a le choix de mobiliser tout le personnel pour faire un exercice bureaucratique ou de le mobiliser pour assurer la sécurité routière. Pour nous, le choix n'est pas compliqué. Nous avons choisi la sécurité routière. Nous avons choisi de ne pas nuire à la fonction publique et de laisser les fonctionnaires faire leur bon travail au lieu de les mobiliser pour faire un exercice bureaucratique qui n'est pas nécessaire. En outre, j'ai parlé du risque que pose la divulgation des renseignements pour les clients, mais il y a aussi un risque pour le personnel. Il y a un risque par rapport aux renseignements commerciaux délicats. En effet, les communications visées concernent des personnes qui ont aussi eu des communications par rapport au plan ambitieux que nous avons pour le Canada, soit de développer davantage son économie. Or, dans la motion, il est indiqué qu'on veut toutes les communications. Puisqu'on demande toutes les communications, cela comprend les communications relatives au plan stratégique pour le développement économique du Canada et le plan pour un Canada meilleur. Donc, le fait de demander la totalité des documents existants peut nuire, étant donné les détails qu'ils peuvent contenir concernant le fonctionnement des organisations.

Quand j'ai fait une tournée pancanadienne, j'ai découvert qu'à l'intérieur de chacun des ministères, il y a du personnel spécialisé. Il y a également de nombreux niveaux. Les fonctionnaires de certains niveaux ont beaucoup de responsabilités, parce qu'ils sont des décideurs par rapport aux travailleurs de première ligne. Or, la motion propose d'utiliser ces travailleurs spécialisés pour faire du travail de caviardage rigoureux afin de protéger l'intégrité de l'écosystème du camionnage. Toutefois, on ne parle pas juste du camionnage, parce qu'on demande la totalité des documents et des échanges depuis 2018. Cela signifie qu'on demande à ce personnel spécialisé de ne pas faire son travail. On lui demande plutôt de caviarder des documents pour protéger l'intégrité du système.

Il y a des risques à demander ça. On s'expose à des poursuites. La divulgation de renseignements au Comité pourrait nuire à des entreprises qui sont droites. Or, ces entreprises ont déjà beaucoup de poids à porter sur leurs épaules. On les a entendues. Elles doivent déjà supporter la pression causée par le phénomène « Chauffeur inc. ». De plus, d'autres facteurs dans l'écosystème du camionnage font augmenter la pression sur elles depuis 2011. Elles doivent supporter des coûts croissants, comme les coûts d'administration. Alors, imaginez si une compagnie voyait ses renseignements divulgués. Cela pourrait lui nuire. Ce n'est pas ce qu'on veut en tant que comité. Si une compagnie droite a communiqué avec des fonctionnaires pour leur donner des exemples de bonne conduite, on ne veut pas que ses renseignements soient divulgués publiquement. On ne veut pas que les noms des compagnies qui ont collaboré soient publiés.

Les représentants qui sont venus témoigner l'ont fait pour aider ce comité. Alors, la demande de divulguer l'ensemble des renseignements et des communications depuis 2018 est irrecevable. Les renseignements demandés sont des secrets commerciaux. Quand j'ai fait le tour de plusieurs bureaux partout au Canada, j'ai eu l'occasion d'écouter des conversations entre des travailleurs de première ligne. Évidemment, je dois respecter la confidentialité de ces conversations. Je ne peux pas dévoiler des noms ni des renseignements précis, car ce sont des renseignements extrêmement délicats. On peut entendre des histoires d'horreur. Ce sont des travailleurs de première ligne. Imaginez si des communications contenant des renseignements confidentiels étaient dévoilées au grand jour, et je ne parle que des travailleurs de première ligne. En plus, on demande aussi de divulguer les communications entre les ministères. Donc, cela aurait un effet boule de neige sur d'autres ministères.

Xavier Barsalou-Duval: J'invoque le Règlement.

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

Xavier Barsalou-Duval: Est-ce qu'on pourrait savoir jusqu'à quelle heure le Comité a des ressources aujourd'hui?

Le président: On a suspendu la réunion pendant une demi-heure, donc je pense qu'on va en avoir jusqu'à 10 h 45.

Xavier Barsalou-Duval: Est-ce qu'il est possible de demander davantage de ressources pour continuer notre travail?

Le président: On a des ressources jusqu'à midi.

Si on tient compte de la suspension de 30 minutes, ça nous amène à 10 h 45, mais on peut continuer la séance plus longtemps. J'espère qu'on va trouver des solutions.

Xavier Barsalou-Duval: Tout le monde l'espère.

Le président: Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, je parlais de l'effet boule de neige que la demande de renseignements aurait sur d'autres ministères. En effet, les ministères ont dû faire affaire avec d'autres ministères. C'est une motion trop large, parce qu'elle ne touche pas seulement un ministère. Chaque mention d'un autre ministère dans un courriel va forcer ce ministère à faire une recherche en parallèle.

Je vais vous expliquer comment ça fonctionne. Plusieurs ministères ont des travailleurs de première ligne. Là, quand un ministère reçoit une demande, il doit l'analyser. Les travailleurs de première ligne de chaque ministère reçoivent beaucoup de formation, selon...

[Traduction]

Will Greaves (Victoria, Lib.): Monsieur le président, j'invoque le Règlement, car l'interprétation ne fonctionne pas.

Le président: D'accord.

Il semble que nous ayons le feu vert.

[Français]

On me fait signe que l'interprétation en anglais fonctionne correctement.

Vous pouvez continuer, monsieur Lauzon.

Stéphane Lauzon: Merci.

Chaque ministère qui doit faire une recherche doit travailler avec d'autres ministères en parallèle. Je vais vous expliquer comment j'ai perçu ça, lors de ma tournée pancanadienne à titre de secrétaire parlementaire du ministre des Services aux citoyens. Je tire mon chapeau à tous les fonctionnaires dévoués, encore une fois, qui nous représentent sur le terrain. Nous avons besoin d'eux pour servir les citoyens, et non pour produire des documents caviardés. Je n'ai rien contre le droit démocratique de demander des renseignements, mais on ne parle pas de renseignements précis, ici. On demande aux ministères de produire tous les documents relatifs à cette question remontant à aussi loin qu'en 2018.

Lorsqu'on demande aux fonctionnaires pourquoi ils ne sont pas capables de résoudre le problème de prime abord, ils disent que tout est une question de formation. Chaque employé de la fonction publique suit une formation continue pour avoir un portfolio varié ou pour devenir un spécialiste. Dans plusieurs ministères, il y en a qui reçoivent de la formation sur le dossier « Chauffeurs inc. ». Il faut donner aux travailleurs de première ligne la chance de recevoir toute la formation nécessaire pour répondre aux demandes. Par exemple, je pense à un employé d'un comptoir de Service Canada qui répond à la demande d'un chauffeur concernant l'assurance-emploi, le Régime de pensions du Canada ou une carte d'assurance sociale perdue.

Alors, non seulement les fonctionnaires doivent répondre aux besoins des citoyens, mais ils doivent aussi suivre une formation continue durant leurs heures de travail. Ces formations sont souvent données en ligne par leurs supérieurs ou par des firmes externes, et ça nous aide à avoir de bons employés qui ont le plus de connaissances possible. Ce qu'on veut éviter, c'est qu'un chauffeur, qu'il soit constitué en société ou non, fasse une demande de renseignements à un ministère et qu'on ne soit pas capable de lui répondre parce qu'aucun employé n'est disponible, ou parce que l'employé qui reçoit sa demande est trop peu expérimenté.

Lorsqu'un fonctionnaire n'est pas en mesure de répondre à une demande, il doit la faire escalader, comme on le dit dans le jargon des fonctionnaires. Ça veut tout simplement dire qu'il la remet dans le système pour qu'un employé plus expérimenté qui connaît le dossier puisse y répondre. Plus on fait escalader une demande, plus ça retarde le processus, et plus ça augmente la charge administrative. Si ces employés plus expérimentés ne sont pas disponibles parce qu'ils sont en train de rédiger des rapports, de faire de la recherche ou de travailler avec le contentieux pour savoir si quelque chose est légal ou non, on se retrouve devant un mur et on n'est pas capable de répondre aux besoins.

Quand je dis que ça peut impliquer plusieurs ministères, je pense aussi aux documents qui font double emploi, puisque plusieurs ministères peuvent avoir les mêmes communications. Il faut donc faire le ménage là-dedans pour éviter la répétition de tous les renseignements détenus par plus d'un ministère. Tous les ministères devront se parler. Ça va prendre une gestion du temps incroyable. Ce sont des centaines d'employés qui devront être mobilisés. On sait qu'un changement dans la gestion du temps nuit au fonctionnement d'une organisation. Tous ceux qui ont déjà été dans les affaires avant de devenir députés savent exactement de quoi je parle.

Je vais vous donner un exemple. Si on est censé recevoir une commande d'acier à 10 heures, mais qu'on reçoit un appel disant qu'on ne la recevra pas à temps parce qu'un chauffeur est absent, c'est tout le processus de réception de cette commande qui change. La dynamique change, les employés doivent être réaffectés à

d'autres tâches et ça entraîne une perte de temps. Chaque minute compte, pour une entreprise privée. Pour ce qui est du gouvernement, je comprends que les conservateurs et le Bloc québécois se foutent un peu de ce volet, mais ce n'est pas notre cas. Nous voulons être proactifs, fournir le maximum de détails et rencontrer les nouveaux témoins, les familles endeuillées, avec dignité, en leur donnant le choix de témoigner en public ou à huis clos.

Alors, nous voulons surtout éviter de faire une demande de production de documents qui va mobiliser toute la fonction publique. Toutes ces équipes devront être réaffectées à d'autres tâches qu'elles n'ont pas l'habitude de faire, et on aura du mal à traiter toutes les demandes de vérification de conformité liées aux entreprises de camionnage. De plus, les provinces et les municipalités devront attendre plus longtemps pour avoir du soutien concernant leurs projets routiers, on va devoir mettre de côté l'amélioration de toutes les normes liées aux inspections pour la sécurité publique, et ça va nuire à la gestion du Programme des travailleurs étrangers temporaires, qui est aussi un dossier chaud.

En ce moment, ce sont les citoyens et les entreprises qui paient le prix de cette diversion qui a été créée au Comité. Nous devons répondre aux besoins et formuler des recommandations pour arriver à nos fins. Compte tenu de l'urgence du dossier « Chauffeurs inc. », il est incohérent de demander la production d'autant de documents, remontant à aussi loin que 2018. Nous jugeons cette demande irrecevable, et nous ne céderons pas sur ce point. Nous ne demandons pas mieux que de travailler ensemble pour trouver des solutions.

Nous ne voulons surtout pas retarder la mise en œuvre des mesures de conformité qui ont déjà été annoncées. Le Québec a emboîté le pas à l'Ontario en annonçant qu'il y aura deux formations obligatoires pour obtenir un permis de classe 1, et cette nouvelle exigence entrera en vigueur dans 11 jours. Il s'est basé sur le Code canadien de sécurité, et nous en sommes fiers. Nous ne voulons pas bloquer l'amélioration des programmes que nous fournissons aux provinces. Nous voulons travailler davantage avec elles. L'Ontario a déjà agi il y a longtemps, mais il y a d'autres provinces qui ont des mesures assez avancées dans le domaine. Le Québec traînait la patte un peu, mais il a décidé de réagir dernièrement.

Par ailleurs, une motion trop large peut nous empêcher d'atteindre notre objectif commun, soit d'arriver à des recommandations. Revenons à la collaboration qu'il devrait y avoir entre les conservateurs, le Bloc québécois et les libéraux, dans des limites raisonnables. Nous avons choisi ensemble les témoins que nous voulions avoir. Nous avons même décidé, à l'unanimité, d'ajouter l'Association des professionnels du dépannage du Québec à la liste de témoins.

Nous sommes en attente et nous avons tous hâte de produire un rapport en collaboration avec les analystes, qui font un travail exceptionnel. Nous l'avons vu dans le cadre d'autres études. Nous avons vu le travail être accompli très rapidement quant à certains projets proposés par les analystes. Nous voulons mettre dans notre rapport les statistiques frappantes que nous avons reçues. J'en ai donné quelques exemples, cette semaine, et je pourrai vous en donner d'autres tantôt. Ce qui m'a le plus frappé, c'est d'entendre que les entreprises qui restent dans le droit chemin subissent une perte de profits de 20 % à 30 % chaque année. C'est très difficile à comprendre, encore aujourd'hui.

Par ailleurs, nous avons beaucoup mis l'accent sur le retour du feuillet T4A. Même M. Barsalou-Duval reconnaît que c'est un progrès majeur. Déjà, nous pouvons nous entendre là-dessus. Le gouvernement n'est pas fermé. Nous demandons simplement de travailler ensemble de façon ciblée, plutôt que de vider les serveurs des ministères. N'abusons pas de la fonction publique. Il faut favoriser la transparence, oui, mais pas une surcharge administrative qui ralentirait l'action, qui coûterait cher aux contribuables et qui détournerait la fonction publique du travail essentiel qu'elle fait pour assurer la sécurité routière. C'est ça qu'on a dit ce matin, essentiellement.

J'ai vraiment à cœur ce dossier pour plusieurs raisons, que vous connaissez. Il faut toutefois savoir qu'il y a beaucoup d'éléments concernant la sécurité routière qui nous touchent et dont nous devons tenir compte. Il y a aussi les statistiques qui nous ont été révélées par des témoins. Ce sont des statistiques qui font peur. Nous avons également reçu, aujourd'hui, des chiffres de la part de certains témoins. J'aimerais en partager quelques-uns avec vous.

D'abord, je veux parler du Québec. Pour le Québec, la SAAQ, soit la Société de l'assurance automobile du Québec, est une référence. Or, ni la SAAQ ni Transports Canada ne maintiennent de statistiques par catégorie de chauffeur. On a eu beau chercher les chiffres, on n'a rien trouvé, et personne, lors des témoignages, n'a donné au Comité des statistiques précises concernant les chauffeurs au rabais ou les chauffeurs qui participent au stratagème « Chauffeur inc. ».

Tous les témoins ont recommandé qu'on soit meilleur par rapport à l'échange d'information. Toutefois, en partant, on n'avait pas toutes les informations. En effet, il y a plusieurs catégories de chauffeurs. Il y a des chauffeurs au rabais, des chauffeurs qui participent au modèle « Chauffeur inc. », des chauffeurs qui respectent la loi, des chauffeurs qui sont travailleurs autonomes, des chauffeurs qui ont une compagnie, mais qui travaillent avec plusieurs compagnies et qui respectent donc la loi. Je pourrais vous parler, un peu plus tard, des différents statuts que les chauffeurs peuvent avoir. Cependant, la base de données dont je parle contient des données sur les types de véhicules. Il peut s'agir de camions lourds ou de tracteurs routiers. Toutefois, ces données ne comprennent pas le statut des chauffeurs. Il n'y a pas de données sur les chauffeurs au rabais ou les chauffeurs illégaux. Dans les données sur le nombre d'accidents et de décès, on ne comptabilise pas le statut d'emploi des chauffeurs impliqués. On compile seulement des statistiques générales. De plus, certaines statistiques de 2025 n'ont pas encore été compilées. Bref, on peut documenter les collisions impliquant les camions lourds. On peut le faire sans problème. Toutefois, on ne peut pas isoler, dans les données officielles, la part exacte des accidents impliquant des chauffeurs au rabais. Des témoins sont peut-être venus parler de certaines choses, mais il n'y a pas de données officielles à cet égard. Le Comité devrait donc demander, dans ses recommandations, que de telles données soient compilées.

Pour régler le problème du phénomène « Chauffeur inc. », il faut d'abord être capable d'attraper les fautifs. Il faut donc qu'il y ait des échanges de données entre les provinces, les territoires et le gouvernement du Canada afin de cibler plus facilement les fautifs et de les réprimer. La répression, j'y crois. En tant qu'ex-président de la Commission de la sécurité publique de Gatineau, je peux vous dire que la répression fonctionne. Gatineau a été la première ville canadienne à installer des radars photo à l'époque où j'étais le président de la Commission de la sécurité publique. On installait des radars photo là où il y avait des plaintes. À chaque endroit où on en instal-

lait, je vous garantis qu'on ne donnait pas beaucoup de contraventions, car les gens réduisaient leur vitesse. En outre, on a fait beaucoup de progrès en urbanisme avec l'aménagement des trottoirs et le réaménagement des routes pour donner aux gens l'impression que la route est moins large afin qu'ils ralentissent et qu'il y ait, ainsi, moins de contraventions à distribuer. Par contre, les camions ont la voie libre sur les autoroutes. On ne peut pas mettre de restrictions routières. On ne peut pas mettre des dos d'âne sur une autoroute et on ne peut pas y faire des aménagements pour faire ralentir les poids lourds. Donc, la solution de répression, c'est de donner les outils nécessaires aux provinces et aux territoires afin d'améliorer les statistiques et de mieux travailler ensemble.

Commençons par agir en tant que membres du Comité et par donner, le plus rapidement possible, des recommandations directement aux provinces, pour améliorer le sort des chauffeurs travaillant sous le modèle « Chauffeurs inc. ».

En 2024, au Québec, il y a eu 379 décès sur les routes, tout type d'usagers et de véhicules confondus. Je suis obligé de considérer dans leur ensemble les statistiques des accidents impliquant des véhicules lourds, tels que les camions lourds, les autobus scolaires, les autobus et les véhicules-outils, car il n'y a pas de statistiques consacrées aux camions lourds avec une remorque, incluant des chargements et un chauffeur illégal, un travailleur étranger temporaire ou quelqu'un qui n'a pas les compétences. Il n'y a pas de statistiques précises, mais il y a eu 100 décès dans des accidents impliquant des véhicules lourds, incluant les autobus scolaires, les autobus et les véhicules-outils, en 2024, contre 74 décès en 2023. Ça représente une augmentation de 35,1 %, ce qui est un record depuis 15 ans. C'est une augmentation considérable du nombre de morts sur nos routes. Nous sommes réunis aujourd'hui pour en parler et pour arriver à nos fins. La production de documents ne changera pas ces statistiques. Parmi ces 100 décès, 77 ont été causés par des collisions avec un camion lourd ou un tracteur routier, contre 57 en 2023. Ce sont les données que nous devons retenir.

Je le traduis en langage politique simple pour bien me faire comprendre: le nombre de décès dans les collisions impliquant un poids lourd a bondi de 35 % entre 2023 et 2024. Mes collègues peuvent utiliser ces données sur les médias sociaux. Le nombre de décès dans des accidents impliquant un véhicule lourd est passé de 74 à 100, dont 77 causés par des collisions impliquant un camion lourd ou un tracteur routier. Est-ce assez pour que notre comité propose des recommandations et passe à autre chose?

Il est question de décès. Beaucoup d'accidents ont de graves conséquences et des dommages collatéraux, parce que les décès impliquent des pères de famille, des mères de famille et même d'enfants. Des familles sont endeuillées et directement concernées par ces décès. Le nombre de personnes accidentées impliquées dans une collision avec un véhicule lourd monte à 2 514. Imaginons le nombre de compensations financières données par la Société de l'assurance automobile du Québec, ou SAAQ, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail ou des assurances privées. Imaginons les conséquences du nombre de blessés légers ou graves et du nombre de décès sur l'économie, sur les chauffeurs et sur les compagnies. Le chauffeur n'ayant pas livré la commande d'acier à une entreprise à 10 heures du matin a peut-être eu un accident, ou bien lui ou ses enfants étaient trop malades pour qu'il vienne travailler. Ceux qui attendent la commande ne connaissent pas la raison de son absence, mais espèrent qu'il ne fait pas partie des 2 514 personnes accidentées, légèrement ou gravement blessées, ou décédées en 2024. Ces 2 514 personnes représentent environ 9 % de toutes les personnes accidentées sur les routes du Québec en 2024. En 2023, 2 788 personnes étaient accidentées.

Les personnes accidentées qui occupaient un véhicule lourd, à savoir les chauffeurs et les passagers, étaient au nombre de 1 870 en 2024, contre 2 005 en 2023.

La SAAQ calcule aussi un « taux de décès des personnes accidentées impliquées dans une collision avec un camion lourd ou un tracteur routier, pour 1 000 camions lourds et tracteurs routiers en circulation ». En 2024, ce taux s'élevait à 0,4. Le taux de l'ensemble des personnes accidentées impliquées dans une collision avec un camion lourd ou un tracteur routier est de 10,3 personnes accidentées pour 1 000 camions lourds en circulation.

C'est sérieux. Ces statistiques font froid dans le dos.

Comme je l'ai dit dans mon préambule, les premières données partielles pour 2025 ne comprennent que les statistiques de janvier à août, puisque les compilations des données des mois suivants n'ont pas encore été faites. Toutefois, d'après les données provisoires, le bilan est de 235 décès sur nos routes au Québec cette année seulement. Certains de ces décès ont eu lieu sur l'autoroute que je prends tous les jours. Ce mois-ci encore, deux accidents graves ont eu lieu sur l'autoroute 50. Pour la même période, le bilan passe de 227 accidents mortels en 2024 à 235 en 2025.

Toujours de janvier à août, puisque nous n'avons pas les statistiques des mois suivants, huit occupants de camions lourds ou de tracteurs routiers sont décédés. C'est huit décès de trop. Durant la même période en 2024, il y en avait eu dix, donc, c'est moins que l'année dernière. C'est une moyenne de cinq décès par année. Je ne veux pas minimiser ce nombre, mais cinq familles sont directement touchées par ces décès. Chaque décès est un décès de trop.

Il faut considérer toutes les personnes accidentées, y compris les occupants de camions lourds ou de tracteurs routiers, et la gravité des accidents. De janvier à août 2025, il y a eu 323 personnes accidentées contre 291 en 2024. C'est une augmentation considérable. De 2020 à 2024, le nombre moyen de personnes accidentées et blessées à cause d'occupants de camions lourds ou de tracteurs routiers est de 319. Même si, sur la période de janvier à août, le nombre de morts parmi les occupants de camions lourds est légèrement en baisse par rapport à 2024, le nombre total de chauffeurs et de passagers de camions lourds accidentés est à la hausse.

Je connais davantage les données du Québec, mais il y a des données pancanadiennes. Les données pancanadiennes sont publiées par l'intermédiaire d'un bilan national établi par Transports Canada dans un délai de 18 mois, car ce sont des données assez lourdes à compiler. Je suis convaincu que mes collègues sont allés sur le site de Transports Canada et ont vu les conséquences sur notre préparation pour ce comité. Avant de recevoir les témoins, j'ai consulté certaines statistiques. Le dernier bilan complet disponible, dont j'aimerais parler, date de 2023. Il n'y a pas encore de statistiques officielles pour 2024 et 2025, parce que les fonctionnaires tardent à servir nos citoyens, travaillent sur différents programmes et compilent les programmes. Imaginons qu'à ce délai d'attente de 18 mois, nous ajoutons un autre délai pour exiger des documents. Il s'agit des mêmes personnes et des mêmes ministères, mais, si nous ajoutons le temps d'attente pour obtenir tous les documents et toutes communications de tous les ministères, le délai de 18 mois d'attente passerait peut-être à 36 mois. Or, nous voulons des données pour nous baser sur des faits, et nous voulons connaître les bilans pour mieux prendre les décisions.

Les statistiques de 2024 et 2025 pour tout le pays ne sont pas encore disponibles, mais je peux parler des statistiques de 2023. Au fédéral, le calcul des décès dans les collisions impliquant des véhicules commerciaux se base sur une autre définition. On appelle ça des véhicules commerciaux. En 2023, il y a eu 399 décès dans des collisions avec un véhicule commercial. Cette catégorie de véhicules inclut les camions lourds, les autobus, etc. Parmi les 1 964 décès survenus sur la route, 20 % ont été causés par des collisions avec un véhicule commercial. De plus, 29 occupants de camions lourds sont décédés. C'est 29 décès de trop parmi les occupants de poids lourds, c'est-à-dire de camions de plus de 4 530 kilogrammes environ. Il est question des transporteurs qui alimentent la chaîne d'approvisionnement partout au Canada.

Il y a 29 accidents mortels pour les occupants de camions lourds ou de tracteurs routiers, donc 58 chauffeurs ou passagers de camions lourds sont concernés, parce qu'il y a une stratégie de conduite en équipe, de voyage à deux, pour les camions lourds. Le passager n'est pas nécessairement responsable de l'accident, mais il est touché. Ainsi, en 2023, plus de 58 chauffeurs ou passagers de camions lourds sont morts dans des collisions impliquant un véhicule commercial. Le nombre de ces collisions est à la hausse depuis la pandémie. Il y a eu 336 décès en 2020, 362 décès en 2021, 376 décès en 2022, puis 399 décès en 2023. La tendance a été à la baisse, mais est repartie à la hausse. Aujourd'hui, selon les dernières statistiques, il y a environ 400 décès dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux.

Dans ce contexte, comment les chauffeurs au rabais, les chauffeurs de camion roulant selon le modèle « Chauffeurs inc. », sont-ils ciblés? Je parle de statistiques réelles présentées par Transports Canada. En tant que membres du Comité, comment pouvons-nous cibler les chauffeurs au rabais, les chauffeurs de camion roulant selon le modèle « Chauffeurs inc. »?

Aujourd'hui, notre objectif est de fournir des recommandations pour régler le problème des chauffeurs au rabais. Ce point s'éloigne strictement des statistiques. Nous aimerions avoir une base de données et des documents officiels, comme ceux que la SAAQ fournit au Québec et ceux que le gouvernement canadien produit par l'entremise de Transports Canada. Pouvons-nous tenir un registre des irrégularités des chauffeurs de camions sur nos routes? Pouvons-nous travailler avec des données pour établir des recommandations par l'entremise des analystes, et contribuer à la mise en commun d'informations appuyées sur des données ayant vraiment trait au dossier « Chauffeurs inc. »? Pouvons-nous travailler avec les ministères?

C'est 77 millions de dollars qui ont été investis à cet effet. Les conservateurs et les bloquistes ont voté contre ces 77 millions de dollars dans le budget, alors qu'ils peuvent améliorer la situation liée au problème « Chauffeurs inc. ». Nous bloquons ce comité pour ne pas progresser sur la rédaction du rapport, mais nous sommes prêts à recevoir des témoins, à recevoir les familles endeuillées dans le respect et la dignité, en leur donnant le choix de témoigner à huis clos ou en public. Nous sommes prêts à ça. Tout ce que nous voulons, c'est ne pas nuire à la fonction publique et ne pas demander la rédaction de milliers de documents, nécessitant des milliers d'heures de travail aux fonctionnaires, à des fins politiques.

Nous voulons des données, car c'est impossible de trouver la raison exacte de l'implication des « Chauffeurs inc. » dans les accidents à partir des données officielles dont je viens de vous parler. Nous pouvons rejeter la faute sur l'immigration ou les entreprises incompetentes qui ont tourné les coins ronds pour économiser en faisant moins d'inspections ou en engageant quelqu'un après lui avoir fait passer son permis en 24 heures. Nous pouvons rejeter la faute sur qui nous voulons, mais, si nous n'arrêtons pas les « Chauffeurs inc. » et n'allons pas de l'avant, le problème va continuer.

Les provinces l'ont compris et ont commencé à prendre les devants pour nous soutenir. Dans 11 jours, le Québec va obliger les futurs camionneurs à suivre deux formations, dont une aboutissant à l'obtention d'un diplôme d'études professionnelles, ou DEP. La deuxième formation est un programme impliquant une autre forme de formation professionnelle que le DEP afin d'obtenir l'équivalence d'une formation adéquate pour prendre nos routes.

Un article du *Journal de Montréal* rapportait qu'entre le 20 décembre 2024 et le 22 mars 2025, 142 collisions ou incidents impliquant des chauffeurs au rabais ont été répertoriés. Je ne sais pas d'où proviennent les données, mais cet article d'un média québécois dit qu'il y a eu 142 incidents ou collisions impliquant des chauffeurs fautifs, des chauffeurs au rabais. Nous avons le site d'intervention des autorités et le lieu des contrôles routiers par la police. Ce n'est pas une statistique de la SAAQ. Bien que ce ne soit ni une statistique, ni une compilation journalistique de signalements, ni un article scientifique, les contrôleurs routiers du Québec m'ont réellement fait part d'une hausse considérable du nombre de chauffeurs au rabais et m'ont rappelé notamment la hausse de 35 % du nombre de décès liés aux poids lourds entre 2023 et 2024.

Honnêtement, cette base de données officielle ne distingue pas les chauffeurs salariés et les chauffeurs au rabais, les chauffeurs constitués en société. Des Canadiens qui conduisent nos camions, qui sont en règle, qui ont suivi la formation et qui ont de l'expérience, sont parfois impliqués dans un accident. Ça s'appelle « un accident ».

Monsieur Lawrence, vous avez travaillé dans le secteur des assurances assez longtemps. Vous avez représenté des gens impliqués dans des accidents. Vous savez donc très bien que des gens de bonne foi, qui ont reçu la formation et qui conduisent bien peuvent quand même être impliqués dans un accident. C'est pour cette raison qu'ils s'assurent. De bonnes personnes ont subi des accidents, donc elles ne doivent pas être incluses dans ce que nous analysons aujourd'hui. En tant que comité...

Le président: Monsieur Lauzon, je vous rappelle qu'il faut vous adresser au président, et non aux autres membres du Comité, même si c'est pour dire quelque chose de positif.

Je vous remercie.

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, je m'excuse. Je m'adresse à vous pour indiquer qu'en tant qu'avocat, M. Lawrence connaît très bien ce sujet puisqu'il a travaillé pour des compagnies d'assurance. Je peux vous dire que, pour moi, parler...

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole pour un rappel au Règlement.

[Traduction]

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement. Même si le président a absolument raison, je suis tout à fait disposé à accepter le relâchement des formalités dans ce cas-ci. Si M. Lauzon souhaite s'adresser directement à moi, cela ne me pose aucun problème.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

[Traduction]

Stéphane Lauzon: Je vous remercie, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur le président, je m'excuse de cette inconduite. Pour moi, parler des personnes qui ont été pointées du doigt, sans le mériter, tout au long de l'étude est important.

Le président: Monsieur Albas, vous avez la parole pour un rappel au Règlement.

[Traduction]

Dan Albas: J'invoque le Règlement au sujet de la pertinence. Il n'a pas mentionné la motion. Un bon obstructionniste doit s'assurer de faire référence à la motion au moins toutes les trois minutes et demie. Je tiens à ce que M. Lauzon donne le meilleur de lui-même.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Albas. J'en prends bonne note.

Je rappelle à tous mes collègues, une fois de plus, que lorsque vous vous exprimez sur la motion, vous devez y faire référence et formuler des commentaires qui s'y rattachent autant que possible pour des raisons de pertinence.

Monsieur Lauzon, veuillez poursuivre votre intervention.

[Français]

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, ça me fait plaisir d'expliquer où je m'en vais. La motion principale parle vraiment des victimes. On en revient à la première portion de la motion, et il est question de trouver des solutions au problème.

Les témoignages reçus font non seulement état de décès lors de collisions dans 35 % des cas, mais aussi de préoccupations pour les chauffeurs non fautifs. Tous les témoignages contenaient des cris du cœur de compagnies venues nous voir pour nous demander si elles pouvaient continuer d'être conformes, de payer leurs frais, d'avoir des revenus, et d'être financièrement saines tout en restant conformes. C'est le cri du cœur que nous avons entendu.

Pour ce faire, il faut vraiment connaître la situation des compagnies et des chauffeurs qui conduisent pour ces compagnies. J'ai parlé du Québec, parce que j'ai un peu plus d'expérience à ce sujet, et j'ai parlé de Transports Canada, parce que c'est directement lié aux chauffeurs que nous étudions et c'est du ressort du gouvernement canadien.

Or, malheureusement, ce n'est pas mieux en Ontario. En 2023, selon le ministère des Transports de l'Ontario, il y a eu 106 décès dans des collisions impliquant de gros camions. La définition change encore, car il est ici question de « gros camions ». Les accidents impliquant de gros camions provoquent 17,2 % de tous les décès sur la route en Ontario. Beaucoup de routes de l'Ontario sont faites pour le transport routier et les gros camions. En 2022, la police provinciale de l'Ontario a répertorié 9 110 accidents impliquant des camions lourds, ce qui est un record en plus de 10 ans, et 71 décès en découlant. Comme j'en ai parlé aux membres du Comité tantôt, la principale cause est malheureusement la vitesse. C'est pourquoi j'ai parlé tantôt de la meilleure façon de réduire le nombre d'accidents, à savoir la répression relative à la vitesse.

Les principales causes des accidents sont la vitesse excessive et les changements de voies dangereux. C'est ce que je subis sur l'autoroute 50. À plusieurs reprises depuis 2015, en retournant à la maison, j'ai vu des véhicules dévier de leur route. Ce sont souvent des camions. Je n'ai aucune idée de ce que les chauffeurs font dans leur camion, mais les deux roues du camion sont dans ma voie. Sur l'autoroute 50, quelqu'un dans la lune fait un face-à-face. Si je n'étais pas vigilant sur l'autoroute 50, mes enfants se retrouveraient sans père, et mon épouse, sans mari, parce que des camions mettent les deux roues dans ma voie quand je retourne à la maison. Les changements de voie dangereux sont la deuxième principale cause des accidents.

Par ailleurs, on pense que les camions sont faciles à arrêter. Des véhicules coupent et pressent les camions sur la route. Les conducteurs comprennent mal le comportement des camions. Les chauffeurs de camion ont dit qu'ils ont de plus en plus peur les uns des autres. Ils ont peur des autres chauffeurs de camion. Des chauffeurs de camion sont venus dire qu'ils ont peur de leurs collègues d'autres compagnies, parce qu'ils risquent d'avoir un accident à cause des incompétents qui prennent la route.

Qui est mieux placé qu'un chauffeur de camion sur la route pendant des centaines d'heures par année pour témoigner que les chauffeurs de camion sont extrêmement dangereux sur la route? Les spécialistes de la province de l'Ontario ont dit que le manque de distance entre les véhicules est la troisième cause des décès causés par les camions lourds.

J'aimerais terminer ce point avec des statistiques très intéressantes selon lesquelles, au Québec, en 2024, le nombre de décès impliquant des véhicules lourds a augmenté de 35 % par rapport à 2023. Il y a eu 74 décès en 2023 contre 100 décès en 2024. Ce sont des données à retenir. Mes collègues peuvent les utiliser sur les médias sociaux pour dire que le Comité est là pour améliorer le sort des gens et trouver une façon de régler le problème « Chauffeurs

inc. ». Il s'agit du nombre de décès survenus à cause d'accidents impliquant des véhicules lourds le plus élevé depuis 15 ans. Transports Canada a affirmé qu'il y a une hausse continue du nombre de décès impliquant des véhicules commerciaux. En effet, en 2020, il y a eu 343 décès; en 2021, il y a eu 381 décès; en 2022, il y a eu 390 décès; et en 2023, il y a eu 399 décès. J'invite tous mes collègues à se souvenir de ces données, à lire les statistiques sur les collisions de la route Canada: 2023 de Transports Canada et les collisions impliquant des véhicules commerciaux au Canada, 2012-2021 de Transports Canada, ainsi qu'à parcourir le site de la Société de l'assurance automobile du Québec et le site du ministère des Transports de l'Ontario. Au Québec seulement, en 2024, 100 personnes ont perdu la vie dans les collisions impliquant un véhicule lourd, dont 77 à cause d'accidents impliquant des camions lourds ou des tracteurs routiers. L'augmentation de 35 % par rapport à 2023 m'interpelle beaucoup, et ce, avant même de distinguer la portion de ces données qui relève du modèle « Chauffeurs inc. ».

C'est pourquoi aujourd'hui, par l'entremise de nos recommandations, c'est important de donner les outils aux gouvernements provinciaux et à tous les acteurs du milieu pour trouver la solution. Nous devons donc travailler avec les analystes et le greffier pour arriver à nos fins, parce que la sécurité routière est extrêmement importante. Les gouvernements investissent des millions de dollars en publicité à la rentrée scolaire. Ils diffusent de la publicité sur la vitesse sur les autoroutes, notamment l'autoroute 417. Les publicités disent que le cellulaire est mortel et qu'il ne faut pas texter au volant. Au Québec, elles présentent des images de personnes semblables à celles destinées à montrer les dangers du cancer sur les paquets de cigarettes. Sur des affiches du Québec, on présente le résultat d'un accident de quelqu'un qui roulait trop vite. La sécurité routière nous préoccupe beaucoup, et nous avons l'occasion d'améliorer un volet de l'étude directement lié à la motion du Bloc québécois.

D'ailleurs, je le remercie encore une fois d'avoir proposé cette motion. C'est un dossier qui me tient vraiment à cœur, et la première partie de la motion convient à tout le monde. Nous pourrions si facilement adopter cette motion et terminer l'étude en acceptant exactement ce que nous demandons pour préserver la dignité des familles des témoins victimes d'accidents, à savoir leur donner le choix de venir témoigner en privé, lors d'une séance à huis clos, ou en public.

Notre but est d'avoir une justice sociale et une équité fiscale. Nous avons beaucoup parlé de finances, alors parlons davantage de justice sociale et d'équité fiscale pour les camionneurs.

Des témoins, des camionneurs qui sont venus dans cette salle sont affectés par des mesures mises en place dans le budget de 2025, par des dispositions du Code canadien du travail, et par des engagements politiques visant à leur assurer la justice sociale et l'équité fiscale. Nous sommes dans un contexte politique de comité parlementaire. Par l'entremise de ses investissements, le gouvernement fédéral s'engage à protéger les droits des travailleurs et à assurer l'équité fiscale dans le secteur du camionnage. En faisant bien notre travail, nous avons de l'argent à gagner. Nous pouvons donc obtenir l'équité fiscale grâce à des recommandations. Nous pouvons donner les outils aux ministères et leur donner l'argent nécessaire pour embaucher les bonnes personnes, les spécialistes, pour récupérer des sommes auprès des conducteurs illégaux.

Le stratagème « Chauffeurs inc. » repose sur un classement erroné des chauffeurs en tant que travailleurs autonomes, alors qu'ils ne devraient pas l'être. En effet, ce n'est pas vrai qu'un chauffeur peut se définir comme fournisseur pour une unique compagnie. Il peut le faire la première semaine en pensant qu'en tant que compagnie, il va conduire pour d'autres compagnies, mais aujourd'hui on sait que ça ne finit pas de même. La compagnie confie un camion au chauffeur, lui dicte ses itinéraires et lui dit qu'elle ne penchera pas sur la sécurité et l'entretien du véhicule. Elle va tourner les coins ronds et vouloir que le chauffeur conduise un maximum de temps possible pour que ça soit rentable. Elle dit que le chauffeur va être travailleur autonome. Même des témoins nous ont dit que certains chauffeurs demandent ce statut. C'est payant sur le coup, quand on est en santé, qu'on n'a pas d'accidents, qu'on est prêt à frauder et qu'on est prêt à avoir deux journaux de bord. C'est payant jusqu'au moment où le chauffeur commet une bévue et se retrouve sans assurance-emploi, sans protection de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail et sans assurance-maladie. Après l'accident ou la perte d'emploi pour telle ou telle raison, c'est donc très difficile pour le conducteur de justifier que la constitution en société était rentable.

Le stratagème « Chauffeurs inc. » repose sur les travailleurs autonomes. Nous devons trouver des façons de le faire cesser et émettre des recommandations. Dans le fond, l'objectif est de mettre fin aux pratiques abusives et de garantir que les règles du jeu sont les mêmes pour tous.

Depuis le début, j'ai toujours dit la même chose. J'ai souvent posé la question à des témoins pour savoir comment le gouvernement pourrait faire mieux afin d'avoir les mêmes règles du jeu pour tous. J'ai toujours été pour le respect des normes et la détention des bons permis de conduire, et pour l'équité pour les familles, les travailleurs, les travailleuses et les compagnies qui veulent avoir une entreprise avec des conditions financières saines.

Maintenant, les mesures clés du budget de 2025 ne sont pas compliquées.

D'abord, il est question de lever le moratoire sur les feuillets T4A. Nous l'avons fait, et les fonctionnaires travaillent là-dessus. Ça aura un effet direct sur l'industrie de camionnage.

Ensuite, il faut donner les outils pour que les ministères se parlent entre eux et trouvent les fautes pour récupérer de l'argent. Un financement de 77 millions de dollars sur quatre ans est consacré à ça. L'adoption du budget permet d'avoir dès maintenant 19,2 millions de dollars par année, sur le terrain, pour l'inspection de la conformité.

Il y a également une modification législative pour renforcer l'application du Code canadien du travail et la mise en commun d'informations entre l'Agence du revenu du Canada et Emploi et Développement social Canada.

C'est la clé des recommandations que nous devrions faire, parce que nous devons vraiment recommander un ensemble de mesures pour donner les outils nécessaires à notre gouvernement non seulement sur le plan fiscal, mais aussi sur le plan moral et sur le plan de la gestion des entreprises. Nous devons faire des recommandations au gouvernement du Québec et aux autres provinces pour améliorer ensemble le sort des entreprises du secteur de la conduite de camions lourds qui veulent bien faire.

La justice sociale et l'équité fiscale sont liées par le fait qu'elles garantissent aux camionneurs l'accès aux protections minimales prévues par la loi, par le Code canadien du travail. Le Code canadien du travail contient déjà des normes préétablies et certaines règles entourant les congés payés.

[Traduction]

Dan Albas: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Albas.

Dan Albas: Monsieur le président, quel est le rapport entre le sujet de discussion actuel, soit le salaire minimum et le Code du travail, et la motion à l'étude? Je sais que nous sommes probablement nombreux à accomplir passivement d'autres tâches, mais son travail consiste à faire des interventions pertinentes, et votre travail consiste à veiller à ce qu'il s'en tienne à la question à l'étude.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

Monsieur Lauzon, je voudrais encore une fois vous rappeler qu'il faut parler de la motion à l'étude.

[Traduction]

Chers collègues, je pense que c'est une bonne occasion de suspendre la séance pendant cinq minutes et de faire une pause-santé.

À la reprise de la séance, monsieur Lauzon aura la parole.

La séance est suspendue.

• (1025) _____ (Pause) _____

• (1035)

Le président: La séance reprend. La parole est à M. Lauzon.

[Français]

La parole est à vous, monsieur Lauzon.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Dans mon intervention au sujet de la motion, je parlais beaucoup des travailleurs touchés par le phénomène « Chauffeurs inc. ». J'ai expliqué la nuance entre la justice sociale et l'équité fiscale, parce que, dans le budget, nous avons une solution pour améliorer le sort et répondre aux besoins de ceux qui travaillent dans ce domaine. J'ai énoncé plusieurs mesures du budget, notamment la mesure concernant le feuillet T4A, l'investissement de 77 millions de dollars, et la manière de répartir ce montant entre la justice sociale et l'équité fiscale. Il s'agit vraiment de garantir un accès aux protections minimales prévues par le Code canadien du travail, donc c'est directement lié aux besoins des conducteurs et c'est une très bonne piste de solution pour donner au moins certaines recommandations aux analystes.

Pendant les témoignages, j'ai souvent dit que les règles doivent être les mêmes pour tous, tant les petits acteurs que les grands acteurs. Pour moi, chaque chauffeur doit être en règle. Le ministre, M. MacKinnon, l'a clairement démontré pendant son témoignage. Il a défendu une approche de collaboration avec l'industrie. J'ai aussi aimé quand il nous a dit qu'il était question de mettre fin à la fraude. Le ministre veut régler le problème et dit que sa priorité est la sécurité, l'équité et la compétitivité dans le secteur des transports, alors je pense que ses propos sont directement liés aux besoins de ce comité et à ceux de la ministre de l'Emploi et des Familles.

J'ai nommé ces deux ministres, mais nous avons aussi reçu le secrétaire d'État. Nous avons entendu plusieurs témoins. La ministre de l'Emploi et des Familles a nettement manifesté son soutien au renforcement des inspections et aux sanctions pour protéger les travailleurs. Ces deux mesures vont ensemble. Les ministres sont conjointement venus parler de solutions. Je pense que c'est important de mettre l'accent sur la responsabilité des employeurs et la lutte contre la précarisation. Il faut aussi donner certaines responsabilités aux entreprises qui lancent des cris d'alarme. Nous avons entendu des cris du cœur des entreprises dans le droit chemin qui doivent respecter les normes et répondre aux besoins de leur entreprise et de leurs chauffeurs.

Dans nos recommandations, nous devons donc inclure des responsabilités pour les entreprises. Ce qui est important, ce sont les compagnies qui encouragent le fameux modèle « Chauffeurs inc. ». Les compagnies qui contournent le système d'une façon ou d'une autre seront ciblées par des audits et des pénalités. C'est ce que j'aimerais que nous recommandions, et je suis prêt à travailler pour recommander des audits et l'imposition de pénalités aux personnes fautives. Les solutions que nous avons entendues assureront non seulement une justice fiscale, mais aussi une justice sociale.

Les entreprises qui respectent les règles ne doivent pas être pénalisées. Au contraire, elles doivent même être reconnues. Pourquoi ne pas mettre en place un registre d'entreprises reconnues pour leur bonne conduite, comme suggéré par des témoins et par le Bloc québécois? Le Bloc québécois a déjà recommandé la tenue de certains registres.

Est-ce que nous pouvons travailler là-dessus? Est-ce que nous pouvons arriver à nos fins pour que les analystes nous disent si le dévoilement des noms est conforme, dans les règles, et si nous pouvons le faire? L'endroit idéal pour déposer de telles demandes est l'ensemble des recommandations émises par l'entremise des analystes et du greffier.

Oui, il peut s'agir de messages. Je suis à nouveau d'accord. Je suis souvent d'accord avec M. Barsalou-Duval aujourd'hui. Je pense que nous sommes à la veille d'un casse-croûte ensemble. Je peux dire à M. Barsalou-Duval que notre message stratégique est d'arriver à nos fins et de terminer cette étude en émettant des recommandations similaires à celles de son communiqué de presse pour progresser. Nous pourrions les analyser avec les membres de ce comité, les analystes et le greffier avant de les déposer à la Chambre, mais il faut nous rendre à cette étape. Il faut recevoir les témoins sur la liste, mais il faut aussi respecter le choix des familles de témoigner dignement et leur donner le choix de témoigner à huis clos ou en public.

Le président: Je vous demande un instant, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Monsieur Albas, vous avez la parole pour un rappel au Règlement.

Dan Albas: Il a déjà parlé de la dignité des victimes...

Stéphane Lauzon: C'est un point très important.

Dan Albas: ... le premier jour de son obstruction.

Monsieur le président, s'il se répète, vous pouvez l'interrompre et lui dire simplement qu'il n'a plus la parole. Nous pourrions peut-être ensuite avoir une discussion.

Nous devrions entendre M. Kelloway.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Je n'ai pas la mémoire de M. Albas, mais je vais le croire sur parole lorsqu'il affirme que vous avez déjà discuté de ce point, monsieur Lauzon.

[Français]

Monsieur Lauzon, je veux vous rappeler encore une fois qu'il faut discuter de la motion à l'étude.

Vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Vous savez à quel point la dignité des familles est importante pour moi. Elles doivent avoir la possibilité de venir témoigner à huis clos. C'est tellement important pour moi que je n'ai aucun regret à mettre l'accent sur un point stratégique.

[Traduction]

Le président: Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Cela devient vexatoire. Il répète sans cesse la même chose, malgré le fait que vous lui avez demandé de ne pas répéter ses arguments.

Monsieur le président, vous pouvez permettre à M. Lauzon de se ridiculiser autant qu'il le souhaite, mais vous ne pouvez pas laisser le Comité lui-même se ridiculiser. Veuillez faire respecter les règles. S'il utilise sans cesse les mêmes arguments, contrairement à votre décision, vous devriez simplement lui retirer la parole.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Albas. J'en prends bonne note.

Je rappelle une fois de plus à tous les députés de s'en tenir à la motion à l'étude.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Aujourd'hui, nous avons des messages stratégiques à passer. Mes collègues connaissent ma position. Maintenant, aujourd'hui, nous agissons pour protéger les camionneurs et assurer l'équité fiscale. Le gouvernement fédéral a l'occasion d'abolir les échappatoires et de renforcer la sécurité sur nos routes. En tant que membres du Comité, nous avons l'occasion de faire des recommandations.

Nous avons une industrie forte, qui m'impressionne. Je pense aux données des témoins quant au nombre de conducteurs et à la quantité immense de marchandises qu'ils sont responsables de nous fournir. De plus, c'est une industrie forte qui repose sur des règles justes, qui devraient être respectées par tous. Au Comité, nous avons appris qu'il est facile de contourner une partie de ces règles. Ça nous achale, moi en particulier. Les gens qui ne sont pas dans le droit chemin m'achalent. Avec nos partenaires, notre objectif est de bâtir un secteur stratégique du transport équitable et durable. Il faut vraiment que nous trouvions la solution pour améliorer l'écosystème et mettre fin au modèle « Chauffeurs inc. ».

Souvenons-nous de l'ex-policier venu nous parler. La dernière fois, j'ai terminé mes interventions en parlant de son bon témoignage et de ses années d'expérience. Je peux dire que j'ai été agréablement surpris de recevoir Ken Adams. Le 7 octobre 2025, il est venu nous parler de son expérience. Il représente 40 écoles indépendantes et a 30 ans d'expérience. Ce témoin nous a vraiment parlé de la détérioration de la qualité de la formation. J'ai la formation à cœur. Je ne répéterai pas mon expérience en formation, mais entendre parler de corruption et de falsification de documents m'achale.

En même temps que ce témoin, nous avons reçu Mark Seymour, représentant de Kriska Transportation Group. Pour faire référence à ce que j'ai dit tantôt, il a dit que 50 % des candidats demandent le statut de « Chauffeurs inc. ». Ça m'achale énormément, parce que non seulement c'est payant sur le coup, mais c'est aussi une façon de contourner les lois, tant pour les chauffeurs que pour les entreprises. Mark Seymour dirige une entreprise familiale qui existe depuis 47 ans. Quand il est arrivé dans l'entreprise, son père avait trois employés. Maintenant, l'entreprise possède 800 camions, tout en respectant les règles. Imaginons le poids du respect des règles par ces compagnies pour chaque camion. Nous avons entendu la donnée: on peut épargner 20 000 à 30 000 \$ en contournant les règles. Ce montant, multiplié par 800 camions, est une somme énorme qui peut avoir d'énormes conséquences sur la compagnie. Il a fait le même commentaire que tous les autres témoins, à savoir qu'il demande vraiment une concurrence loyale. Cette concurrence loyale doit être appliquée non seulement pour aider cette compagnie, mais aussi pour aider l'ensemble des compagnies afin d'en arriver à un marché, un écosystème plus équilibré. Cette application commence par nous.

Le sens de mon message est que si nous n'agissons pas rapidement dans ce dossier, ça peut être déroutant et nous mener ailleurs. Des entreprises conformes comme celle qu'il représente vont être de plus en plus difficiles à faire fonctionner.

La concurrence doit se faire sur des bases équitables, et sans raccourcis, parce que les raccourcis mettent en danger la sécurité publique sur la route. Les compagnies qui suivent les règles sont plus prudentes, les inspections sont meilleures et les chauffeurs sont mieux formés, mais il y a un coût. Si nous voulons préserver les entreprises qui respectent les règles et des emplois de qualité, nous devons garantir une concurrence loyale et agir maintenant pour mettre fin au modèle « Chauffeurs inc. » et rétablir des bases équitables dans l'industrie. Nous devons respecter le témoignage d'un propriétaire d'une compagnie, qui a évolué autant en 30 ans.

Le 9 octobre, nous avons entendu Chris McKee, directeur exécutif de l'Atlantic Provinces Trucking Association, qui représente 340 entreprises. Nous avons donc entendu un policier, un représentant de 40 écoles, et un représentant de 340 entreprises employant des dizaines de milliers de Canadiens dans les provinces de l'Atlantique. Je m'intéresse toujours plus au Québec et à l'Ontario, parce que ces provinces sont collées, et j'ai davantage de connaissance à leur sujet. J'ai visité des endroits et des entreprises au Québec, alors c'est plus facile pour moi. Entendre ce témoin qui représente les provinces de l'Atlantique m'a donc vraiment impressionné, parce que je sais maintenant que, là aussi, il y a du mauvais classement. En tant qu'entrepreneurs indépendants, les chauffeurs répondent à la définition d'employés selon le Code canadien du travail. Comme je l'ai mentionné tantôt, le Code canadien du travail énumère certaines règles que nous devons respecter. Nous travaillons avec les provinces et les territoires, mais nous ne sommes pas à l'affût pour

détecter des fraudes fiscales, des fraudes sociales, des cotisations impayées et des chauffeurs commettant des abus, même dans les provinces atlantiques.

Nous avons vraiment entendu parler de travail au noir. Ce sujet n'a pas été abordé par tous les témoins, mais le fait d'être payé sous la table, en bon québécois, c'est-à-dire de travailler au noir, est souvent synonyme d'une économie souterraine. Cette économie souterraine a été favorisée par le moratoire sur le feuillet T4A implanté en 2011 par les conservateurs. Ce moratoire permet aux entreprises d'avoir uniquement une compagnie qui travaille pour une compagnie en conduisant toujours le même camion de la même compagnie. Sur papier, c'est facile à déjouer. Le gouvernement a remédié à ça aujourd'hui.

[Traduction]

Dan Albas: J'invoque le Règlement.

[Français]

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon.

[Traduction]

M. Albas a la parole pour un rappel au Règlement.

Dan Albas: Cela concerne la pertinence par rapport à la motion. Le député continue de parler d'une certaine question, mais il ne parle pas de la motion, qui porte explicitement sur la comparaison de témoins et sur une ordonnance de communication. À moins qu'il ne conteste l'une ou l'autre de ces choses, il s'éloigne considérablement du sujet de la motion.

Le président: Je vous remercie, monsieur Albas. Je crois que M. Lauzon cite directement les témoignages des témoins pour appuyer son argument.

Stéphane Lauzon: C'est exact.

Le président: Je redonne la parole à M. Lauzon.

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Effectivement, ce que je dis est directement lié à la motion. Des témoins réels sont venus donner aux analystes des recommandations pour que nous travaillions et achevions le mieux possible un rapport le plus rapidement possible. C'est donc directement lié à la motion à l'étude. Nous voulons vraiment arriver à nos fins pour entendre d'autres témoins afin d'achever le rapport.

Je disais que ça a des conséquences directes sur les entreprises conformes. Une compagnie a dit que la solution actuelle était de réduire des flottes, de geler l'économie, de licencier des gens et de faire perdre leur travail à des employés à cause d'un niveau trop élevé d'irrégularités liées au modèle « Chauffeurs inc. ». Imaginons devoir dire à un employé que nous suivons les règles, mais qu'il doit perdre son emploi parce que nous devons diminuer nos effectifs, parce que l'activité n'est plus rentable et nous n'avons plus de contrats. À qui sont attribués les contrats? Ils sont attribués aux personnes fautives dont la facturation peut être moins élevée, qui peuvent tourner les coins ronds et ne pas faire d'inspections. Le témoin vient nous dire qu'il n'est pas capable de rivaliser avec la concurrence. Imaginons comment c'est difficile pour un employeur de témoigner aujourd'hui qu'il perd du monde et qu'il licencie des gens parce qu'il a une compagnie conforme et il veut rester conforme. Est-ce possible de rester conforme? C'est la question qu'il pose.

Pouvons-nous donner aux analystes des recommandations et les outils nécessaires pour arriver à nos fins et terminer cette étude? En ce qui concerne l'incapacité à rivaliser, ce témoin a parlé d'une perte de contrats au profit des transporteurs illégaux. C'est digne des années 1990, et non d'aujourd'hui. Depuis 1990, ces entreprises conformes commençaient à subir ce phénomène. Ce sont des compagnies qui se transmettent de génération en génération.

Depuis 2011, le gouvernement a mis de l'huile sur le feu et du bois dans le poêle. Par l'entremise des mesures concernant le feuillet T4A, le gouvernement a ajouté la possibilité d'un moratoire sur la gestion des entreprises constituées en société travaillant pour une même compagnie, ce qui a fait déborder le vase. Depuis ce moment-là, une construction illégale s'est faite au fil des années pour en arriver à la situation d'aujourd'hui, à savoir qu'un témoin est venu nous demander s'il pouvait rester conforme, s'il pouvait bien faire les choses, sans contourner le système, tout en restant compétitif. Il ne manque pas de contrats. Le transport routier est en croissance, sauf que ce sont les mêmes compagnies qui obtiennent les contrats: les personnes fautives dont la facturation est moins élevée, qui ne respectent pas les normes de sécurité routière et qui ne respectent pas les normes liées aux conditions de travail. Ils contournent le système en fraudant. C'est sûr que nous voulons recommander de continuer sur la lancée de la levée du moratoire sur le feuillet T4A.

Le témoin ne gère pas le budget canadien qui vient d'être déposé, mais il a déjà prévu de demander plus de ressources pour l'Agence du revenu du Canada et Emploi et Développement social Canada afin de renforcer les audits, de combler le manque et de résoudre le problème.

Il a aussi demandé la mise en commun d'informations. Pouvons-nous favoriser la mise en commun d'informations entre les ministères? M. Barsalou-Duval recommande une certaine forme de mise en commun des informations et des documents. Pouvons-nous transmettre cette recommandation aux analystes pour en discuter, pour arriver à nos fins et pour terminer cette étude?

Le témoin a aussi demandé d'accélérer la création d'une base de données nationale des transporteurs à des fins de transparence.

Il faudrait créer cette base de données. Nous avons le pouvoir et l'autorité de travailler avec les provinces et les territoires pour créer cette fameuse base de données nationale de transporteurs pour que les informations sur les coupables soient transmises entre les provinces et les territoires afin de rendre nos routes plus sécuritaires et d'établir un équilibre sur le marché des camionneurs.

Cela dit, le respect des règles est au cœur de notre système. En tant que gouvernement, nous avons la responsabilité légale et morale de garantir un marché équitable et sécuritaire, et c'est la raison pour laquelle nous voulons lever le moratoire sur les pénalités liées aux feuillets T4A. Renforçons les inspections et appliquons le Code canadien du travail pour résoudre le problème « Chauffeurs inc. » et protéger les camionneurs.

C'est le résumé de nos discussions avec ce témoin. Chris McKee a répondu aux questions des conservateurs, des bloquistes et des libéraux en donnant de très bonnes informations. Son message était clair: revenir sur la fraude fiscale et sociale ou sur le moratoire sur les pénalités liées aux feuillets T4A. La même chose revient toujours d'un témoin à l'autre.

Je suis parfois obligé de répéter certains éléments parce qu'un même témoin a répété la même chose pour la mettre en évidence. Dire une chose cinq fois ne donne pas l'obligation de l'appliquer, mais, quand cinq témoins disent la même chose et exercent beaucoup de pression en nous rappelant qu'un même défi revient, il faut vraiment le prendre en considération.

Mark Bylsma, le président d'Ontario Trucking Association, est venu nous rencontrer le 9 octobre pour cette étude. Nous n'avons pas reçu des gens incompetents. M. Bylsma a 30 ans d'expérience en affaires dans une petite entreprise familiale de l'Ontario exploitant 40 camions. Je prends autant en considération les dires d'un représentant d'une compagnie de 40 camions que ceux d'un représentant d'une compagnie de 300 ou de 400 camions. Je tiens à mentionner que je parle de son témoignage avant de vous proposer autre chose parce qu'il était alarmant. En effet, il a dit qu'il n'y aura pas de deuxième génération dans son entreprise. Ça fait mal à entendre, car ça signifie que lorsqu'il cessera de travailler, son entreprise cessera également toute activité. Pourquoi? C'est parce qu'il a jeté l'éponge et pense qu'il n'y a plus d'avenir dans l'industrie du camionnage au Canada. Ça fait mal d'entendre ça.

Pouvons-nous sauver au moins certaines compagnies qui ont le courage de vouloir continuer leurs activités? Pouvons-nous régler le problème? Ça fait mal de nous faire dire par un témoin comme Mark Bylsma, qui a autant d'expérience, qu'il a jeté l'éponge principalement à cause du modèle illégal des fameux chauffeurs au rabais, de la fameuse fraude fiscale et sociale qu'est le modèle « Chauffeurs inc. ». J'ai eu le goût de lui demander de tenir un peu le coup afin de voir si nous pouvons lui donner de l'espoir d'une autre façon.

Nous travaillons sur des recommandations. Est-ce que ce comité peut donner des recommandations aux Canadiens avant Noël? Est-ce que nous pouvons faire de nos recommandations un cadeau de Noël? Aujourd'hui, nous sommes obligés de dire non. Nous ne sommes pas de bonne foi, mais il faut vraiment trouver une solution pour répondre à ce problème.

Le témoin a mentionné une petite donnée qui m'a acheminé. Nous avons souvent parlé de données. Par exemple, un chauffeur illégal coûte 20 000 à 30 000 \$ de moins.

Quand je dis « illégal », je joue sur les mots, mais il s'agit d'un chauffeur au rabais ou d'un chauffeur constitué en société. Je mets tout ça dans le même panier. Quoiqu'il en soit, M. Bylsma nous a mentionné une donnée et nous a parlé de tarifs. Ce sont les gens sur le terrain qui nous parlent de tarifs. Il a comparé un tarif de 650 \$, qu'il devrait facturer, à un tarif artificiellement bas de 585 \$ par livraison. Il y a donc un manque à gagner substantiel pour chaque livraison, pour chaque chauffeur et pour chaque transaction de sa compagnie, ce qui cause une érosion des marges et des pertes de contrats pour les transporteurs conformes. Je comprends pourquoi il veut jeter l'éponge et dit que c'est une menace réelle pour les entreprises respectueuses et en règle. Il risque la faillite. Il a osé dire le mot « faillite ». Il est question de l'effondrement des normes de sécurité et de formation, de l'aggravation de la pénurie de main-d'œuvre en chauffeurs, et de la détérioration des conditions de travail.

M. Bylsma nous a rappelé que si les chauffeurs au rabais se jouent d'eux, ils se jouent de nous aussi. Ils provoquent des pertes de recettes fiscales pour les gouvernements, donc nous perdons de l'argent. Le témoin a quand même eu le courage de nous demander d'émettre des pistes de solution. Pendant la période de questions, nous avons demandé à M. Bylsma comment améliorer les choses. La réponse était simple: il suffit de nous assurer que les compagnies sont respectueuses et en règle.

Quel outil pouvons-nous utiliser pour que ces entreprises soient en règle? Premièrement, nous avons des lois en place, alors il faut les appliquer, les renfoncer et s'outiller pour les faire respecter. Nous avons commencé par l'entremise de la mesure liée au feuillet T4A, mais nous pouvons faire plusieurs autres choses pour aider la machine.

Ensuite, comment protéger les droits des employés et assurer une concurrence équitable? Il faut trouver des façons de protéger les droits des employés et d'assurer cette concurrence équitable. M. Bylsma nous a suggéré de suivre les recommandations de l'Alliance canadienne du camionnage, car les associations se parlent entre elles et essaient de trouver des solutions. Toutefois, elles ont besoin de l'aide de notre comité et des comités parlementaires provinciaux. Elles ont besoin de la volonté politique pour suivre des recommandations.

Ce que je retiens du message, du cri du cœur que M. Bylsma nous a envoyé en disant que des compagnies vont carrément jeter l'éponge, c'est que le respect des règles ne devrait pas être facultatif. Notre gouvernement a la responsabilité de les appliquer. C'est la raison pour laquelle nous levons le moratoire sur le feuillet T4A, nous allons renforcer les inspections et nous allons appliquer le Code canadien du travail pour rétablir l'équité et assurer un avenir à l'industrie du camionnage au Canada. Pour ce faire, il faut voter en faveur du budget, car 77 millions de dollars nous attendent.

J'ai évidemment beaucoup parlé du Québec, mais j'aimerais quand même revenir sur le témoignage de Véronique Gagnon, vice-présidente de Transport St-Pamphile inc., une entreprise de troisième génération. Dans le passé, j'ai déjà parlé des entreprises transmises de génération en génération, alors qu'il y a de moins en moins de preneurs. Maintenant, certaines entreprises risquent de s'éteindre.

Lors de son intervention, Mme Gagnon, copropriétaire de cette entreprise qui existe depuis 1948, nous a beaucoup parlé de la concurrence déloyale.

Elle aussi nous a parlé des chauffeurs non qualifiés, mais elle en a rajouté une couche en nous parlant des chauffeurs non assurés. Je ne connais pas sa source, mais elle est venue témoigner du fait que les chauffeurs ne sont pas assurés, alors j'ai vraiment pris ça au sérieux. Assurer les camions et les chauffeurs est un autre coût que les compagnies conformes doivent assumer. Précédemment, nous avons parlé du coût des assurances qui a explosé partout au Canada. Au Québec, c'est la même chose. Les véhicules doivent être assurés en bonne et due forme. On ne peut pas prendre n'importe quelle assurance au coin de la rue pour assurer les véhicules, car ça vient avec des responsabilités. Certaines compagnies font du transport de marchandises dangereuses, d'autres ont des particularités auprès des assurances, et certaines ont des dossiers d'assurance assez importants parce qu'il y a eu des accidents ou des réclamations, donc les coûts ont augmenté. Ce sont non seulement les coûts généraux, mais aussi les coûts liés à la personne et au camion assurés.

Ces pratiques mènent donc à une concurrence déloyale. La témoin est venue nous dire que les transporteurs ont des frais d'exploitation. Elle n'a pas comparé le tarif de 500 \$ au tarif de 600 \$ dont nous avons parlé tantôt, mais elle nous a parlé de tarifs ridiculement bas qui ne couvrent pas les frais réels d'exploitation, ce qui veut dire que les compagnies qui les pratiquent peuvent soumissionner et avoir des contrats.

Les intermédiaires, qui sont les donneurs d'ouvrage, ont un rôle à jouer, parce qu'ils ont une certaine quantité de marchandises à livrer. Plus ils économisent sur le transport, plus ils économisent sur les coûts, plus la marchandise est rentable. Les intermédiaires, les donneurs d'ouvrage, magasinier. Les entreprises utilisent un système canadien, à savoir les offres d'achat. Elles font des appels d'offres. Par l'entremise de ces appels d'offres, les compagnies fautives peuvent déjà prévoir à long terme le nombre de chauffeurs non nécessairement conformes aux normes d'aujourd'hui, qui permettent d'avoir des coûts moindres que la concurrence afin d'obtenir ces contrats. C'est alarmant. Ce témoin est venu nous livrer le cri du cœur d'une entreprise qui est active depuis plusieurs générations, qui opère depuis 1948.

Comment pouvons-nous en arriver là?

Nous avons les moyens de régler cette situation aujourd'hui. Nous pouvons décider de recevoir les nouveaux témoins demandés, les familles endeuillées, mais il faut aussi émettre des recommandations. La seule chose que nous demandons est de recevoir les familles en leur laissant le choix de venir témoigner à huis clos ou en public, en présence ou à distance.

Répondre à cette témoin est ce qui compte. Elle nous a donné des exemples alarmants, par lesquels j'ai appris que certains chauffeurs ne sont même pas assurés. Pour économiser des frais, les compagnies prennent un risque et envoient des chauffeurs non assurés sur la route. Ils savent que les échanges d'information sur les profils de mauvais conducteurs entre les provinces et les différents pays sont difficilement retraçables, parce que les chauffeurs peuvent partir du Mexique et venir au Canada. J'ai beaucoup d'exemples alarmants. Certains chauffeurs sont incapables d'effectuer des inspections de base. Nous l'avons entendu des témoins.

J'ai déjà eu mes cours de chauffeur, et j'ai appris comment inspecter des camions. Effectivement, mon métier m'a amené à conduire des camions lourds. J'ai eu mon permis de classe 3, qui est équivalent à la classe 1, sauf que je n'ai pas passé mon examen sur un camion excédant 2 essieux et 45 pieds. J'ai passé mon examen sur un camion d'une capacité de cinq tonnes, ce qui m'a fait avoir mon permis de classe 3.

Avoir un permis de classe 3 implique de faire une inspection. J'ai eu la même formation que les gens qui passent un permis de classe 1. Il faut apprendre quelques bases en mécanique. La compétence d'inspection des véhicules vient de la formation. Je l'ai passée en autodidacte. Aujourd'hui, au Québec, on exige deux formations directement liées à ce que nous vivons. Nous voulons des chauffeurs compétents qui savent inspecter des véhicules.

Mme Gagnon est venue nous signaler une concurrence déloyale. Elle était découragée, parce que certains conducteurs ne savaient même pas inspecter leur propre véhicule. Pour que les membres du Comité comprennent bien, il y a une fameuse liste de vérification à respecter. Il faut vérifier les freins pneumatiques ou hydrauliques, dépendamment du système, les pneus, les fluides, l'état général du camion, les feux arrière, les feux avant, les signaux, les essuie-glace et le niveau du liquide lave-glace, pour voir si tout est correct. Je ne la dirais pas au complet, mais il y a une liste de toutes les vérifications à faire. Or, Mme Gagnon est venue nous dire que des conducteurs de camions ne sont même pas capables de suivre la liste de vérification. Comment voulons-nous que les compagnies conformes rivalisent avec ça? C'est de l'incompétence. Il faut arrêter ça et trouver les personnes fautives pour que les chauffeurs soient légalement qualifiés pour conduire les camions sur la route.

La témoin nous a surtout parlé surtout de la pression financière accrue sur les entreprises conformes. Tous les témoins nous ont parlé de cette fameuse pression accrue. L'entreprise de Mme Gagnon pourrait s'en sortir, parce que c'est la troisième ou la quatrième génération d'une entreprise active depuis 1948. Dans le passé, l'entreprise a fait des profits. Mme Gagnon ne l'a pas dit, mais je présume que cette entreprise vit sur son vieux-gagné pour essayer de sortir la tête de l'eau et de respirer, et continuer d'être en affaires parce qu'ils croient en ce qu'ils connaissent le mieux, à savoir le transport routier.

C'est un cri d'alarme. Tout comme le dernier témoin qui représentait plusieurs centaines de camionneurs, elle nous a avertis d'un risque de disparition des transporteurs traditionnels, c'est-à-dire que la norme du transport routier va devenir le modèle « Chauffeurs inc. ». Si nous ne nous occupons pas de ça, si nous ne formulons pas de recommandations, si nous n'allons pas de l'avant et si nous ne travaillons pas avec les provinces, « Chauffeurs inc. » risque de remporter cette bataille et de devenir la norme. Est-ce que c'est ce que nous voulons, en tant que députés? Pouvons-nous arriver à nos fins et donner à nos analystes et au greffier le choix de terminer cette étude pour être fiers de dire que ce n'est pas « Chauffeurs inc. » qui a gagné?

Notre comité a de super bonnes recommandations à mettre en place. Retroussons nos manches et donnons les outils aux fonctionnaires, aux provinces et aux territoires pour travailler ensemble. Réunissons tous les corps de policiers et faisons la surveillance routière ensemble. Transmettons-nous les informations. C'est ça, le cri du cœur de Mme Gagnon.

Malgré tous les exemples que je vous ai donnés, pour rester dans nos compétences fédérales, nos solutions doivent consister à renforcer le contrôle. Nous voulons vérifier les compétences des chauffeurs. Après le témoignage de Mme Gagnon, j'ai nécessairement envie d'ajouter qu'il faut mettre en place un moyen de contrôler les assurances. Les propos du contrôleur routier, à savoir qu'ils ont peu ou pas de moyens de savoir si le véhicule est assuré, m'ont chauffé les oreilles. Les contrôleurs n'ont pas nécessairement le réflexe d'appeler les assurances pour vérifier si le véhicule est assuré, surtout s'il vient d'une autre province. Les véhicules arrivent au Québec, mais les contrôleurs n'ont pas l'autorisation de fouiller dans leurs renseignements. C'est apeurant.

Le message que nous envoyons aux personnes fautives, et qui a été apporté par le témoin quand nous l'avons reçu, c'est que, si elles ne s'assurent pas, ça coûte moins cher et elles ne se feront pas

prendre. Ce comité peut-il mettre en place des contrôles renforcés pour les assurances? Est-ce qu'un contrôle des plaques est possible?

J'ai fait inspecter mon véhicule dernièrement, lorsque je l'ai vendu. Quand je suis allé à la SAAQ pour inscrire le changement de plaques, ils ont demandé une inspection du véhicule. Je l'ai fait inspecter et j'ai reçu le constat: mon véhicule était conforme. Quand je suis retourné à la SAAQ avec le client pour vendre mon véhicule, j'ai donné le certificat de conformité de mon véhicule, mes permis et mon enregistrement. Nous avons mis tout ça sur la table. On m'a ensuite demandé une preuve d'assurance. Il fallait que je montre la preuve d'assurance de mon véhicule. Avant de sortir de la cour, mon client devait aussi démontrer que le véhicule était assuré auprès d'une compagnie d'assurances. Il y a donc des exigences pour les petits véhicules privés que les camionneurs n'ont même pas.

D'après ce que nous avons entendu, il n'y a pas vraiment de moyens de vérifier si les camions sont assurés. Je mets l'accent sur ce sujet, car peu de témoins en ont parlé. Ça m'a beaucoup impressionné, alors j'aurais fait faire des recherches sur les assurances. J'y reviendrai tantôt, parce que j'ai plusieurs éléments à aborder à propos de ce témoin qui parlait des assurances de véhicules, mais je ne veux pas perdre le fil du témoignage de Mme Gagnon de Transport St-Pamphile inc.

En fin de compte, nous retenons du témoignage de Mme Gagnon que les transporteurs qui respectent la loi sont poussés droit dans le mur. Encore un témoin qui nous dit ça. Cette témoin a fait un cri du cœur en disant que cette situation doit cesser, et pas dans six mois, car les transporteurs ne savent pas s'ils vont tenir jusque là. Elle doit cesser maintenant.

Nous devons agir maintenant, et notre gouvernement l'a compris. Nous avons levé le moratoire sur le feuillet T4A, et nous avons investi 77 millions de dollars. Maintenant, c'est au Comité de travailler sur le respect des règles, sur une obligation légale de sécurité publique et sur une responsabilité nationale. Pourquoi notre gouvernement agit-il? Nous avons commencé par lever le moratoire sur le feuillet T4A, mais nous devons renforcer les inspections et appliquer le Code canadien du travail pour mettre fin au modèle « Chauffeurs inc. » et protéger les transporteurs conformes. Notre gouvernement agit pour répondre aux besoins de Mme Gagnon, qui est venue témoigner le 9 octobre.

Toutefois, Mme Gagnon n'a pas été la seule à lancer un cri du cœur. Le 9 octobre, elle était accompagnée par d'autres témoins. Nous avons tous bien entendu le message. Grâce aux témoins, c'était une journée extrêmement importante et j'ai beaucoup appris. Nous pensions dormir là-dessus. Je pensais avoir assez de matériel à présenter aux analystes, mais nous savions que d'autres bons témoins étaient attendus. Nous avons beaucoup abordé la sécurité routière. Nous voulions en savoir davantage sur les répercussions économiques.

Xavier Barsalou-Duval: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

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

Xavier Barsalou-Duval: Je constate que M. Lauzon refait les témoignages de tous les témoins que nous avons reçus au Comité. Or, les témoignages au Comité n'étaient pas nécessairement en lien avec la motion dont nous débattons en ce moment.

Avez-vous l'intention de vous assurer que les propos de M. Lauzon sont en lien avec la motion, et non qu'ils résument tous les témoignages qui ont eu lieu?

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je pense que M. Lauzon utilise ce qu'ont transmis les témoins pour renforcer son point de vue. Je pense que ça respecte la manière dont on peut parler ici, au Comité. Je vais donc laisser M. Lauzon continuer de parler.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: En effet, je peux comprendre qu'on ne veuille pas parler de cette motion et qu'on ne veuille pas de cette motion pour régler le problème avec nos analystes et le greffier à cause d'intentions politiques. Cependant, ce que j'explique est directement lié à la première et à la deuxième partie de la motion. La motion mentionne des témoins qui nous ont donné des outils pour trouver des solutions et répondre à leurs besoins, comme l'a fait Harman Bhangu, qui est venu comparaître devant le Comité le 21 octobre.

Nous respectons ceux qui se lancent en politique. C'est un député provincial de la Colombie-Britannique, porte-parole en matière d'emploi et de développement économique. Nous avons intérêt à l'écouter, surtout que c'est un député provincial de la Colombie-Britannique. Il nous a parlé de son expérience dans le secteur du camionnage et du gravier, et de l'exploitation des travailleurs étrangers temporaires. Lors de son témoignage, nous avons constaté que la question était plus politique, mais nous avons tout de même eu de très bonnes discussions avec lui. Ces discussions avec un collègue député nous ont permis d'un peu mieux comprendre ce qui se passe dans les provinces, surtout que ce n'est pas ma province.

Ça m'a aussi permis d'en apprendre davantage le fonctionnement du système ailleurs. Le député nous a précisément parlé des risques pour les chauffeurs dans le contexte provincial de la Colombie-Britannique. Il nous a dit que « Chauffeurs inc. » devient une norme, un modèle d'affaires. C'est inquiétant quand un député, comme nous, connaît le dossier et dit que ce modèle devient un modèle d'affaires. En réalité, c'est aussi une faille légale. Des entreprises ont étudié pour contourner le système dans le but de devenir plus concurrentielles et d'éviter leurs obligations fiscales et sociales. En plus de connaître le sujet, ce député nous a expliqué la façon dont ce modèle fonctionne dans sa province.

J'ai donc une mauvaise nouvelle, à savoir que c'est le même concept que dans les autres provinces. Le concept est que le chauffeur crée une société, et est payé comme fournisseur, non comme employé. C'est directement lié au concept de « Chauffeurs inc. » en Ontario, au Québec ou dans d'autres provinces.

Il y a des conséquences à cette absence de déductions à la source. Ces chauffeurs ne paient pas d'assurance-emploi et ne paient pas pour leur régime de pensions, à savoir le Régime de pensions du Canada dans cette province. Il y a une perte de millions de dollars de recettes fiscales. Un député responsable de la fiscalité est venu nous dire qu'il y a une perte de millions de dollars de recettes fiscales à cause de l'avantage concurrentiel injuste des fraudeurs. Au début, il nous a parlé d'un contournement du système, mais, plus tard dans son témoignage, il nous a davantage parlé de fraudeurs. C'est à peu près le même langage.

L'effet pour ces chauffeurs de Colombie-Britannique n'est pas différent d'ailleurs. Ils ont l'illusion d'avoir un meilleur taux horaire alors que c'est un faux taux horaire.

Les compagnies tournent les coins ronds et jouent avec la protection relative aux congés, aux heures supplémentaires et aux assurances. En effet, le témoin a parlé des assurances en cas d'accident.

Le chauffeur est prêt à prendre le risque, mais pas toujours. Souvent, il est mis sous pression par ces compagnies. Non seulement il a un emploi bien rémunéré en ne respectant pas les lois, mais il ne voit pas plus loin que le bout de son nez en se disant que, s'il lui arrive quelque chose, il ne sera pas protégé. C'est un peu le message de ce témoin. Ces compagnies sont prêtes à prendre des risques accrus pour les travailleurs étrangers temporaires. Le député nous a dit qu'ils sont souvent contraints de se constituer en société. Nous pensions vivre ça uniquement au Québec et en Ontario, mais ce témoin vient de Colombie-Britannique.

Nous avons invité des témoins vraiment pertinents qui nous ont montré que la constitution en société concerne tout le Canada. Le problème s'est répandu depuis 2011, alors il faut vraiment le prendre au sérieux. On nous a très bien montré que le problème s'est répandu dans tout le pays. Un député provincial est venu nous informer de la situation, possiblement en raison de renseignements qu'il a eus par l'entremise de certains comités, de son portefeuille ou de ses fonctionnaires. C'est un gros problème pour l'industrie et les sociétés. L'érosion des normes de sécurité a été prouvée par le manque de formation, d'entretien et de respect des heures. Le témoin a mis l'accent sur la concurrence déloyale et l'affaiblissement des entreprises conformes. Il nous a dit que, plus les entreprises sont conformes, moins elles réussissent dans les affaires. C'est un peu son message. Les compagnies non conformes deviennent maintenant la norme, ce qui n'est pas acceptable. Ce témoin a toujours fait référence au danger pour la sécurité publique et a beaucoup insisté sur la sécurité publique.

Nous pouvons tirer des conclusions de nos discussions avec ce témoin d'une autre province, qui fait le même métier que nous. Il est député provincial et responsable de ce dossier. Ensemble, nous pourrions tirer une ligne claire, à savoir que si un chauffeur est engagé par une entreprise conforme, nous devons le soutenir, mais, s'il s'est constitué en société, nous devons l'avoir à l'œil, appliquer le feuillet T4A, et nous assurer que les règles sont suivies. Chacun doit payer sa juste part d'impôts et accéder à des retours fiscaux.

Nous avons aussi des points en commun, parce que nous voulons tous les deux renforcer la loi. Nous voulons renforcer non seulement la loi, mais aussi l'application de la loi. Nous pouvons utiliser certaines lois déjà en place. Le feuillet T4A est un premier levier. Nous pouvons travailler avec les provinces et les territoires pour nous assurer d'avoir un levier encore plus fort, c'est-à-dire des sanctions dissuasives. Tantôt, j'ai parlé de répression. Je suis un fervent défenseur de la répression. Que ce soit dans les zones scolaires, sur les autoroutes ou pour les camionneurs, je suis un grand défenseur de la répression. Le témoin nous a parlé d'une formule dissuasive pour décourager les chauffeurs d'être fautifs, mais il faut les attraper.

Le témoin nous a aussi dit de protéger les travailleurs vulnérables, qui ne sont pas nécessairement tous fautifs. Un travailleur vulnérable est quelqu'un qui veut bien gagner sa vie pour faire vivre sa famille et payer les coûts de la vie de tous les jours.

Toutefois, il peut être exploité par un entrepreneur qui ne lui laisse pas le choix sous peine de lui faire perdre son boulot. Des travailleurs vulnérables sont donc illégaux alors qu'ils ne veulent pas nécessairement l'être. Ils tombent dans le moule des irrégularités par l'entremise d'entreprises qui établissent les chauffeurs illégaux comme la norme.

Nous avons parlé d'immigration avec un spécialiste des travailleurs étrangers. Mettons-nous dans la peau d'un travailleur étranger qui arrive au Canada avec un visa de travailleur étranger et qui se fait promettre un boulot dans une compagnie de transport, parce que c'est ce qu'il faisait chez lui. En effet, il y a des transporteurs partout, y compris en Inde et au Mexique. Le travailleur étranger arrive au Canada et trouve un pays prospère où il envisage d'établir sa famille, d'élever ses enfants et d'avoir des enfants canadiens. Il vient ici et accorde toute sa confiance à une entreprise, qui le fait entrer dans un bureau pour lui faire signer des papiers en lui disant qu'il aura un camion. Quel recours un travailleur étranger temporaire peut-il avoir entre les quatre murs d'un bureau d'une compagnie qui va lui donner un emploi? Il considère le salaire, qui est alléchant comparé à celui qu'il gagnait dans son pays. Dans son pays, il travaillait peut-être pour 50 \$ par semaine. Lorsqu'il arrive ici, on lui fait miroiter une somme alléchante, sauf qu'il y a un paquet de conditions non respectées. Or, il ne peut pas se défendre et a des contraintes liées à sa langue.

Ainsi, l'entreprise le met au volant d'un camion et lui fait passer son permis en 24 ou 48 heures. Ensuite, elle le met sur la route et lui confie 16 000 livres de marchandises, alors qu'il ne sait même pas quelle route prendre et à de la misère à lire les affiches. Comment voulons-nous qu'un tel travailleur étranger temporaire sache comment inspecter son véhicule en suivant les normes canadiennes, alors que chez lui, peut-être que les transporteurs roulent avec des pneus ramassés à droite et à gauche qu'ils mettent sur le camion, car le camion doit rouler? Toutefois, au Canada et dans les provinces, il y a des normes à respecter. Le témoin qui nous a parlé des travailleurs étrangers temporaires a demandé comment nous pensons que les travailleurs peuvent se défendre contre l'exploitation qu'ils subissent en tant que travailleurs du secteur routier. Par son cri du cœur, le témoin nous a demandé de rétablir l'équité pour les transporteurs conformes et de fermer la faille sur laquelle le modèle « Chauffeurs inc. » se base. Il faut y arriver.

Ce témoin est un collègue, un député de la Colombie-Britannique, qui représente un ministère et qui est porte-parole en matière d'emploi et de développement économique. Son boulot est de rassembler le maximum de renseignements possibles et de défendre un dossier. Être critique sur chaque dossier est le boulot de l'opposition. Chacun de mes collègues fait ses devoirs. Dans le dossier du transport, ce témoin a fait ses devoirs. Il est venu parler de l'exploitation que les travailleurs étrangers subissent dans le secteur du camionnage.

Nous ne sommes pas spécialistes du sujet, et nous ne le serons pas. Toutefois, je peux dire que nous pouvons changer les choses dès aujourd'hui, en mandant les analystes et le greffier pour arriver à nos fins et achever le rapport pour émettre des recommandations destinées à empêcher l'exploitation des travailleurs étrangers temporaires.

Nous avons entendu toutes sortes d'histoires de travailleurs étrangers. Il y en a plusieurs centaines dans ma circonscription. Ils ne sont pas nécessairement dans le secteur routier, mais certains le sont, car je suis dans une région plutôt agricole. Je ne manque jamais l'occasion de me promener dans ma circonscription pour rencontrer les travailleurs étrangers et avoir de bonnes discussions avec des propriétaires. Souvent, je ne peux pas converser en français ou en anglais avec les travailleurs étrangers, mais ce sont des gens qui ont le cœur à l'ouvrage et prennent leur travail au sérieux.

Grâce à eux, nous pouvons récolter nos raisins et nos bleuets. S'ils n'étaient pas là, nous ne serions même pas capables de faire nos récoltes et nous perdriions nos cultures.

C'est la même chose pour les chauffeurs. Parmi ces chauffeurs, des travailleurs étrangers ont droit à la formation et à un statut légal. Ils ont le droit d'être rémunérés selon les normes québécoises et canadiennes. Ils ont le droit d'avoir la dignité du métier de transporteur et de ne pas être exploités par des compagnies qui veulent tourner les coins ronds.

Nous avons parlé de ce dossier avec le conseiller en politique de la Canada Truck Operator Association. Arjun Vishwanth a adopté une position controversée. Il défend la constitution en société volontaire. Malheureusement, le moratoire relatif au feuillet T4A qui a été mis en place en 2011 a été enlevé, ce qui signifie que les chauffeurs voulant la constitution en société volontaire doivent le faire selon les règles. Pour ce témoin, être un chauffeur au rabais n'est pas un statut légal et n'existe dans aucune loi, aucun règlement et aucune décision judiciaire. D'après ce témoin, il y a un vide.

Nous voulons combler ce vide et mettre l'accent sur le fait que le chauffeur doit être conforme pour prendre la route. C'est la base. Le travail se fera en amont.

Ce que le témoin nous a dit m'a un peu chauffé les oreilles, notamment le fait que les petites et moyennes entreprises subiraient des audits disproportionnés. Je n'ai rien contre le fait de soumettre une entreprise à un audit. Si elle n'a rien à cacher, elle peut montrer ses comptes.

Le Comité veut que les rapports d'audits, les sanctions et les constats d'infraction soient transmis à l'ensemble de ses membres pour les inclure dans ses recommandations d'amélioration sans empiéter sur les champs de compétences provinciales. En effet, tout ce qui concerne les permis, les amendes et les sanctions relève des compétences provinciales.

Est-ce que nous pouvons progresser grâce à ça? Oui.

Nous avons parlé des mythes à dénoncer. Je pense que nous avons eu assez de témoins pour savoir que ce n'était pas des mythes. On dit que ce sont des mythes et des histoires inventées, mais ce sont des millions de dollars perdus pour l'Agence du revenu du Canada, alors nous devons agir rapidement.

Ce témoin a parlé de fausses données en disant que c'est facile de parler de plusieurs millions de dollars. Même si je ne peux pas quantifier les effets, car nous n'avons pas terminé l'étude, c'est beaucoup d'argent de perdu.

Avec les analystes du Comité, nous n'avons pas non plus ciblé certaines actions à réaliser, mais ce témoin a dit que nous nous basions sur un modèle erroné. Un témoin vient nous dire que notre étude ne peut pas être basée sur des données ou des témoignages erronés, alors qu'un grand nombre de témoins de qualité, tant des acteurs administratifs que des gens liés aux activités, nous ont lancé un cri de cœur et nous ont dit qu'ils ont besoin d'un coup de main et de soutien pour continuer, parce qu'ils risquent de faire faillite et de fermer leurs portes. Dire que toutes ces données sont bidon, c'est dire que les données issues de la Société de l'assurance automobile du Québec, du ministère des Transports de l'Ontario et de Transports Canada ainsi que les autres témoignages sont faux. Les données sont probantes.

Ce que je retiens des dires de ce témoin, c'est que la constitution en société est légale et volontaire, et qu'il faut absolument dire oui aux compagnies qui veulent avoir des chauffeurs constitués en société afin de tourner les coins ronds.

Les grands transporteurs eux-mêmes font appel à des chauffeurs constitués en société sous le modèle de propriétaire exploitant en Ontario ou ailleurs au Canada, ce qui relève du double standard. Les grands transporteurs font souvent affaire avec des intermédiaires et ne savent pas comment ces intermédiaires gèrent leur compagnie. Ils ont une chaîne d'approvisionnement qui est ainsi faite, et ils n'ont pas le contrôle sur le sous-traitant. C'est un monde de sous-traitance et de transporteurs, parce que l'individu qui donne l'ouvrage ou le fabricant n'est pas nécessairement mandaté pour régulariser le chauffeur qui s'est vu confier la sous-traitance d'une compagnie pour livrer la marchandise.

Ce témoin nous a dit que les grands transporteurs eux-mêmes utilisent des chauffeurs. C'est vrai. Nous allons recevoir un représentant de Postes Canada. Certains transporteurs de Postes Canada font affaire avec d'autres compagnies. J'ai hâte d'entendre les témoignages afin de progresser. Pouvons-nous rencontrer ces autres compagnies? Pouvons-nous en savoir plus à ce sujet? C'est la norme. Dans toutes les agences, les compagnies et les entreprises, on fait affaire avec des sous-traitants pour contrôler le transport au moyen de soumissions. La soumission ne stipule pas qu'on veut une compagnie qui emploie des chauffeurs légalement reconnus; elle stipule qu'on veut une compagnie qui va transporter la marchandise du point A au point B en respectant les normes et en étant conformes. On fait confiance au réseau. En effet, les provinces ont l'obligation de délivrer les bons permis. Les chauffeurs sont obligés d'être assurés et d'avoir des camions conformes. Il y a des centres d'inspection et des centres de contrôle pour le poids du camion, ainsi que des inspecteurs routiers et des policiers formés pour ces contrôles. Cependant, les soumissions ne précisent pas le rôle secondaire d'inspecter le camion pour savoir s'il est conforme. On octroie des contrats à des entreprises qui ont soumissionné et qui ont gagné l'appel d'offres. C'est ainsi que la chaîne d'approvisionnement fonctionne.

Le témoin nous a parlé de sécurité routière. Il n'y a effectivement aucune corrélation entre la sécurité routière et le statut du chauffeur, qui est déjà régi par le Code national de sécurité. Le Code comporte 16 normes. On dit qu'il n'y a aucune corrélation entre la sécurité routière et le statut du chauffeur, parce qu'il est déjà régi. Pour ma part, je pense que chacune des provinces devrait travailler avec nous pour détecter les chauffeurs illégaux. Selon moi, les inspections routières devraient être menées en collaboration. Nous devons travailler avec les provinces afin de mener des audits tant sur les infractions que sur le plan fiscal.

Nous avons des choses à vérifier dans la Charte canadienne des droits et libertés et avec la cour à propos des compétences en matière de permis et de poursuites, mais nous sommes encore loin de là. Ce ne sera pas demain matin. Selon le témoin, il n'y a pas grand-chose à faire, mais nous avons beaucoup à faire.

C'est sûr que même si nous commençons le processus demain, nous ne réglerons pas tout en un court laps de temps. Il faut absolument démarrer la machine le plus rapidement possible pour trouver des solutions. Il faut faire un pas à la fois. Commençons par la sécurité routière. Nous devons collaborer avec les provinces. Il y a aussi l'aspect de la fiscalité. Commençons par ça. Laissons les provinces délivrer les permis. Même si le témoin avait certaines

contradictions, j'ai quand même dit que nous pourrions suivre certaines recommandations et idées qu'il a proposées. Est-ce que nous pouvons intégrer la notion de volonté dans les règles? Non.

Nous ne pouvons pas demander de suivre les règles sur une base volontaire. Pour moi, une règle est une règle. Quand nous avons des normes, des règles ou des règlements, nous devons les suivre. Ce comité est régi par certaines règles, dont une que je connais très bien, à savoir l'article 106(4) du Règlement. Nous pouvons effectivement suivre les règles pour établir un comité.

Ce qu'il faut comprendre aujourd'hui, c'est que les règles sont déjà en place.

[Traduction]

Dan Albas: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Je suis très heureux de pouvoir accorder un tel moment à M. Lauzon. J'aimerais offrir un rameau d'olivier au Parti libéral. Nous devrions peut-être modifier l'ordonnance de communication...

Le président: Je ne pense pas qu'il s'agit d'un rappel au Règlement, monsieur Albas.

Dan Albas: ... juste pour inclure l'ironie et la conscience de soi manifestées par le Parti libéral du Canada...

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement. Merci beaucoup, monsieur Albas.

Je redonne la parole à M. Lauzon. Il est évident qu'il a beaucoup à dire sur la question.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Au-delà de l'article 106(4) qui est sorti tout seul, nous pourrions recommander le respect des règles, parce que nous avons déjà des règles en place. La meilleure recommandation que nous pourrions faire à ce témoin est de commencer par suivre les règles qui existent. Commençons par respecter la Loi sur les transports au Canada, puis commençons par respecter les lois provinciales sur l'obtention de tous les permis nécessaires, et par nous assurer que les véhicules sont assurés et convenables pour garantir la concurrence et l'efficacité. Juste ça, c'est un gros pas en avant.

Nous sommes allés plus loin à ce sujet. Monsieur Lawrence, vous savez à quel point je respecte les avocats, alors nous allons parler d'avocats. Je vais parler d'un avocat, à savoir mon employé, Timmy Jutras, qui a suivi votre exemple. Il a terminé ses études en droit et est maintenant en train de passer son barreau tandis que nous parlons. Je l'ai libéré de son contrat, donc je félicite Timmy Jutras, qui a quitté mon équipe.

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon. M. Albas invoque encore une fois le Règlement.

Monsieur Albas, la parole est à vous.

[Traduction]

Dan Albas: Je me demande simplement si vous pouvez l'obliger à respecter la pertinence, à moins qu'il soit pertinent qu'il passe en revue sa liste de cartes de Noël.

Un député: C'est pertinent.

Dan Albas: Nous en sommes à son adjoint et à M. Lawrence, deux personnes qui, à mon avis, méritent de recevoir une carte de Noël de la part de M. Lauzon. Cependant, je pense que cela n'a rien à voir avec la motion dont nous sommes saisis. Pourriez-vous lui demander de revenir au sujet à l'étude?

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Albas.

Philip Lawrence: Monsieur le président, au sujet de ce rappel au Règlement...

Le président: Je vais d'abord traiter celui-ci. Je rappelle à tous les députés que nous devons parler... Nous plaisantons au sujet de certaines choses, mais essayons de revenir au sujet à l'étude, afin d'éviter les rappels au Règlement au sujet de la pertinence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole.

Philip Lawrence: Mon intervention concernait en fait ce rappel au Règlement. Je crois que les avocats sont toujours pertinents.

Le président: Sur ce commentaire, je vous remercie, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: C'était pour introduire la notion des avocats.

Nous avons eu une analyse juridique et technologique. Le 21 octobre, Ritesh Kotak est venu nous présenter cet angle. Nous avions besoin de cette analyse plus juridique, parce que nous étions vraiment sur l'aspect du terrain, avec des conducteurs, des compagnies et des propriétaires. Nous avons un peu plus dirigé l'étude vers le plan politique, lorsque le député critique de « Chauffeurs inc. » est venu nous parler. Là, nous abordons plus l'aspect légal et juridique.

Il nous a parlé avec des mots auxquels nous devons faire attention, parce qu'il est vraiment question de légalité. Il est question d'entreprises de camionnage qui classent à tort des chauffeurs comme entrepreneurs indépendants plutôt qu'employés. Ces mots viennent d'un juriste. Il a étudié le dossier de près et nous a dit que c'est une classification à tort. Ce modèle, selon lequel les chauffeurs sont considérés comme des entrepreneurs indépendants plutôt que comme des employés, nuit à l'écosystème.

J'ai parlé de certains chauffeurs autonomes avec qui j'ai eu la chance de discuter. Ils me disaient qu'ils n'étaient pas de mauvais chauffeurs parce qu'ils faisaient partie de « Chauffeurs inc. ». Je leur répondais que nous n'avions jamais dit ça. Un chauffeur peut être indépendant, avoir son camion, se constituer en société, faire sa comptabilité le soir, et, la fin de semaine, laver son camion et l'entretenir. Il peut entretenir son camion de la même manière que les entreprises, mais travailler pour différentes compagnies ou pour une même compagnie pour des contrats de six à huit mois consécutifs. Il n'est pas obligé de devenir un travailleur payé directement par la compagnie. Il est comme un sous-traitant et devient indépendant de sa compagnie. Il gère bien sa compagnie.

Maintenant, dans le même contexte, ce camionneur nous parle des entreprises qui classent leurs chauffeurs à tort. Les camionneurs sont classés comme chauffeurs dans un camion de la même compagnie, mais qui ne leur appartient pas et pour lequel la compagnie impose certaines conditions, comme conduire pour elle et s'inscrire à Corporations Canada. Ça prend toute sa place, comme un feuillet T4A qui devient illégal.

Pour les compagnies, l'objectif est d'éviter les coûts liés aux obligations de l'employeur. C'est ce que l'avocat nous a expliqué. Selon

lui, la différence entre un employé et un employeur est le principe que je viens de vous expliquer. L'avocat nous a dit que, sous la direction de l'employeur, les méthodes, la rémunération par la paie, la protection légale et les horaires imposés ne sont pas présents. On se libère donc administrativement de toute la paperasse, des conditions de travail, des assurances et des responsabilités. On donne tout à un chauffeur inexpérimenté qui, souvent, est un entrepreneur indépendant.

C'est un peu la différence que le témoin nous a démontrée en répondant à nos questions. D'excellentes questions ont été posées à l'avocat, qui nous a très bien démontré qu'un entrepreneur indépendant gère sa propre activité, fournit ses propres outils et assume les risques financiers. Il n'y a pas de déductions fiscales ou d'avantages sociaux. Quand un avocat qui connaît les lois vient nous dire ça, nous pouvons mesurer les conséquences. Les conséquences sur ces chauffeurs sont la perte de protections et tout ce qui vient avec, comme les congés, les assurances ou la sécurité. Les risques sont accrus, parce que ces chauffeurs sont plus à risque que n'importe quel chauffeur dans le domaine.

Plus nous rendons ces chauffeurs conformes, plus la concurrence est déloyale. Nous avons eu ces discussions avec un avocat indépendant qui connaît le dossier. Il y a jusqu'à 30 % d'écart entre les compagnies conformes et les compagnies faisant de la concurrence déloyale.

Si la formation et la conformité sont négligées, les risques sont donc accrus. Nous en avons un peu discuté avec le témoin. Les discussions que nous avons eues mentionnaient des facteurs aggravants. Si je vais sur le site pour me constituer en société au Canada, en quelques clics, je peux former un dossier et me constituer en société auprès de Corporations Canada. Quelqu'un qui a reçu de la formation à ce sujet, qui est à l'aise avec les logiciels du gouvernement canadien, et qui a la capacité d'inscrire quelqu'un peut entrer les renseignements pour constituer en société le futur conducteur de camion en quelques clics. L'extrême accessibilité du processus favorise la pression sur les chauffeurs. Dès que les renseignements entrés sont conformes, la pression est exercée sur le chauffeur, qui doit accepter la constitution en société. Des compagnies sont expertes dans le domaine des ressources humaines pour constituer des personnes en société. Ça ne devait pas exister.

Comment trouver les personnes fautives? Faisons des recommandations à ce propos.

Selon l'avocat, il y a un manque flagrant d'éducation juridique. Nous savons que tout ça est flou. Il y a un manque d'éducation juridique, donc les chauffeurs ignorent leurs droits et leurs obligations. Pouvons-nous nous assurer de recommander une forme de sensibilisation et de formation pour que tous les chauffeurs puissent avoir la même interprétation du risque de devenir un chauffeur au rabais, et savoir quels sont les avantages de travailler pour une compagnie? Est-ce que nous pouvons donner les outils nécessaires aux provinces pour sensibiliser l'ensemble des milliers de chauffeurs de camion?

Le président: Excusez-moi, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Après quatre heures de débat, je vais suspendre la séance pour aujourd'hui. Nous nous réunirons à nouveau la semaine prochaine.

La séance est suspendue.

Je vous remercie.

[La séance est suspendue à midi le jeudi 4 décembre.]

[La séance reprend à 15 h 31 le mardi 9 décembre.]

Le président: La séance est ouverte.

Nous reprenons la 16^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au Règlement, la séance d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride.

J'aimerais faire quelques commentaires à l'intention des membres du Comité.

Tout d'abord, veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour les participants par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer. Veuillez le désactiver lorsque vous ne parlez pas.

Les participants sur Zoom peuvent, au bas de leur écran, sélectionner le canal approprié pour l'interprétation, soit le parquet, l'anglais ou le français. Les personnes qui sont dans la salle peuvent utiliser leur oreillette et sélectionner le canal souhaité.

Les participants dans la salle doivent lever la main lorsqu'ils souhaitent prendre la parole. Les participants sur Zoom doivent utiliser la fonction « Lever la main ». Le greffier et moi-même gérons l'ordre des interventions du mieux possible. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Je vous rappelle que toutes les interventions doivent être adressées à la présidence.

Le Comité a suspendu sa séance le jeudi 4 décembre 2025, alors que le débat sur la motion était en cours. Nous reprenons donc la séance et le débat sur la motion modifiée présentée par M. Xavier Barsalou-Duval le jeudi 6 novembre 2025.

Voici le libellé de la motion modifiée:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux ministères des Transports, du Revenu et de l'Emploi de transmettre au greffier du Comité, dans un délai de 30 jours suivant l'adoption de la présente motion, toutes les correspondances, rapports, courriels et documents relatifs à la problématique de la non-conformité dans le secteur du camionnage depuis le 1^{er} janvier 2018; et

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

Chers collègues, selon la liste des intervenants, M. Lauzon avait la parole, et il sera suivi de M. Albas et de M. Kelloway.

[Français]

J'ai le plaisir de vous céder la parole aujourd'hui, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Stéphane Lauzon: Je vous remercie.

Je remercie mes collègues conservateurs.

[Français]

Merci, monsieur le président.

Je remercie tous ceux qui sont encore des nôtres pour nous aider dans cette démarche.

Nous avons tous à cœur le même dossier. Nous nous sommes peut-être entendus pour trouver une solution pour aller de l'avant.

Maintenant, dans ce but, j'aimerais directement proposer un amendement visant cinq modifications à la motion que nous avons devant nous.

La première modification serait d'ajouter « ainsi qu'au cabinet du premier ministre » après le mot « Emploi » et avant les mots « de transmettre ».

La deuxième modification serait de remplacer « 30 jours » par « 60 jours », afin de donner un délai raisonnable pour préparer les documents.

La troisième modification serait de remplacer « 2018 » par « 2022 » et d'ajouter « et que les ministères et organismes chargés de produire les documents procèdent à des expurgations conformément aux obligations légales prévues par la Loi sur la protection des renseignements personnels et la Loi sur l'accès à l'information ».

La quatrième modification viserait à remplacer « deux » par « trois » pour ce qui est du nombre de rencontres. Compte tenu de la liste de témoins que nous avons, nous avons pu faire entrer ça dans trois rencontres.

La cinquième modification serait d'ajouter, après « Postes Canada », le texte suivant:

et l'Association des professionnels du dépannage du Québec; et lors de la troisième réunion, les témoignages des représentants de la BC Trucking Association, de l'Ontario Trucking Association, du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et de l'Alberta Motor Transportation Association; Que, immédiatement après ces réunions, le Comité, conformément à l'article 108(2) du Règlement, entame une étude en cinq réunions sur ce qui est nécessaire pour soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada afin de trouver de nouveaux marchés pour réduire la dépendance envers les États-Unis; que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre; et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le gouvernement dépose une réponse complète au rapport

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Le greffier va distribuer l'amendement aux membres du Comité.

Est-ce que certaines personnes veulent débattre de ces modifications proposées?

[Traduction]

Chers collègues, je vais suspendre la séance pendant quelques minutes, afin que le greffier puisse s'assurer que les membres du Comité reçoivent l'amendement dans les deux langues officielles.

La séance est suspendue.

• (1535)

(Pause)

• (1555)

Le président: La séance reprend.

La parole est d'abord à M. Albas pour un rappel au Règlement.

Dan Albas: Je vous remercie, monsieur le président.

Nous sommes toujours dans la même séance que nous avons commencée au départ, n'est-ce pas?

Le président: Oui, c'est la 16^e réunion, monsieur.

Dan Albas: Oui, et nous avons déjà voté sur une étude sur les ports et nous avons conclu que cela dépassait le cadre de notre mandat. Puisque nous avons déjà traité cette question précise, je vous demande de déclarer que cet amendement est irrecevable, car le Comité a déjà traité cette question.

Ce type de comportement vexatoire, qui consiste à présenter sans cesse le même amendement, va à l'encontre de la volonté du Comité. Je crois que si vous vérifiez auprès du greffier — et j'espère que vous le ferez —, vous constaterez que cette partie de l'amendement est irrecevable. Le reste, selon moi, mérite de faire l'objet d'une discussion.

Le président: Chers collègues, afin de permettre à tout le monde de discuter de l'amendement, je vais le déclarer recevable, car j'aimerais amener... Nous avons peut-être un consensus dans ce cas-ci...

Dan Albas: Monsieur le président...

Le président: Je n'ai pas terminé mon intervention, monsieur Albas.

Dan Albas: Pourriez-vous poser la question au greffier, s'il vous plaît? C'est un point valable.

Le président: Monsieur Albas, je suis le président et je suis au milieu de mon intervention.

Stéphane Lauzon: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Lauzon, j'aimerais d'abord terminer mon intervention.

Je vais déclarer l'amendement recevable, et si des membres du Comité souhaitent contester ma décision, ils peuvent le faire.

Comme je ne vois aucune objection, je peux maintenant passer à la liste des intervenants...

Dan Albas: Puis-je vous demander d'obtenir des éclaircissements auprès du greffier, car il nous a déjà dit, lors de cette même réunion...

Le président: Monsieur Albas, j'ai rendu ma décision. Je vous ai expliqué que si vous souhaitez la contester, vous pouvez...

Dan Albas: Si nous ne sommes pas cohérents dans la gestion du Comité, monsieur le président, nous finirons par en subir les conséquences.

Le président: D'accord. Je vous remercie de vos commentaires, monsieur Albas.

Je vais maintenant passer à la liste des intervenants. Qui souhaite s'exprimer sur les modifications proposées par M. Lauzon?

M. Lauzon est l'intervenant suivant sur la liste des intervenants.

[Français]

Stéphane Lauzon: Évidemment, les modifications que nous avons proposées sont toutes différentes, parce qu'il s'agit de chiffres et de données qui changent, surtout quand il est question des jours. Il est question de la mention de « 30 jours », que nous avons changée pour « 60 jours ». Nous avons changé l'année « 2018 » pour l'année « 2022 ». Il n'y a rien en lien avec ça.

Si M. Albas parle de la portion de l'amendement après le mot « Postes Canada » pour ajouter le point sur les professionnels de dépannage, c'est évident qu'il s'agit de la liste de témoins que nous devons traîner avec nous. Or, dans la deuxième portion de l'amendement, nous avons négocié avec M. Xavier Barsalou-Duval afin d'inclure le Québec. Le Québec est donc dans la motion.

Ce qui constitue un nouvel élément dans la motion, c'est lorsqu'on demande « que, immédiatement après ces réunions, le Comité, conformément à l'article 108(2) du Règlement, entame une étude en cinq réunions sur ce qui est nécessaire pour soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada ». C'est un nouvel élément que nous avons inclus en raison de la situation à Contre-cœur, au Québec, sur laquelle nous voulons mettre un gros accent. C'est un dossier qui nous tient particulièrement à cœur. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes entendus pour ajouter cette portion, qui n'existait pas auparavant dans la motion. Aujourd'hui, c'est donc différent.

Le président: Je vous remercie, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Je vais donner la parole à M. Albas, mais tout d'abord, je tiens à vous faire part d'un renseignement qui a été communiqué par le greffier, à savoir que nous voterons très probablement sur chacun de ces éléments individuellement. Je tenais simplement à vous en informer.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Je suis encore sous le choc que cet amendement ait été déclaré recevable. Je soulève encore une fois le fait que dans la dernière et quatrième édition du manuel sur la procédure parlementaire, on peut lire, à la page 894: « De plus, les motions proposées en comité ne doivent pas outrepasser le mandat du comité ni enfreindre la prérogative de la Couronne... » Il s'agit ici de l'affectation de fonds publics. On peut lire ensuite: « Une motion au contenu identique à une motion qui a déjà [...] fait l'objet d'une décision au cours de la même session est irrecevable; toutefois, un député peut proposer une motion qui, quoique semblable, s'en distingue suffisamment pour constituer une nouvelle question. » C'est à la page 894.

Monsieur le président, vous avez déjà déterminé que de telles motions étaient irrecevables. Ce député, le même député, a déjà proposé une étude presque identique, et le Comité l'a rejetée. Je vous demande de revenir sur votre décision, car il s'agit des règles en vigueur ici, et la quatrième édition le confirme clairement.

Le président: Pourriez-vous me faire une faveur, monsieur Albas, et lire la dernière partie aux fins du compte rendu?

Dan Albas: Oui: « toutefois, un député peut présenter une motion qui, quoique semblable, s'en distingue suffisamment pour constituer une nouvelle question. »

Monsieur le président, c'est la même...

Le président: Monsieur Albas, je vous remercie d'avoir relu ce passage...

Dan Albas: C'est essentiellement la même motion.

Le président: À mon avis, ce n'est pas la même chose. D'autres éléments y ont été ajoutés, ce qui crée quelque chose de très différent de ce qui était proposé auparavant.

Je vous invite encore une fois, si vous n'êtes pas d'accord avec moi — je vous renvoie la balle —, à contester la décision de la présidence. Ce sont des choses que nous pouvons faire au sein de ce comité; vous l'avez déjà fait dans le passé.

Si vous voulez le faire maintenant — je ne vois pas d'autres membres sur la liste des intervenants —, nous allons passer au vote.

Dan Albas: Non. Dans ce cas, je lèverais la main.

Le président: Il n'y avait pas d'autres députés sur la liste des intervenants.

Dan Albas: Monsieur, j'ai levé la main, et le Règlement dicte que si un député lève la main pour prendre la parole... J'ai dit que j'allais faire une demande, puis que je prendrais la parole par la suite.

Le président: Monsieur Albas, il n'y avait pas d'autres députés sur la liste...

Dan Albas: Excusez-moi, monsieur le président...

Le président: ... et j'ai demandé le vote.

Dan Albas: ... mais j'ai dit, si vous voulez vous arrêter un instant pour y jeter un coup d'œil, que je voulais invoquer le Règlement, puis que je prendrais la parole.

Le président: Ce n'était pas un rappel au Règlement. Je vous ai donné la parole. Vous avez fait une déclaration...

Dan Albas: Monsieur le président, j'aimerais avoir l'occasion de prendre la parole.

Le président: Vous avez parlé, monsieur Albas.

Dan Albas: Non, j'ai demandé à être inscrit sur...

Monsieur le greffier, n'ai-je pas demandé à être inscrit sur la liste?

Le président: Vous l'avez fait, et je vous ai donné la parole. J'ai dit que vous aviez la parole. Ce n'était pas un rappel au Règlement.

Dan Albas: D'accord. J'invoquais de nouveau le Règlement, monsieur le président. J'aimerais maintenant donner mon nom pour prendre la parole.

Le président: Monsieur Albas, le compte rendu indiquera clairement que je vous ai donné la parole pour...

Dan Albas: Monsieur, j'aimerais en parler...

Le président: Monsieur Albas, tout d'abord, ne parlez pas quand je parle. Je suis en train de parler, et je suis le président.

Je vous dis, monsieur, que je vous ai donné la parole pour un rappel au Règlement. Vous avez eu votre rappel au Règlement. Je vous ai invité à contester la décision de la présidence, ce que vous n'avez pas fait.

Dan Albas: Je...

Le président: J'ai ensuite donné la parole à M. Lauzon, qui était sur la liste des intervenants...

Dan Albas: Monsieur le président, sur...

Le président: ... et j'ai ensuite dit, monsieur Albas, que c'était votre tour. Vous aviez la parole. Ce n'était pas un rappel au Règlement, monsieur Albas. N'essayez pas de me convaincre que c'en était un. Vous avez utilisé votre...

Dan Albas: J'essayais encore une fois d'invoquer le Règlement.

Le président: Non. Vous avez répété la même chose que tout à l'heure, mais pas dans le cadre d'un rappel au Règlement...

Dan Albas: Eh bien, j'aimerais parler de la motion maintenant.

Le président: ... puis j'ai dit qu'il n'y avait pas d'autres députés sur la liste des intervenants, et j'ai demandé le vote...

Dan Albas: J'ai levé la main à nouveau.

Le président: ... nous allons donc passer au vote...

Dan Albas: J'ai levé la main, monsieur le président.

Le président: ... parce que lorsque je demande le vote, nous passons au vote. Monsieur Albas, je vais vous rappeler à l'ordre...

Dan Albas: Vous pouvez suivre les règles parlementaires. Vous pouvez me laisser dire ce que j'ai à dire. Depuis six réunions, vous laissez la parole à M. Lauzon. Vous pouvez me donner la parole pour que je puisse défendre ma position.

Le président: Monsieur Albas, vous avez eu la parole. Il n'y a personne d'autre...

Dan Albas: Puis-je demander aux autres députés de lever la main?

Le président: ... j'ai demandé le vote.

Oui, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

J'entends dire que les interprètes ont beaucoup de difficulté à faire leur travail d'interprétation, car plusieurs personnes parlent en même temps.

[Traduction]

Le président: Une autre raison pour laquelle nous ne devons pas parler en même temps que le président, c'est pour protéger nos interprètes.

Dan Albas: Laissez un député se faire entendre.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer au vote...

Dan Albas: Non, j'aimerais prendre la parole maintenant, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur Albas...

Dan Albas: C'est mon droit en tant que membre de ce comité, monsieur.

Le président: ... j'ai clairement demandé le vote.

Dan Albas: Je soulèverai la question auprès du Président de la Chambre. J'aimerais que d'autres personnes aient leur droit de parole ici, monsieur le président.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, faire preuve de décence et d'impartialité dans l'exercice de vos fonctions? J'avais levé la main intentionnellement. Ce n'est pas le moment pour vous de le faire. Vous devriez donner aux députés l'occasion de s'exprimer sur une motion. J'ai invoqué le Règlement à maintes reprises, et vous avez rendu votre décision. J'accepte ces décisions maintenant, mais j'aimerais avoir l'occasion de dire ce que j'ai à dire à ce sujet, et je vais continuer de parler, monsieur le président, parce que je crois que c'est... Je vais prendre la parole et je vais simplement parler de la motion elle-même.

Tout d'abord, j'ai parlé plus tôt du Comité...

Le président: Monsieur Albas, vous enfreignez le Règlement...

Dan Albas: ... et j'aimerais commencer par parler...

Le président: ... et vous n'avez pas la parole. Je ne vous ai pas donné la parole. Je vous ai donné la parole et...

Dan Albas: C'est répréhensible de la part d'un président.

Le président: ... votre temps était écoulé. Nous allons passer au vote.

Je demande au greffier de passer au vote.

Dan Albas: Je proteste, monsieur le président. J'aimerais avoir l'occasion de parler.

Le président: Vous pouvez protester.

Dan Albas: C'est l'opposition, monsieur le président. Vous devez pouvoir l'entendre...

Le président: Monsieur Albas, le vote a été demandé. Vous n'êtes peut-être pas d'accord, mais le vote a été demandé.

Dan Albas: J'ai dit plus tôt, monsieur le président, que j'allais faire mes rappels au Règlement, puis que j'aimerais ensuite être inscrit à la liste des intervenants.

Le président: Monsieur Albas, le vote a été demandé...

Dan Albas: Le vote n'a pas été demandé. Je poursuis...

Le président: ... et si vous continuez à perturber cette réunion, je demanderai que vous soyez expulsé parce que vous êtes...

Dan Albas: Vous pouvez m'expulser, alors. Veuillez m'expulser, si tel est le cas. Si c'est le genre de présidence que vous représentez, monsieur, et que vous ne voulez pas me laisser...

Le président: Monsieur Albas...

Un député: Oh, oh!

Dan Albas: ... parler directement de la motion, c'est inacceptable, et c'est intolérable...

Mike Kelloway: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Albas, j'ai été très...

Dan Albas: Je suis député depuis 2011, monsieur, et c'est un moment où je dois prendre la parole. Vous êtes en train de tout paralyser.

Le président: Nous allons suspendre la séance le temps de trouver un moyen de reprendre le contrôle de la situation.

Mike Kelloway: J'invoque le Règlement.

Le président: À notre retour, nous passerons au vote.

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

• (1605) _____ (Pause) _____

• (1605)

Le président: Chers collègues, nous reprenons nos travaux, et une fois que...

Dan Albas: Monsieur le président, j'aimerais savoir sur quoi nous votons. Votons-nous sur chaque partie de l'amendement, monsieur le président?

Le président: Nous allons voter sur chaque partie, une à la fois.

Dan Albas: D'accord.

Le président: Monsieur le greffier, veuillez procéder aux votes, un élément après l'autre.

Dan Albas: Monsieur le président, nous devrions débattre de chaque partie de la motion. Si nous votons sur la première partie, nous devrions ensuite débattre de la deuxième.

Le président: Monsieur Albas, le débat a eu lieu à ce sujet...

Dan Albas: Non, cela n'a pas été fait parce que vous ne m'avez pas permis d'être entendu.

Le président: Je vous ai laissé vous exprimer.

Dan Albas: Non, monsieur, j'ai clairement...

Le président: Votre intervention est terminée, monsieur Albas. Je ne vais pas vous laisser forcer la main au Comité...

Dan Albas: ... deux rappels au Règlement, et c'est maintenant que je soulève...

Le président: ... et détourner l'attention... peu importe ce que vous faites en ce moment. Je vous...

Dan Albas: Monsieur le président, combien de temps avez-vous donné à M. Lauzon pour sa manœuvre d'obstruction? J'ai levé la main pour participer à cette discussion.

Le président: ... ai donné la parole, monsieur Albas. J'ai ensuite demandé au greffier de procéder au vote.

Je demande maintenant au greffier de procéder au vote, comme il a été demandé.

Dan Albas: Non, ce n'est pas ainsi que cela fonctionne, monsieur le président. Je vais continuer de parler.

Est-ce que quelqu'un peut... est-ce qu'un député peut maintenant être entendu?

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. L'interprétation ne peut toujours pas se faire présentement.

Je vais peut-être en profiter pour faire un rappel au Règlement...

[Traduction]

Le président: Bon. On me fait signe qu'il y a trop de gens qui parlent en même temps. Chers collègues, respectons les interprètes.

Des décisions ont été prises. J'ai donné la parole au greffier. Il incombe maintenant au greffier de procéder au vote.

Dan Albas: Monsieur le président...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Traduction]

Dan Albas: Monsieur le greffier, je pense qu'il doit y avoir consensus pour qu'un vote ait lieu tout de suite. Aucune motion dilatoire n'a été présentée.

Monsieur le président, j'ai levé la main. Vous refusez de le reconnaître.

Le président: Monsieur Albas, quand le président met la question aux voix, le vote a lieu. J'ai demandé le vote. Il n'y avait personne d'autre sur la liste des intervenants.

Dan Albas: J'avais inscrit mon nom sur la liste.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): J'avais levé la main.

Le président: Le vote a été demandé, chers collègues.

[Français]

Jason Groleau (Beauce, PCC): Il avait levé la main avant.

[Traduction]

Dan Albas: J'ai le droit de parler à ce comité. Je pense que vous devez entendre ce que nous avons à dire, monsieur le président. Nous avons des droits en tant que députés membres du Comité. Vous devez les respecter.

J'aimerais parler de la motion.

C'est très simple. Je suis en état de choc face à la situation. Nous devrions discuter de l'objet du débat, et non de la procédure elle-même. J'aimerais commencer à parler de la motion proprement dite.

À mon avis, la motion elle-même comporte des lacunes.

Le président: Chers collègues, nous allons passer au vote.

Monsieur le greffier, veuillez procéder à l'appel nominal.

Dan Albas: Non, monsieur le greffier. J'ai la parole en ce moment et j'aimerais continuer à parler.

Le président: Monsieur Albas, vous n'avez pas la parole. Je ne vous ai pas donné la parole.

Dan Albas: Je parle de la motion, monsieur le président. J'ai des droits en tant que membre et...

Le président: Vous avez des droits en tant que membre, mais...

Dan Albas: ... j'ai levé la main.

Le président: Vous avez levé la main, et je vous ai donné la parole.

Dan Albas: J'ai demandé à être inscrit sur la liste, et je pensais, en toute bonne foi, que vous alliez donner suite à ma demande. Si c'est ainsi que les choses se passent, si vous imposez cette procédure à toute vapeur et que vous ne permettez pas aux conservateurs de se faire entendre, c'est une grave erreur de votre part.

Le président: Vous avez été entendu, et...

Dan Albas: Non, j'ai invoqué le Règlement.

Le président: Si vous n'êtes pas content de la façon dont vous avez utilisé votre temps, ce n'est pas le problème de la présidence, monsieur Albas.

Dan Albas: Je respecte votre rappel au Règlement, mais je veux parler de la motion, monsieur le président.

Le président: Votre nom était sur la liste. Je vous ai redonné la parole, encore une fois.

Dan Albas: Vous savez quoi? Il s'agit de mes droits en tant que député membre du Comité. J'aimerais pouvoir parler de la motion.

M. Lauzon a présenté une motion après...

Le président: Monsieur Albas, vous n'avez pas la parole.

Dan Albas: ... des jours et des jours de cette mascarade.

Monsieur le président, j'insiste sur le fait que je dois avoir l'occasion de parler de la motion.

Le président: Vous n'avez pas la parole, monsieur Albas.

Dan Albas: C'est une erreur que j'espère que vous corrigerez, en donnant à un député la possibilité de...

Le président: Ce n'était pas une erreur. Je vous ai donné la parole.

Dan Albas: Non.

Le président: Vous avez utilisé votre temps de parole pour réitérer votre objection à une décision prise par le président.

Dan Albas: Non, monsieur le président. J'ai des arguments à présenter à ce sujet, mais...

Le président: J'ai ensuite vu qu'il n'y avait pas d'autres noms sur la liste...

Dan Albas: ... si vous précipitez les choses, monsieur le président...

Le président: ... et j'ai demandé le vote.

Je vais le demander une fois de plus, monsieur le greffier: veuillez procéder au vote.

Dan Albas: Non, non, monsieur le président. J'ai demandé que mon nom soit inscrit sur la liste, et il m'a semblé que vous hochiez simplement la tête, comme si vous me donniez la parole. J'ai fait deux rappels au Règlement, sur lesquels vous vous êtes prononcé, mais j'ai pensé que vous reviendriez ensuite simplement à la liste et que vous me laisseriez parler.

Monsieur le président, nous pouvons continuer à tourner en rond comme ça toute la journée. J'aimerais avoir la possibilité de parler de la motion, de la même façon que tous les députés ici présents devraient avoir cette possibilité, mais vous semblez m'en priver aujourd'hui, monsieur.

Le président: Monsieur le greffier...

Dan Albas: Non, j'aimerais continuer de parler, alors je vais commencer, monsieur le président.

Le président: Vous n'avez pas la parole, monsieur Albas.

Dan Albas: Monsieur le président, le problème, c'est que les tribunaux...

Le président: Je vais suspendre la séance, car nous avons perdu le contrôle de la réunion à cause des commentaires de M. Albas.

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

• (1610) _____ (Pause) _____

• (1645)

Le président: Nous reprenons.

Chers collègues, je vais demander au greffier d'expliquer la procédure de vote. Nous allons procéder à un vote par appel nominal. Ensuite — je tiens à le préciser —, une fois que nous aurons terminé le vote, ce ne sera pas fini, car nous devons encore débattre de la motion modifiée, si elle est adoptée.

Chers collègues, si vous voulez lever la main, veuillez l'indiquer très clairement maintenant, avant que nous ne plongeions dans le chaos. Si vous souhaitez prendre la parole à ce moment-ci ou quand nous aurons terminé, veuillez lever la main à ce moment-là également.

Monsieur le greffier, je vous cède la parole.

Dan Albas: J'invoque le Règlement.

Le greffier: Le vote portera sur l'amendement de M. Lauzon.

Dan Albas: Lequel?

Le greffier: Il n'y en a qu'un seul; celui que l'on a distribué aux députés.

Le président: Merci.

Je vous écoute, monsieur Albas.

Dan Albas: Je suppose que nous en sommes au premier amendement. C'est bien cela?

Le président: Nous en sommes à l'amendement. Toutes les modifications proposées par M. Lauzon sont énumérées. Nous mettons aux voix l'ensemble de ces modifications au moyen d'un seul vote.

Dan Albas: Non, monsieur le président, c'est très clair, et je me fonde sur la quatrième édition de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*: « Dans la plupart des cas, il n'y a pas de limite au nombre d'amendements qui peuvent être proposés; toutefois, seulement un amendement et un sous-amendement peuvent être étudiés par un comité en même temps. »

Le président: Oui.

Dan Albas: En somme, vous dites que nous allons mettre aux voix un amendement. Allons-nous alors traiter des cinq autres amendements en même temps? Cela n'a aucun sens.

Le président: Je tiens à préciser aux députés...

Dan Albas: On ne peut étudier qu'un amendement ou qu'un sous-amendement à la fois.

Le président: ... M. Lauzon a proposé des modifications à la motion présentée par M. Barsalou-Duval. Pour que ce soit le plus simple possible pour les députés...

[Français]

Jason Groleau: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Traduction]

Le président: ... il a énuméré ces modifications: il a mentionné la première partie qu'il modifiait, puis la deuxième, et la troisième, et enfin la quatrième. Nous mettons donc aux voix tous ces éléments dont M. Lauzon a parlé dans ses observations.

Jason Groleau: J'invoque le Règlement.

Le président: Oui, monsieur Groleau.

[Français]

Jason Groleau: Monsieur le président, je vous remercie de me donner la parole.

J'ai reçu les propositions d'amendement et elles étaient toutes numérotées et séparées: amendement n° 1, amendement n° 2, amendement n° 3, et ainsi de suite.

En tant que député représentant ma région, je n'ai aucun problème à voter sur chacune des propositions, une à la fois, mais nous devons avoir le droit, pour les gens de nos régions, de débattre de chaque motion avant de passer à la prochaine.

J'ai reçu ici les propositions numérotées de 1 à 5. Ce sont donc cinq motions différentes que j'ai reçues. Je peux vous les renvoyer. C'est comme ça que je les ai reçues.

Je ne vois pas comment vous pouvez les mettre toutes dans le même paquet, alors qu'elles sont numérotées. Il y a la motion n° 1, ensuite la motion n° 2, ensuite la motion n° 3, ensuite la motion n° 4 et ensuite la motion n° 5. Ces motions ne peuvent pas être ensemble. Je les ai reçues séparément.

[Traduction]

Dan Albas: Si vous allez...

[Français]

Le président: Merci, monsieur Groleau.

[Traduction]

Monsieur Albas, je vais simplement intervenir au sujet du rappel au Règlement de M. Groleau pour m'assurer de suivre les règles.

[Français]

Monsieur Groleau, M. Lauzon a soumis et a proposé des changements. Afin d'être le plus clair possible, surtout dans l'environnement dans lequel nous nous trouvons présentement, il a présenté le premier changement qu'il voulait faire, le deuxième changement, le troisième changement et le quatrième changement. Il a présenté tous ces changements ensemble, et voici ce qui en résulte.

Nous allons donc voter sur toutes ces motions ensemble.

[Traduction]

Dan Albas: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Albas.

Dan Albas: Vous m'avez empêché de parler de la motion. Si l'on prévoit de prendre les cinq amendements distincts que le greffier a distribués, de les regrouper sans consentement unanime et sans qu'on nous permette de prendre la parole, c'est inacceptable.

Afin de garantir mes droits de député, vous devriez nous donner l'occasion d'en parler. Je vous demande de revoir votre position sur cette question et de nous permettre d'intervenir. Ce processus est injuste et va à l'encontre de nos droits, en tant que députés.

Le président: Merci, monsieur Albas.

Je vous remercie de cette observation. Je veux toujours veiller à ce que vous puissiez jouir de vos droits, à titre de député. Je tiens simplement à répéter, aux fins du compte rendu, que...

Dan Albas: J'avais levé la main.

Le président: ... l'on vous a donné la parole, monsieur. Vous avez terminé vos observations, puis on a demandé le vote.

Dan Albas: C'était un rappel au Règlement.

Le président: Ce n'était pas un rappel au Règlement, et vous le verrez clairement sur la vidéo, monsieur.

Dan Albas: C'était un rappel au Règlement, monsieur. Quel député cite la quatrième édition de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, si ce n'est pour faire un rappel au Règlement?

Le président: D'accord.

Dan Albas: Je vous en prie. Laissez-moi parler de l'amendement.

Le président: Malheureusement, nous ne sommes pas d'accord sur ce point, monsieur Albas. Je vous remercie.

Dan Albas: J'aimerais avoir l'occasion d'en parler, monsieur le président.

Le président: Merci. Je vous remercie, monsieur Albas.

Dan Albas: Très bien, alors je vais commencer à en parler.

Le président: Non, monsieur Albas, je ne vous ai pas donné la parole.

Monsieur Albas, vous n'avez pas la parole.

Dan Albas: Essentiellement, monsieur le président...

Le président: Monsieur Albas, vous n'avez pas la parole.

Je ne le dirai qu'une seule fois. M. Albas n'a pas la parole. Je tiens à être très clair. On ne lui a pas donné la parole. Merci beaucoup.

Dan Albas: Monsieur le président, M. Muys avait lui aussi levé la main et a essayé d'attirer votre attention. Or, vous ne lui avez pas donné la parole. Il ne cesse d'essayer d'attirer votre attention, mais vous l'ignorez...

Le président: Je n'ignore personne.

Dan Albas: À quand remonte votre dernière présence de ce côté-ci de la salle?

Le président: Je n'ignore aucun député. Je vous ai donné la parole, monsieur Albas, lorsque vous avez levé la main. Vous en avez profité pour parler d'autre chose.

Dan Albas: Qu'en est-il de M. Muys? Il avait levé la main.

Le président: Selon la liste des intervenants, M. Muys n'avait pas levé la main. Je peux vous dire qui figure sur la liste des intervenants. Monsieur Albas, je gère cette liste conjointement avec le greffier.

Sur ce, je vais passer au vote.

Vous pouvez commencer, monsieur le greffier.

[Français]

Jason Groleau: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: On a demandé le vote, chers collègues.

[Français]

Jason Groleau: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Veuillez passer au vote, monsieur le greffier. Merci.

Un député: Oh, oh!

Veuillez poursuivre la lecture. Le vote a été demandé, chers collègues.

(L'amendement est adopté par 5 voix contre 4. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Les amendements sont adoptés. Nous allons maintenant passer au débat sur la motion modifiée. Monsieur Albas, je vous cède la parole.

Par souci de clarté, avant de donner la parole à M. Albas, y a-t-il d'autres députés sur la liste des intervenants?

Comme il n'y en a pas, monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Parlons de la motion qui est proposée. Tout d'abord, je tiens à répéter que je ne suis pas d'accord avec le processus suivi aujourd'hui. D'ailleurs, je crois que nous allons documenter cela et soulever la question auprès des autorités compétentes. Je tiens à remercier le greffier d'avoir essayé d'être aussi impartial que possible. Malheureusement, j'ai l'impression qu'il a subi beaucoup de pression aujourd'hui.

Aujourd'hui, je vais parler du fait que passer à un nouveau sujet, comme les ports... Nous voudrions peut-être lancer le processus et mener une étude sur les ports, mais je tiens à souligner que le gouvernement et les députés ministériels n'ont pas comparu devant le Comité dans le cadre de notre étude sur BC Ferries.

Monsieur le président, je crois que vous et le greffier avez invité l'ancienne ministre des Transports, Chrystia Freeland, à comparaître devant le Comité. Jusqu'à présent, elle ne l'a pas fait. Elle siège désormais à la Chambre à titre de députée, mais elle ne fait plus partie du Cabinet. Je n'en dirai peut-être pas plus. Je pense qu'elle a une obligation morale, étant donné qu'elle a laissé ses empreintes sur tout ce qui a trait à BC Ferries.

Je répète, pour les gens à la maison, que la Banque de l'infrastructure du Canada a donné 1 milliard de dollars de l'argent des contribuables à BC Ferries, qui délocalise maintenant des emplois canadiens dans un chantier naval hybride — c'est-à-dire où l'on fabrique à la fois des navires civils et militaires — en Chine.

Lorsque Chrystia Freeland était en Chambre, elle a dit qu'elle avait écrit à Mike Farnworth, le ministre. Elle a dit qu'elle avait des réserves à propos de l'approvisionnement. Dans cette lettre, que nous avons fini par obtenir, elle a d'ailleurs exprimé ses préoccupations relatives à la sécurité nationale.

Monsieur le président, j'ai bien peu d'exemples de questions qui méritent d'avoir, comme la sécurité nationale, priorité sur presque tout le reste; pas même la question d'empêcher les députés de se faire entendre. La sécurité nationale est fondamentale. C'est la raison d'être de l'État.

[Français]

Il est important pour un gouvernement de protéger la population, particulièrement la souveraineté du pays. Tout le monde sait exactement ce que représente le défi de travailler avec un régime communiste comme celui de la Chine. Il est donc très important de rassurer la population, à savoir que l'État est prêt à relever tous les défis, particulièrement en ce qui concerne la sécurité du système sensible qui opère les bateaux.

[Traduction]

Mme Freeland a soulevé la question de la sécurité nationale auprès du ministre Farnworth. BC Ferries a immédiatement déclaré qu'un autre secteur s'occuperait des systèmes de nature délicate qui se trouveraient à bord de ces navires.

Monsieur le président, je me suis renseigné auprès de gens de l'industrie. Ils ont dit que, selon ce qu'ils savent des contrats clés en main comme celui que le chantier a obtenu, tout se fait sur place. Des représentants de syndicats sont venus nous faire part de leurs préoccupations relatives au secteur de l'acier, à la façon dont les travailleurs sont traités et à l'absence de lois environnementales.

J'ai été le vice-président du comité sur les relations sino-canadiennes lors de législatures précédentes, et je ferai remarquer que de nombreuses personnes ont mentionné que la technologie qu'utilise la Chine dans bon nombre de ses produits est subventionnée — nous achèterons pour 1 milliard de dollars d'acier et d'aluminium chinois subventionnés, ce qui nuit à la main-d'œuvre —, mais aussi que la Chine a accès à ces systèmes et à ce qu'ils contiennent. D'ailleurs, dans certains pays européens, on se demande s'il est prudent d'acheter ces produits, en particulier lorsqu'il est question des véhicules électriques.

Je reviens à la sécurité nationale et à Chrystia Freeland. À titre d'ancienne ministre, elle est bien au fait de tout cela. Après avoir écrit cette lettre à Mike Farnworth, ce dernier ainsi que les représentants de BC Ferries y ont répondu. Soit dit en passant, Mike Farnworth était très contrarié du fait que le gouvernement posait des questions aux représentants de la Colombie-Britannique, mais, là encore, bon nombre de nos citoyens diraient que le risque géopolitique... Le premier ministre a lui-même déclaré que le plus grand risque géopolitique pour le Canada — je crois qu'il a utilisé le mot « menace » — est la Chine; le gouvernement communiste de Pékin.

Nous posons des questions sur la sécurité nationale et voulions l'inviter parce que... Fait intéressant, Chrystia Freeland a écrit au ministre de la Sécurité publique pour lui faire part de ses préoccupations relatives à la sécurité nationale. Elle a d'ailleurs reproché à BC Ferries de ne pas avoir de politique favorisant les produits canadiens. Je tiens à préciser que je trouve cela absolument hilarant, monsieur le président. Marine Atlantique est une société d'État fédérale qui relevait du portefeuille de Mme Freeland. Elle a oublié de mentionner que cette société ne possédait pas, elle non plus, de politique d'approvisionnement favorisant les produits canadiens.

Quel est le rapport entre tout cela et la motion? C'est très simple. Cette question porte sur le fait que des préoccupations subsistent en matière de sécurité nationale et seule Chrystia Freeland peut y répondre en sa qualité d'ancienne ministre qui était en poste pendant ce processus et qui a envoyé des lettres aux ministres provinciaux et fédéraux.

Certains députés libéraux croient peut-être qu'il est tout à fait acceptable que l'on permette à Chrystia Freeland... C'est une ancienne ministre, alors laissons-la tranquille parce qu'elle en a assez fait pour le pays. En toute honnêteté, parfois, lorsque l'on est sur le point de partir... Comme nous l'avons appris, elle a accepté un prestigieux poste à Oxford. J'aimerais prendre un moment pour dire que cela me pose problème. Je ne crois pas que les politiciens devraient dire à la presse ce qu'elle doit écrire, ou quels devraient être ses grands titres, mais j'ai vu un titre qui disait que Chrystia Freeland allait occuper un prestigieux poste à Oxford. Monsieur le président, je me suis dit: « Être député, c'est assez prestigieux. » Il faut le souligner.

C'est un poste assez prestigieux parce que l'on défend les intérêts, dans certains cas, de 115 000 concitoyens. C'est parfois un peu plus ou un peu moins. Se faire refuser le droit de parole et se faire dire, par une quelconque autorité extérieure à soi-même, que l'on n'avait pas levé la main, privant ainsi ses concitoyens de la possibilité de présenter des arguments de fond sur des motions... Je me répète peut-être, monsieur le président, et je veux m'en tenir à la motion dont nous sommes saisis parce qu'un expert sait — comme le sait M. Lauzon — qu'après trois minutes et demie, il faut revenir à la motion.

Sauf erreur, le ministre de la Sécurité publique fait toujours partie du Cabinet. Même s'il a commis de graves erreurs, comme le fait d'avoir eu des conversations privées — qui ont été enregistrées par un locataire — au cours desquelles il a exprimé son désaccord avec la politique gouvernementale, il est toujours le ministre. En sa qualité de ministre, il est censé rendre des comptes au Parlement. Or, ce comité parlementaire est complètement pris par les manœuvres d'obstruction — du moins jusqu'à plus tôt aujourd'hui — de M. Lauzon. Le ministre n'a donc pas pu venir en comité.

Je vais commencer mon intervention d'aujourd'hui en m'adressant au ministre de la Sécurité publique. Vous devez comparaître

devant notre comité. Vous devez honorer votre engagement. Lorsque vous avez juré que vous n'alliez pas, en tant que ministre, tirer un avantage personnel de vos fonctions... Lorsque vous avez prêté serment à Rideau Hall, devant tout le monde, vous vous êtes engagé à rendre des comptes et à ne pas simplement penser à votre propre confort. Je répète au ministre de la Sécurité publique qu'il doit comparaître devant le Comité.

Pour que nous puissions entreprendre... Je sais que les libéraux veulent que nous nous penchions sur un sujet autre que BC Ferries et la sécurité ou l'absence de sécurité sur les routes et les autoroutes canadiennes... Je peux comprendre qu'ils veuillent parler de quelque chose qui fait davantage leur affaire.

Monsieur le président, l'un des grands avantages des gouvernements minoritaires, c'est que les décisions ne relèvent pas seulement d'eux. Justement, je ne me suis jamais posé de questions lorsque des députés se mettent à faire de l'obstruction, tant qu'ils peuvent simplement garder la parole et revenir toutes les trois minutes et demie à la motion, comme celle-ci, qui propose de passer à une étude sur les ports sans terminer la précédente.

Il est temps, pour une fois, que les conservateurs se fassent entendre au sein du Comité. J'ai l'impression que nous entendons constamment les libéraux ou qu'on nous dit toujours que nous ne pouvons pas prendre la parole. Ce n'est pas quelque chose que nous allons tolérer aujourd'hui.

Je reviens au ministre de la Sécurité publique. J'aimerais lui poser plusieurs questions. Par exemple, Marine Atlantique exploite l'un de ces navires au sein de sa flotte. J'aimerais donc savoir deux choses.

Premièrement, il y a une importante mesure législative, la protection du travail des enfants, et... Non, c'est la protection contre... la protection des enfants contre le travail forcé... Je suis désolé, monsieur le président. Le nom du projet de loi m'échappe, mais il s'agissait d'un projet de loi libéral. Tous les ans, chaque entité visée, comme BC Ferries ou Marine Atlantique, doit présenter un rapport dans lequel elle indique si ses chaînes d'approvisionnement ont été compromises par le travail forcé ou le travail des enfants. Il va sans dire que le gouvernement de Pékin était très mécontent lorsque le Parlement a déclaré que la situation des Ouïghours en Chine était intolérable. J'espère simplement que tout le monde autour de cette table est d'accord avec moi pour dire que cette situation est intolérable. Cette question relève du ministre de la Sécurité publique. Avant que nous ne procédions à une étude sur les ports, comme le propose cette motion, j'aimerais savoir si BC Ferries a soumis un formulaire mis à jour à ce sujet afin que nous puissions savoir si le ministre a examiné ces éléments.

Par ailleurs, j'aimerais aussi savoir, monsieur le président... Le navire de Marine Atlantique appartient à des Suédois. Je ne sais pas si les députés le savent, mais il s'avère que les propriétaires suédois le louent pendant cinq ans. Je crois qu'il y a une option d'achat. Je me pose des questions, parce que, comme on le sait, louer coûte toujours plus cher qu'acheter. Cependant, je comprends qu'il y a une incidence sur la sécurité nationale. Les excellents fonctionnaires de Sécurité publique Canada diraient probablement: « Eh bien, il ne s'agit pas d'un navire que nous ajoutons de façon permanente à la flotte du Canada. Il appartient à une entreprise étrangère et peut naviguer en vertu d'une location limitée. Par conséquent, nous n'avons pas besoin d'enquêter sur une technologie qui recueille peut-être des renseignements à notre insu. »

Monsieur le président, je pense que la situation concernant BC Ferries est très différente. À mon avis, il convient de demander au ministre de comparaître devant le Comité pour répondre à ces importantes questions au sujet de Marine Atlantique et de l'acquisition de ces navires avec l'argent des contribuables canadiens.

Les libéraux ne voient peut-être aucun inconvénient à ce que nous passions à autre chose. Les conservateurs sont préoccupés par cette acquisition. Nous craignons que la Banque de l'infrastructure du Canada, qui verse autant d'argent... Je sais que le Bloc québécois, au cours d'une législature précédente, a voté en faveur de l'abolition complète de la Banque, avec les conservateurs. Je pense que bon nombre de mes concitoyens seraient très inquiets de voir l'argent de leurs impôts, au lieu de soutenir l'acier de l'Ontario, l'aluminium du Québec... Soyons clairs, monsieur le président: il y a beaucoup d'acier et d'aluminium ici.

J'aimerais ensuite poser une autre question au ministre, lorsqu'il comparaitra. Étiez-vous au courant de ce qui suit, monsieur le président? Saviez-vous que le ministre de la Sécurité publique est responsable des décrets de remise des droits? Lorsqu'une entreprise veut faire venir — comme avec cette acquisition — un grand traversier, c'est en fait le ministre de la Sécurité publique qui peut présenter un décret de remise des droits au Cabinet. C'est lui qui peut formuler cette recommandation. J'aimerais que le ministre de la Sécurité publique nous dise s'il accordera un tel décret, contournant ainsi les tarifs.

Je sais que quand le premier ministre s'est rendu à Sault Ste. Marie pour parler aux travailleurs, il a claiorné qu'il allait prendre des mesures rigoureuses pour bloquer l'acier chinois bon marché. Il a fait grand cas des droits de douane de 25 %, ou même plus, qui seraient imposés sur certains produits. Il a affirmé que ces mesures seraient prises pour protéger les travailleurs canadiens.

Dans les faits, monsieur le président, je ne trouve pas qu'il protège très bien les travailleurs canadiens. D'abord, de toute évidence, les droits de douane injustifiés imposés par Donald Trump et son administration ont mis une énorme pression sur Algoma Steel, qui a déjà dû procéder à un millier de licenciements. Par ailleurs, 500 millions de dollars ont été versés à cette entreprise, en vertu de paramètres que nous ignorons.

Mike Kelloway: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Excusez-moi, monsieur Albas. M. Kelloway invoque le Règlement.

Mike Kelloway: Je me demande simplement où est la pertinence. Il ne semble pas y avoir de rapport entre l'intervention et le sujet de la discussion. Tout ce que je voulais dire, c'est qu'aucun point soulevé ne semble pertinent. La discussion va dans tous les sens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Je vais simplement rappeler aux membres du Comité que leurs interventions doivent se rapporter à la motion à l'étude, comme je l'ai dit plusieurs fois à M. Lauzon.

Monsieur Albas, je vous redonne la parole.

Dan Albas: Je vais établir un rapport direct avec la motion, monsieur le président.

Le premier ministre a affirmé qu'il imposerait des droits de douane élevés sur l'acier chinois pour venir en aide aux groupes comme Algoma. Il a fait cette déclaration durant sa visite à Sault

Ste. Marie. Je suis certain que beaucoup de travailleurs s'en sont réjouis. Or si le ministre de la Sécurité publique ne comparaît pas devant le Comité pour nous dire s'il a l'intention de recommander, au moyen d'un mémoire au Cabinet ou d'un décret de remise des droits... Va-t-il recommander d'exempter de droits de douane les traversiers importés pour la Colombie-Britannique, maintenant que l'argent des contribuables canadiens est envoyé à l'étranger? Dans les faits, la Chine subventionne l'acier, puis le Canada le fait entrer au pays, contournant ainsi les droits de douane que le premier ministre a dit imposer pour protéger les Canadiens.

Le ministre de la Sécurité publique doit comparaître devant le Comité pour nous dire ce qu'il pense du travail forcé, du travail des enfants et de la conformité au régime chinois. Qu'en pense-t-il, s'il en pense quelque chose? Peut-être qu'il n'y a pas encore pensé, monsieur le président.

Je vais dire ceci: j'ai fait venir des ministres devant le Comité. Je me souviens avoir demandé au ministre LeBlanc s'il comprenait que le projet de loi C-5 le doterait de pouvoirs énormes — pouvoirs qu'il n'a toujours pas exercés, monsieur le président.

Will Greaves: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Un instant, monsieur Albas. Je vois que M. Greaves lève la main.

La parole est à vous, monsieur Greaves.

Will Greaves: Je suis loin; j'aimerais être sur place pour pouvoir discuter avec le député des autres dossiers importants que le Comité pourrait examiner. Toutefois, il faudrait d'abord en finir avec la motion à l'étude, qui ne semble pas être le sujet de l'intervention du député. Le député semble déterminé à parler de l'affaire de BC Ferries, un dossier que le Comité pourrait certes reprendre; cependant, ce n'est ni la question à l'étude ni le sujet de l'un des cinq amendements proposés.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais je vais rappeler encore une fois à tous les membres du Comité de s'en tenir autant que possible à la motion à l'étude.

La parole est à M. Albas.

Dan Albas: Je suis heureux d'entendre qu'un autre membre du Comité veut parler de BC Ferries. J'invite M. Greaves à appeler le ministre de la Sécurité publique pour en discuter avec lui; après, le Comité pourra le convoquer. Peut-être qu'une fois ces demandes satisfaites, nous pourrions passer à de nouvelles affaires, comme le souhaitent certains membres du Comité.

Je tiens à mentionner, monsieur le président, que si le Comité a une liste d'affaires qu'il veut examiner, je ne m'oppose pas à ce que de nouveaux dossiers y soient inscrits. Cela étant dit, le Comité s'est engagé à recueillir le témoignage et de Chrystia Freeland et du ministre de la Sécurité publique. Tous les membres étaient d'accord. Je me souviens même que M. Kelloway a insisté sur le fait que Mme Freeland fournirait des réponses au Comité [*inaudible*] des réponses satisfaisantes qui feraient peut-être taire les députés de ce côté-ci de la salle.

Maintenant...

[*Français*]

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

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

Stéphane Lauzon: M. Albas est encore une fois hors sujet. De plus, il ne montre pas l'exemple. Il y a deux règlements, un pour le Comité et un pour M. Albas. M. Albas est souvent intervenu lors de mes discours pour dire que j'étais hors sujet ou que je ne parlais pas des rappels au Règlement.

Maintenant, M. Albas est complètement à côté du sujet de la motion. J'aimerais que nous revenions à la motion à l'étude.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Chers collègues, pour éviter les rappels fréquents au Règlement, dans la mesure du possible, je vous prie de vous en tenir à la motion quand vous avez la parole. Comme M. Albas l'a souligné en invoquant le Règlement auparavant, il faut revenir à la motion après quelques minutes pour éviter que d'autres députés invoquent le Règlement.

Je redonne la parole à M. Albas.

Dan Albas: Je vous remercie pour vos conseils, monsieur le président.

Je suis tellement heureux d'avoir la possibilité de parler de nos... J'ai été ravi d'entendre le député Greaves parler de son intérêt pour l'affaire concernant BC Ferries. Comme je le lui ai dit plus tôt, les conservateurs trouveraient très utile de savoir que le dossier de BC Ferries est clos parce que les ministres ont comparu, parce qu'ils ont répondu aux questions et parce qu'ils ont rendu des comptes au Parlement.

Monsieur le président, je vois que les cloches sonnent.

Le président: Chers collègues, il faut le consentement unanime pour poursuivre le débat. Sinon, je vais devoir suspendre la séance.

Puisque nous n'avons pas le consentement unanime, je vais suspendre la séance.

Merci à toutes et à tous. La séance est suspendue jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

[La séance est suspendue à 17 h 17 le mardi 9 décembre.]

[La séance reprend à 8 h 22 le jeudi 11 décembre.]

Le président: La séance est ouverte.

Nous reprenons la 16^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride, conformément au Règlement.

Voici quelques consignes à l'intention des membres du Comité.

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

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

Pour les membres présents dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Pour les membres sur Zoom, veuillez utiliser la fonction « Lever la main ». Le greffier et moi ferons de notre mieux pour gérer l'ordre des interventions.

Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Je vous rappelle que toutes les interventions doivent être adressées à la présidence.

La séance du mardi 9 décembre a été suspendue pendant que le Comité débattait une motion. Par conséquent, le Comité reprend cette séance ainsi que le débat sur la motion modifiée qui a été proposée par Xavier Barsalou-Duval le jeudi 6 novembre 2025.

Chers collègues, sur la liste d'intervenants de la dernière réunion, il y avait M. Albas, suivi de M. Muys. M. Lauzon vient de demander que son nom soit ajouté à la liste.

Avant de donner la parole à M. Albas, je veux faire une annonce spéciale. Notre cher ami et analyste, Alexandre, vient de célébrer son anniversaire. Joyeux anniversaire, monsieur.

Sur ce, je suis ravi de donner la parole à M. Albas.

Dan Albas: Merci beaucoup, monsieur le président.

[Français]

Je souhaite un bon anniversaire à l'analyste du Comité.

Ce matin, il est important que nous commençons par une petite revue de la motion.

[Traduction]

La motion modifiée se lit comme suit:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux ministères des Transports, du Revenu et de l'Emploi, ainsi qu'au cabinet du premier ministre de transmettre au greffier du Comité, dans un délai de 60 jours suivant l'adoption de la présente motion, toutes les correspondances, rapports, courriels et documents relatifs à la problématique de la non-conformité dans le secteur du camionnage depuis le 1^{er} janvier 2022, et que les ministères et organismes chargés de produire les documents procèdent à des expurgations conformément aux obligations légales prévues par la Loi sur la protection des renseignements personnels et la Loi sur l'accès à l'information;

Que le Comité ajoute trois réunions supplémentaires de deux heures chacune dans le cadre de l'étude sur l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, afin que soient entendus, dans la première rencontre, les témoignages des victimes des camions lourds et les représentants des organismes Justice for Truck Drivers, le Caledon Community Road Safety Advocacy Group (CCRSA) et The Joy Smith Foundation; ainsi que, dans la seconde rencontre, les témoignages des représentants de 6S Trinity Transport, J+R Hall Trucking, Dan Express, Carmen Transportation, Ludwig Transport Limited, Postes Canada et l'Association des professionnels du dépannage du Québec; et lors de la troisième réunion, les témoignages des représentants de la BC Trucking Association, de l'Ontario Trucking Association, du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et de l'Alberta Motor Transportation Association;

Que, immédiatement après ces réunions, le Comité, conformément à l'article 108(2) du Règlement, entame une étude en cinq réunions sur ce qui est nécessaire pour soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada afin de trouver de nouveaux marchés pour réduire la dépendance envers les États-Unis; que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre; et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le gouvernement dépose une réponse complète au rapport.

Je suis très heureux que personne ne m'ait reproché de ne pas parler de la motion parce qu'il s'agit littéralement de la motion dont nous sommes saisis.

Je voulais souligner que je suis contrarié que la Colombie-Britannique ne soit pas mentionnée, contrairement au Québec. D'après moi, on néglige le fait que la Colombie-Britannique compte des ports formidables. Je sais que mon collègue du Québec a toujours le Québec à cœur; je ne lui en veux donc pas pour cette omission. Si je venais du Québec, je ferais probablement la même chose.

Maintenant, vous vous rappelez peut-être qu'à la fin de la dernière réunion, j'étais en train de dire que passer à une nouvelle étude avant d'avoir examiné à fond l'affaire de BC Ferries... Je crois que la question demeure controversée: une somme de 1 milliard de dollars est versée à une société d'État, BC Ferries, pour acheter des navires à la Chine.

Il faudra aussi de nouvelles infrastructures puisqu'il s'agit de navires hybrides qui utilisent des batteries.

En passant, je vous informe — c'est la partie excitante du travail — que c'est la première fois que des navires d'une telle taille sont dotés de moteurs hybrides fonctionnant par batterie. Je ne sais pas si c'est une bonne ou une mauvaise chose. Comme ils n'ont pas été utilisés à grande échelle, on ignore si ces traversiers fonctionneront comme prévu. Je sais que BC Ferries a utilisé des traversiers de plus petite taille dotés de moteurs hybrides à l'intérieur de la Colombie-Britannique, où il n'y a pas d'infrastructure de recharge.

BC Ferries devra acquérir des infrastructures de recharge qui utilisent du diesel pour recharger les batteries, ce qui a pour effet d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

Une partie de la somme de 1 milliard de dollars sera versée à des entreprises chinoises pour construire l'infrastructure. Les syndicats nous ont dit qu'ils étaient très fâchés de ne pas avoir voix au chapitre... BC Ferries n'a même pas voulu dire au BC Ferry and Marine Workers' Union si le projet comportait un volet canadien ou si l'infrastructure serait construite par des travailleurs canadiens.

À mon avis, la délocalisation des emplois canadiens ne touchera pas seulement les secteurs de l'acier, de l'aluminium et de la construction navale, mais aussi celui du matériel électrique. Il est peu probable que l'infrastructure soit construite à partir d'acier canadien. Je devrais souligner que le Comité a reçu une note, caviardée en grande partie, de la part de BC Hydro, où il est question des coûts importants de la construction de l'infrastructure nécessaire.

Nous n'avons toujours pas produit de rapport à ce sujet. Pourquoi? Parce que les différents ministres ne se sont pas présentés devant le Comité pour en discuter. Maintenant, on pourrait demander au ministre MacKinnon de prendre une pause de ses fonctions de leader à la Chambre, puisqu'il consacre probablement 90 % de son temps à maintenir le gouvernement minoritaire sur les rails au lieu de veiller à l'efficacité du réseau de transport canadien. Si le Comité le faisait venir, monsieur le président, je lui demanderais: « Monsieur le ministre, que pensez-vous du rapport entre BC Ferries et BC Hydro? Que pensez-vous du matériel électrique fabriqué en Chine et installé par des travailleurs chinois? » Il répondrait simplement: « Ce n'était pas moi. Je n'ai rien à faire avec cela. J'ai les mains propres. »

Une telle affirmation de la part d'un ministre est un cadeau. C'est un cadeau parce que c'est une très mauvaise décision. Comme je l'ai déjà dit, la ministre Freeland a écrit au ministre provincial pour lui faire part de ses préoccupations relatives à la sécurité nationale et pour faire en sorte que pas un seul dollar des dépenses en capital du gouvernement fédéral ne serve à cette acquisition, monsieur le président.

J'en ai parlé à de nombreux comptables. C'est complètement ridicule. Si vous donnez de l'argent pour l'exploitation, les comptables vous diront que cet argent servira à rembourser la dette. On prétend que pas un seul dollar du gouvernement fédéral ne servira à faire ces acquisitions auprès de Transports Canada, mais c'est faux.

M. MacKinnon n'a peut-être pas les mains tout à fait propres. Je pourrais l'interroger là-dessus. En ce moment, le Comité n'attend aucun ministre. Le fait est que la ministre avait les mains dans la boue, mais quand la situation est devenue trop tendue, elle a décidé de partir, monsieur le président. Peut-être que le conflit était trop pour elle.

Mike Kelloway: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je comprends que M. Albas cherche à jeter les bases de son argument, mais il semble se prendre pour Kreskin ou pour Reveen, pour les gens du Canada atlantique. Il prétend pouvoir lire dans les pensées des gens leurs raisons de quitter la politique.

Je le prie de s'en tenir au sujet à l'étude.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Mike Kelloway: Merci à vous.

Le président: Je demanderais à M. Albas et à tous les membres du Comité de s'en tenir autant que possible au sujet à l'étude.

Mike Kelloway: Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Dan Albas: Je vous remercie de cette intervention. Je sais que M. Lauzon a aimé que j'intervienne, car cela lui a donné un moment pour réfléchir, mais je parle vraiment de la motion. Comment pouvons-nous aller de l'avant avec l'étude sur les ports si certaines questions liées à BC Ferries demeurent sans réponse, monsieur le président? Voilà un lien direct. S'il m'arrive de parler plus de trois minutes et demie sur un sujet sans revenir à la motion, je m'attends à ce que M. Lauzon ait la gentillesse de me le dire.

Monsieur le président, la présente situation ne me satisfait pas. Je sais que la population n'est pas satisfaite. Si vous demandiez aux Canadiens s'ils estiment, dans le contexte actuel, que nous devrions donner un milliard de dollars de leurs impôts par l'intermédiaire d'une banque qui n'a de comptes à rendre à personne, par l'intermédiaire d'un gouvernement qui semble ne pas vouloir être tenu responsable de la décision de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui relève directement de lui... Il finance la banque. Si le ministre était venu ici pour parler du budget des dépenses — les députés libéraux ont fait de l'obstruction pendant je ne sais combien de temps, soulevant une multitude de questions intéressantes —, nous aurions peut-être pu lui poser ces questions, ou encore convoquer mon collègue de la Colombie-Britannique, le ministre Gregor Robertson.

C'est une parenthèse. L'obstruction des libéraux semble avoir pris fin, et maintenant, avant de passer à autre chose, je pense qu'il est important que les conservateurs expliquent pourquoi BC Ferries est un enjeu qui n'a pas encore été abordé, comme je le soulignerai, non seulement par les députés ministériels, mais aussi par les membres du Comité. Je n'ai entendu aucun libéral manifester le désir d'en entendre davantage. J'ai demandé au secrétaire parlementaire... ou plutôt, le secrétaire parlementaire m'a assuré que Chrystia Freeland, lorsqu'elle viendra, répondra à chacune de mes questions. Cela ne me fera peut-être pas plaisir, mais il a dit que je serais satisfait. Monsieur le président, l'opposition n'a jamais eu comme position d'être heureuse si elle n'est pas satisfaite.

Pour revenir à la motion, puisque cela fait environ trois minutes et demie, passer à cinq réunions sur la modernisation des ports du Québec et du Canada dans le but de trouver de nouveaux marchés et réduire la dépendance à l'égard des États-Unis, je crois comprendre que le Comité a produit, lors des législatures précédentes, trois rapports sur les ports assortis de recommandations au gouvernement. Je ne parlerai pas de ces rapports; je n'étais pas là. Monsieur le président, je me contenterai de dire que le Comité n'a pas formulé des recommandations au gouvernement pour qu'il les ignore. Il a sous la main les trois études sur les ports précédemment réalisées par le Comité. Ne pas formuler de recommandations au sujet de BC Ferries avant de faire une autre étude sur les ports qui sera largement ignorée par le gouvernement ne rend pas service au public ni à nous-mêmes.

Pourquoi le savons-nous, monsieur le président? Le Comité a travaillé avec acharnement avant l'ajournement des travaux. Je sais que M. Barsalou-Duval a fait des heures supplémentaires. Je sais que nos députés ont fait de même pour étudier le projet de loi C-5, avec pour résultat que le Comité a fini par adopter ce projet de loi avec de nombreuses mesures de reddition de comptes. Je félicite mon ami du Bloc. Plusieurs de ses amendements ont été inclus. Nous avons appuyé certains d'entre eux — beaucoup, je crois —, et je pense que cela a donné une meilleure mesure législative. Nous avons accordé cela aux ministres qui affirmaient que l'accélération des projets était pour le bien du pays.

Le Bureau des grands projets, monsieur le président... à l'instar des recommandations formulées par le Comité dans le cadre des études précédentes sur les ports, rien dans le projet de loi C-5 n'a été désigné comme étant dans l'intérêt national. Il me semble que nous agissons avec empressement pour tout ce que le gouvernement considère comme important, et il n'y donne même pas suite.

Avant d'entreprendre une autre étude sur les ports du Canada... Je serais ravi de parler des ports. Par exemple, j'ai certaines préoccupations au sujet du port de Prince Rupert, qui fait actuellement l'objet de poursuites par une Première Nation relativement à une entente d'exclusivité. À un moment donné, il faudra peut-être aborder la question de savoir si les ports devraient pouvoir conclure de telles ententes sans le divulguer, alors qu'ils sont censés consulter les Autochtones. Cela s'est produit, c'est certain, sous le gouvernement actuel. Cette poursuite... cette Première Nation... Je suis sûr que le gouvernement essaiera d'ignorer cette situation aussi.

Monsieur le président, la question de BC Ferries demeure très importante pour moi, mais d'autres questions pourraient être abordées avant d'en arriver là. Permettez-moi de présenter brièvement quelques autres enjeux.

Par exemple, si vous voyagez par avion avec l'une de nos compagnies aériennes à destination de l'Ouest canadien, il arrive — sans que ce soit la faute du personnel ou des pilotes — qu'en raison d'importantes pénuries chez NAV CANADA, que l'on apprenne soudainement qu'un appareil est cloué au sol ou est obligé de tourner en rond. Tim Perry, le président de l'Association des pilotes de ligne, a déclaré publiquement qu'il s'agit d'une préoccupation considérable et que cela nuit à la réputation internationale du Canada. Lorsque des gens manquent leur vol de correspondance dans des endroits comme l'aéroport international de Vancouver, c'est un grave problème. Je sais que ces pénuries de main-d'œuvre ont même touché la circonscription de Kelowna. Ce n'est pas ma circonscription, mais je suis certain que de nombreux électeurs de ma

circonscription ont été touchés par les pénuries de main-d'œuvre chez NAV CANADA.

Malheureusement, l'organisme semble ne pas avoir de comptes à rendre à qui que ce soit. Ce sont des gens très gentils. Ils sont venus discuter avec moi, et m'ont assuré avoir la situation bien en main. Je sais que certains députés du Parti libéral viennent de Winnipeg. Je le sais, car M. Lauzon siège à ce comité et que M. Lamoureux est à la Chambre des communes, où il est le porte-parole du nouveau gouvernement libéral. Il parle continuellement, en fait. Je suis intrigué par le fait qu'il a tenu de nombreuses réunions de circonscription dans un McDonald's local. Je parie qu'il a probablement entendu parler de ce problème, car l'aéroport de Winnipeg est l'un des aéroports touchés, en plus de celui de Vancouver et, je crois, celui de Calgary.

L'aéroport de Calgary est du nombre. En toute honnêteté, je dois dire qu'il y a eu une modernisation de la flotte depuis 2021 ou 2022. Air Canada et WestJet, notamment, ont modernisé leur flotte, ce qui a changé la donne. En raison des correspondances, certains députés de l'Alberta et de la Saskatchewan sont obligés de passer par Calgary ou Vancouver simplement pour se rendre à Ottawa.

Lorsque la réputation internationale de NAV CANADA nous cause des problèmes, que des députés portent attention à ces questions pour leurs électeurs, et que les pilotes... Vous n'imaginez pas combien de députés ont communiqué avec mon bureau pour dire que les pilotes estiment qu'il s'agit d'un problème majeur. Or, les libéraux demeurent muets à ce sujet. Nous devons les convoquer. Nous devons poser des questions aux gens de NAV CANADA pour savoir comment ils comptent pallier ces pénuries.

Je sais aussi que l'ASFC a souvent des problèmes de pannes informatiques. Étant donné que je suis le porte-parole de l'opposition en matière de transports, des gens pris dans une file d'attente ont publié des gazouillis avec photos, en m'identifiant, pour me demander ce que je comptais faire à ce sujet. Eh bien, je n'ai pas eu l'occasion de prendre la parole pour souligner qu'il s'agit de questions importantes.

En fait, je voulais terminer l'étude sur les chauffeurs au rabais, alors je suis très favorable aux changements demandés par M. Barsalou-Duval. Au départ, c'est moi qui ai proposé trois réunions. Monsieur le président, la tenue de trois réunions consacrées à l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, comme proposé dans cette motion, est une excellente idée.

[Français]

C'est important pour comprendre les approches. C'est essentiel pour le rapport du Comité. Notre comité va potentiellement entendre directement les victimes. Leurs voix et leurs termes sont importants. C'est important de leur donner du temps pour faire comprendre leurs points de vue et soulever les défis. C'est très important pour moi.

[Traduction]

C'est également important pour les diverses associations. Par exemple, je me permets de saluer rapidement l'un des groupes qui participent à cela, le Caledon Community Road Safety Advocacy Group, parce que je sais que ces gens suivent nos délibérations. Ils avaient hâte de venir ici. J'ai vu sur leur site Web une partie du travail qu'ils ont réalisé et certains récits très poignants sur l'évolution du contexte du camionnage au Canada. Je suis tout à fait favorable à cette motion.

Monsieur le président, ce qui pose problème, c'est le libellé actuel de la motion. À ce moment-ci, nous ne pouvons pas l'appuyer sans d'importantes modifications. Je commencerais par les modifications importantes nécessaires au sujet de BC Ferries. Je ne peux pas aller de l'avant sans un sentiment de résolution. J'ai besoin de pouvoir tourner la page, monsieur le président, et malheureusement, le gouvernement ne m'en a pas offert la possibilité, car je n'ai pas l'impression qu'il a rendu des comptes. Je ne pense pas que... J'estime toujours que le prêt devrait être annulé et que nous devrions chercher à trouver des façons de construire ces navires ici au Canada au lieu de laisser ces contrats être octroyés à un chantier naval hybride en Chine et de soutenir leur industrie — leur machine de guerre —, parce que tout cela est fondamental. Pour eux, cela forme un tout.

Ici, au Canada, nous avons la Stratégie nationale de construction navale, qui est une grande réussite. Je sais que le gouvernement s'en est réjoui et a vanté tous les bienfaits de cette stratégie pour l'économie. Cela a été très bénéfique pour des endroits comme Halifax, où se trouve le chantier naval Irving. Il y a Seaspan, une excellente entreprise qui construit de formidables navires pour la Garde côtière — des navires scientifiques — ainsi que des brise-glaces, et qui utilise de l'acier canadien, mais pas uniquement.

Monsieur le président, j'ignore si vous le savez, mais une bonne partie de l'acier pour les brise-glaces provient de la Finlande, où la Davie détient des parts d'une entreprise. Un des aspects dont il faut discuter, à mon avis, si nous tenons à miser sur la fabrication canadienne, c'est la pertinence d'importer une partie de cette expertise au Canada, car aux dernières nouvelles, monsieur le président, nous avons d'excellentes aciéries.

Ce sont tous des problèmes auxquels, j'en ai bien peur, le gouvernement du Canada ne s'attaque pas actuellement.

Comme je l'ai dit, nous pourrions envisager d'appuyer les éléments que M. Barsalou-Duval a manifestement négociés avec les députés ministériels, car il semble, essentiellement, que la motion qui a été modifiée provenait du Parti libéral. Si M. Greaves était présent, je suppose que je pourrais dire qu'il semble y avoir une coalition entre les libéraux et le Bloc. En fait, M. Lauzon a indiqué, plus tôt, qu'il y avait une coalition entre les conservateurs et le Bloc, mais ce serait assez ridicule. En fin de compte, comme vous le savez, les députés du Bloc ont leur opinion sur ce qui est bon pour leur province, et nous, les conservateurs, avons la nôtre. Il arrive que les deux convergent et, évidemment, il arrive que le Parti libéral semble vouloir appuyer le Bloc et obtenir son appui, du moins pour ce qui est de l'actuelle modification à la motion.

Je pense qu'il est très ridicule de dire — et je sais que M. Greaves a essayé de faire valoir ce point sur Twitter — que c'était vraiment... Vous ne le croirez pas, monsieur le président. Il a fait un rapport pour ses électeurs, avec un arrière-plan charmant, car Victoria est une ville magnifique. C'est très beau sur la côte.

Stéphane Lauzon: J'invoque le Règlement. Cela fait plus de trois minutes et demie qu'il a parlé de la motion principale. Il pourrait peut-être y revenir. Il parle de BC Ferries depuis huit ou neuf minutes. Le sujet, c'est la motion principale.

Dan Albas: Non, le sujet, c'est vous.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Je rappelle à tous les députés d'essayer de revenir au sujet le plus souvent possible. Nous avons une règle non officielle de trois minutes et demie que nous avons déjà utilisée par le passé, et je pense que nous devrions l'appliquer ici.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Les professionnels feront référence à la motion toutes les trois minutes et demie.

Encore une fois, M. Lauzon disait, au sujet de l'étude sur le modèle « Chauffeurs inc. » et la motion, qui comprend maintenant bon nombre des mesures, et qui inclut maintenant les ports... Je parle de la motion. Il a laissé entendre qu'il y avait une coalition.

Je tire les choses au clair. À ceux qui pourraient être déroutés par la déclaration, sachez qu'à mon avis, ce n'était que de la rhétorique politique. Ce qui était aussi de la rhétorique politique, cependant, c'est le petit rapport de M. Will Greaves à ses électeurs, accusant les conservateurs d'avoir fait de l'obstruction et mis fin à la réunion. En fait, il a publié la déclaration de M. Lauzon selon laquelle c'était une coalition entre les conservateurs et le Bloc.

Je pense que c'est vraiment important, car si M. Greaves avait été ici, il aurait peut-être abordé la question directement. Il aurait peut-être admis qu'il avait tort et que M. Lauzon avait tort. Peut-être aurait-il voulu parler de pipelines, de protocoles d'entente et autres choses du genre, comme mon collègue, M. Lawrence, lui a demandé de le faire.

Pour revenir au rapport qui est proposé ici, je trouve particulièrement intéressant que le Bloc demande que le Cabinet du premier ministre du Canada soit ajouté à la liste d'une ordonnance de communication. Pourquoi est-ce intéressant? Parce qu'au cours des trois derniers jours, TVA Nouvelles a publié des reportages dans lesquels on souligne que le premier ministre a été vu à plusieurs reprises avec un certain monsieur, et cela a manifestement un lien avec la question, car les médias québécois y ont accordé beaucoup d'attention.

Je trouve très intéressant que le gouvernement ait été favorable à cela. Je vais donc lui donner un peu de crédit. Cette motion vise à ouvrir les portes du Cabinet du premier ministre. C'est très intéressant, et j'espère que cela a été fait en coordination avec le Cabinet du premier ministre, parce que je ne voudrais pas que M. Kelloway perde son poste de secrétaire parlementaire. Apparemment, ne pas consulter le Cabinet du premier ministre pour des choses comme des ententes avec le Bloc au sujet du projet de loi C-9...

Mike Kelloway: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je serai très bref.

Le président: Allez-y, monsieur.

Mike Kelloway: Je vous remercie de votre empathie, monsieur. Je vous en suis reconnaissant.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

Mike Kelloway: Ce n'est pas un rappel au Règlement. C'est juste un...

Le président: Je dirais que le sentiment, surtout à l'approche du congé des Fêtes...

Mike Kelloway: Je tenais à exprimer ce sentiment aux fins du compte rendu. Je vous en suis reconnaissant, monsieur.

Le président: Cela fait chaud au cœur à l'approche des Fêtes. Merci, monsieur Kelloway.

Je vous redonne la parole, monsieur Albas.

Dan Albas: La raison pour laquelle je fais un lien direct, c'est que la motion a évidemment été coordonnée... pour garder votre secrétaire parlementaire, parce que les décisions au sujet des secrétaires parlementaires relèvent du premier ministre et non du ministre responsable. Nous avons constaté que l'accord avec le Bloc au sujet du projet de loi C-9 a été... Le Cabinet du premier ministre a dit publiquement dans un reportage qu'ils n'avaient pas été consultés. J'espère que c'est bel et bien le cas, parce que M. Kelloway contribue grandement au Comité lorsqu'il peut prendre la parole.

Monsieur le président, j'aurais beaucoup à dire au sujet de cette motion. Je crois que la partie qui porte sur Drivers Inc. a été améliorée; les conservateurs pourront certainement l'appuyer. En ce qui a trait à l'étude sur les ports, comme je l'ai dit plus tôt... Étant donné le nombre de rapports que le Comité a préparés, nous voulons que l'étude sur Drivers Inc. aille de l'avant.

Nous avons écouté M. Lauzon et nous avons invoqué le Règlement au sujet de la pertinence et des répétitions afin d'en arriver à la motion principale. Je comprends que les députés puissent être frustrés, notamment par mon discours, même si je ne le qualifierais pas de long. C'est peut-être ainsi que le perçoivent certains membres du Comité, monsieur le président, mais si nous comparons mon temps de parole à celui pris par M. Lauzon pour faire valoir ses points, je dirais que le mien n'est qu'un grain de sable dans l'océan devant lequel M. Greaves a réalisé sa superbe vidéo. J'étais presque en larmes, monsieur le président, parce que M. Greaves me manque. Il y a longtemps que je ne l'ai pas entendu.

Monsieur le président, je crois que pour aller de l'avant, il faut apporter des changements substantiels à cette motion en particulier, alors je propose officiellement un amendement qui y serait apporté. Je vais lire la motion du début à la fin.

Je crois que notre équipe a transmis une version traduite de la motion au greffier afin qu'elle puisse être distribuée; vous pourrez donc la lire en même temps que moi. Il s'agit d'un amendement pour l'ensemble de la motion; nous ne transmettons pas cinq documents comme on l'avait fait la dernière fois, ce qui avait créé une grande controverse.

Le président: [*Inaudible*]

Dan Albas: Je suis heureux de vous l'entendre dire, monsieur le président. En fait, si vous pouviez dire publiquement qu'il y a eu une grande controverse, je vous en serais reconnaissant.

Allons-y.

1. Que les analystes préparent un rapport à l'intention du Comité sur l'étude de BC Ferries et que le Comité examine les rapports de BC Ferries et de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada une fois qu'ils auront été préparés par les analystes;

2. Que, en ce qui concerne l'étude en cours du Comité sur le financement par la Banque de l'infrastructure du Canada de nouveaux navires pour British Columbia Ferries, conformément à l'alinéa 108(1)a) du Règlement, une ordonnance soit émise à Seaspan ULC afin qu'elle produise:

le rapport préparé par Shirocca Consulting à la demande de Seaspan ULC concernant la capacité nationale de construction navale au Canada;

toute la correspondance entre Seaspan ULC et British Columbia Ferry Services Inc. concernant ou relative à l'acquisition de navires;

3. Que, étant donné que le ministre de la Sécurité publique, Gary Anandasangaree, et l'ancienne ministre des Transports, Chrystia Freeland, ne se sont pas présentés devant le Comité dans le cadre de l'étude en cours sur le financement par la Banque de l'infrastructure du Canada de nouveaux navires pour British Columbia Ferries, le Comité signale leur absence à la Chambre;

Nous revenons maintenant à la motion initiale, et je vais la lire:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande aux ministères des Transports, du Revenu et de l'Emploi, ainsi qu'au cabinet du premier ministre de transmettre au greffier du Comité, dans un délai de 60 jours suivant l'adoption de la présente motion, toutes les correspondances, rapports, courriels et documents relatifs à la problématique de la non-conformité dans le secteur du camionnage depuis le 1^{er} janvier 2022, et que les ministères et organismes chargés de produire les documents procèdent à des expurgations conformément aux obligations légales prévues par la Loi sur la protection des renseignements personnels et la Loi sur l'accès à l'information;

Que le Comité ajoute trois réunions supplémentaires de deux heures chacune dans le cadre de l'étude sur l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, afin que soient entendus, dans la première rencontre, les témoignages des victimes des camions lourds et les représentants des organismes Justice for Truck Drivers, le Caledon Community Road Safety Advocacy Group (CCRSA) et The Joy Smith Foundation ainsi que, dans la seconde rencontre, les témoignages des représentants de 6S Trinity Transport, J-R Hall Trucking, Dan Express, Carmen Transportation, Ludwig Transport Limited, Postes Canada et l'Association des professionnels du dépannage du Québec; et lors de la troisième réunion, les témoignages des représentants de la BC Trucking Association, de l'Ontario Trucking Association, du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et de l'Alberta Motor Transportation Association;

Voici l'ajout, monsieur le président:

5. Que, compte tenu des problèmes importants et persistants auxquels sont confrontés les passagers de VIA Rail, notamment les retards prolongés, les besoins des collectivités et les problèmes liés au service à la clientèle, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité consacre deux réunions à cette question; que le Comité invite le président et chef de la direction de VIA Rail, des représentants du CN et le ministre des Transports à témoigner dans le cadre de l'étude; et que le Comité fasse rapport de ses conclusions et recommandations à la Chambre;

Le prochain paragraphe ne change pas:

Que, immédiatement après ces réunions, le Comité, conformément à l'article 108(2) du Règlement, entame une étude en cinq réunions sur ce qui est nécessaire pour soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada afin de trouver de nouveaux marchés pour réduire la dépendance envers les États-Unis; que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre; et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le gouvernement dépose une réponse complète au rapport;

7. Que, étant donné que

NAV Canada est constamment confrontée à d'importantes pénuries de personnel et à des difficultés opérationnelles, et que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est touchée par des pannes de kiosques et des pénuries de personnel, ce qui a des répercussions négatives sur les aéroports, les compagnies aériennes et les passagers aériens canadiens; et

en octobre, trois aéroports canadiens ont été victimes d'une cyberattaque alarmante qui a piraté les systèmes d'information sur les vols et les systèmes d'annonce publique, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprend une étude d'au moins trois réunions sur les défis opérationnels et sécuritaires auxquels sont confrontés les aéroports canadiens, ainsi que sur les lacunes dans la réglementation fédérale en matière de sûreté et de sécurité qui touchent les pilotes de ligne et les pompiers d'aéroport; que les témoins suivants soient invités à comparaître devant le Comité:

le ministre des Transports, pendant au moins deux heures, séparément du ministre de la Sécurité publique;

le ministre de la Sécurité publique, pendant au moins deux heures, séparément du ministre des Transports;

le président et chef de la direction de NAV Canada, ainsi que d'autres responsables compétents de NAV Canada;

la présidente de l'ASFC, ainsi que d'autres responsables compétents de l'ASFC;

des représentants de l'aéroport international de Montréal;

des représentants de l'aéroport international de Vancouver;

des représentants de l'aéroport international Richardson de Winnipeg;

des représentants de l'aéroport international de Kelowna;

des représentants de l'Association des pilotes de ligne;
des représentants de l'Association internationale des pompiers (AIP);
Et que le Comité présente ses conclusions et ses recommandations à la Chambre;

Ce point-ci va vous plaire:

8. Que, en ce qui concerne le calendrier du Comité, celui-ci procédera à ses travaux dans l'ordre de priorité suivant, étant entendu que le président peut s'écarter de ce calendrier à condition qu'il y ait consensus entre toutes les parties:

- a) Réunions supplémentaires sur l'étude intitulée « Évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada »;
- b) Étude sur VIA Rail;
- c) Étude sur les ports du Québec et du Canada;
- d) Étude sur la situation de NAV Canada et de l'ASFC.

Monsieur le président, je crois que tout cela a été transmis au greffier. J'aimerais être ajouté à la liste pour parler de la motion, à moins que tout le monde ne soit satisfait et que nous puissions finir la journée sur une note positive, et être heureux à l'idée de passer cette nouvelle année ensemble.

Le président: Chers collègues, étant donné la longueur et la complexité des amendements proposés par M. Albas, je vais suspendre la séance pendant quelques minutes afin que nous puissions distribuer la motion modifiée et que nous comprenions tous ce que nous devons examiner.

La séance est suspendue.

● (0900) _____ (Pause) _____

● (0935)

Le président: Nous reprenons les travaux.

Monsieur Albas, votre nom est sur la liste. À moins que vous ne souhaitiez céder la parole à quelqu'un d'autre, nous vous écoutons, mon cher ami.

Dan Albas: Monsieur le président, je crois qu'il serait pertinent d'entendre ce qu'ont à dire les députés de l'autre côté à ce sujet. J'aimerais intervenir après eux.

Le président: C'est noté.

Nous allons entendre M. Lauzon.

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Nous aimerions proposer un seul changement au point n° 3. À la fin du libellé, nous aimerions remplacer « le Comité signale leur absence à la Chambre » par « le Comité réémet une invitation à comparaître ».

Nous ne demandons aucun autre changement. Nous aimerions accepter telle quelle la proposition de M. Albas.

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Pour ma part, j'aimerais ajouter quelque chose au point n° 5, en ce qui concerne la liste des témoins. Si je ne me trompe pas, nous demandons aux représentants de VIA Rail et du CN ainsi qu'au ministre des Transports de venir témoigner dans le cadre des deux réunions. Je voudrais ajouter à cette liste de témoins la Coalition pour le retour des services d'un train de passagers en Gaspésie.

Ce serait tout, de mon côté.

Le président: Messieurs Kelloway et Lauzon, voulez-vous intervenir au sujet de la proposition que vient de faire M. Barsalou-Duval?

Stéphane Lauzon: Oui, bien sûr. Nous en avons discuté. Comme il s'agit d'un organisme très engagé dans ce dossier, nous sommes donc d'accord sur cette proposition.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires ou d'autres questions?

[Traduction]

Monsieur Albas.

Dan Albas: Monsieur le président, j'aimerais que nous séparions les deux motions, parce qu'à mon avis, il s'agit de deux propositions très différentes.

Nous appuyons la demande sincère de Xavier Barsalou-Duval voulant que nous ajoutions un témoin. Je le comprends tout à fait. Je crois que sa motion ferait l'objet d'un consensus unanime, mais j'aimerais aborder l'amendement proposé par M. Lauzon.

Est-ce que je peux le faire maintenant? Que souhaitez-vous faire?

Le président: Monsieur Albas, je vais vérifier auprès du greffier pour m'assurer que nous procédions de la bonne façon.

● (0935) _____ (Pause) _____

● (0940)

Le président: Nous reprenons les travaux.

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, nous avons le consentement unanime pour ajouter l'organisation évoquée par M. Barsalou-Duval à mon amendement.

Le président: Y a-t-il consentement unanime pour...

Philip Lawrence: Non, non, on n'a qu'à l'ajouter au...

Le président: Oui, ajoutons-la au sous-amendement.

Stéphane Lauzon: Oui, ajoutons-la au sous-amendement.

Dan Albas: Non, non, nous ne sommes pas d'accord. Il faudrait avoir le consentement unanime sur cet élément seulement. Il modifiera instantanément mon amendement.

J'aimerais débattre de votre amendement, et je ne veux pas que les deux soient liés.

Le président: D'accord. M. Albas demande que la proposition soit associée à l'amendement en soi et non au sous-amendement.

Y a-t-il consentement unanime à ce sujet, chers collègues?

Des députés: D'accord.

Le président: Le consentement est accordé.

Nous allons maintenant débattre du sous-amendement présenté par M. Lauzon. Est-ce exact?

Un député: Oui.

Le président: D'accord.

Je vais donc vous céder la parole, monsieur Albas. Allez-y.

Dan Albas: Merci.

Je vais dire ceci parce que certaines personnes diraient que je profite trop du temps du Comité: pendant des mois, le greffier a transmis des invitations à de multiples reprises. Nous avons invité l'ancienne ministre Freeland et le ministre de la Sécurité publique à venir témoigner au sujet de BC Ferries. Ils ne l'ont pas fait. C'était la décision des responsables de ne pas venir.

Si nous adoptons le sous-amendement proposé par M. Lauzon, nous demandons essentiellement aux analystes de commencer à rédiger un rapport pendant que nous avons encore la possibilité d'entendre les témoignages. À mon avis, c'est incohérent. Je comprends que M. Lauzon veuille être le plus courtois possible envers ses collègues. Je le comprends, parce que c'est ce qu'un bon collègue essaiera de faire — les inviter pour leur donner une autre occasion de témoigner —, mais ils ont refusé à plusieurs reprises de le faire. Nous sommes à la fin de l'année, mais nous examinons déjà la question au mois d'août. Je dirais que le ministre et l'ancienne ministre ont fait leur lit; ils doivent maintenant se coucher.

Je crois que nous devons passer à autre chose et laisser l'amendement tel quel.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole.

Mike Kelloway: Abstraction faite de l'analogie des lits, monsieur le président, l'ancienne ministre Freeland était ici en juillet, je crois. Elle a été invitée une fois, pas plusieurs fois...

Un député: C'était au sujet de BC Ferries.

Mike Kelloway: Oui, c'était au sujet de BC Ferries. Merci.

Je pense que les faits doivent être clairs. En prenant un pas de recul, on se rend compte que la dernière session n'a vraiment pas été de tout repos en ce qui concerne ce comité. Qu'il s'agisse de l'étude sur le camionnage que nous avons réalisée — encore une fois, je tiens à remercier M. Barsalou-Duval de l'avoir présentée — ou des amendements proposés dans le discours de M. Albas... Je pense qu'il y avait beaucoup de bon dans son intervention. Nous en sommes maintenant au point où... Nous pourrions tenter le coup à nouveau avec l'ancienne ministre Freeland. Nous l'avons invitée une fois; nous pouvons la réinviter et voir où nous en sommes par la suite.

Nous sommes en bonne posture pour accomplir quelque chose ici aujourd'hui. C'est l'art de la discussion, de la collaboration et des compromis. J'espère que nous pourrions nous entendre et aller de l'avant.

Nous avons entrepris plusieurs études, sur le camionnage, VIA Rail et les ports, et ce n'est pas une mauvaise chose. Les ports sont importants pour moi. Je pense qu'ils le sont pour nous tous. Je comprends que cette question a déjà été étudiée. Pensez à la situation d'il y a un an par rapport à celle d'aujourd'hui. Le monde a changé. La direction que nous prenons en tant que pays est certainement en train de changer, en ce qui concerne le développement économique et une foule d'autres choses.

J'espère que nous pourrions aller de l'avant avec ce changement. Il a été fait de bonne foi. De nombreuses invitations ont été envoyées aux ministres. Amenons-les ici. Convoquons-les et allons de l'avant avec un sujet qui est très important pour les Québécois et les Canadiens d'un océan à l'autre.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Nous allons maintenant entendre M. Lawrence.

Mais avant, je crois que l'ancienne ministre Freeland et le ministre Robertson ont témoigné le 1^{er} août au sujet de BC Ferries précisément.

Allez-y, monsieur Lawrence.

Philip Lawrence: Merci.

Il y a eu de multiples demandes. Nous pouvons nous quereller sur les détails, mais au bout du compte et au-delà des mots choisis, ce qui m'intéresse le plus, c'est de faire venir les ministres ici. C'est une chose d'inviter... Au cours de mes six années en poste, j'ai vu de nombreuses invitations à des ministres libéraux passer sans qu'ils se présentent.

Je dois toutefois reconnaître que chaque fois qu'un secrétaire parlementaire m'a promis qu'un ministre serait présent, il a tenu parole. Il serait très utile que M. Kelloway se porte garant de ses ministres en disant qu'il ne s'agit pas seulement d'une invitation et qu'il les fera venir ici. Ce ne sont pas des gens qui vivent dans des territoires éloignés. Ils ont des bureaux à côté des nôtres et je suppose qu'en tant que secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. Kelloway est en mesure de leur parler. J'espère qu'il parle à M. MacKinnon tous les jours. S'il dit que M. MacKinnon sera ici, je vais le croire sur parole.

Le président: Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Puis-je vous demander de travailler avec le greffier et de clarifier quelque chose? Nous avons invité l'ancienne ministre Freeland après sa démission, parce qu'il y avait un certain nombre d'éléments de son témoignage qui étaient manifestement contredits dans les documents que nous avons reçus concernant BC Ferries. Je crois comprendre qu'après que le Comité lui a demandé d'inviter le ministre de la Sécurité publique et l'ancienne ministre, le greffier l'a fait plus d'une fois.

J'aimerais que le greffier précise si des requêtes ont été faites à plus d'une occasion depuis que nous lui avons demandé d'inviter l'ancienne ministre à comparaître.

Le président: Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant une minute ou deux pendant que le greffier vérifie tout cela, puis nous pourrions reprendre nos travaux.

La séance est suspendue jusqu'à convocation de la présidence. Cela ne devrait pas être trop long, chers collègues.

● (0945)

(Pause)

● (0950)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, le greffier a pu mener quelques recherches pendant notre suspension et a trouvé des renseignements indiquant que Mme Freeland, à titre d'ancienne ministre des Transports, avait été invitée le 18 septembre à la suite de sa comparution le 1^{er} août, mais qu'elle n'avait malheureusement pas pu se présenter. Cela clarifie donc la situation pour les membres du Comité.

Monsieur Albas, à vous la parole, je vous prie.

Dan Albas: Je dois mettre quelque chose au clair: Mme Freeland n'a pas pu se présenter devant le Comité, ou bien elle n'a pas voulu le faire?

Le président: Je crois que le terme qu'elle a employé est « indisponible ».

Dan Albas: Très bien, je vois.

D'après ce que j'ai pu constater, nous avons agi de bonne foi en prenant différentes mesures. J'aimerais à présent passer à la suite du rapport. En fait, je souhaite permettre à nos analystes et à chacun d'entre nous de tourner la page.

Je ne suis pas d'accord avec le sous-amendement présenté par M. Lauzon, même si j'en comprends la logique. Il s'agit d'une démarche courtoise, mais je pense qu'à un moment donné, nous devons simplement passer à autre chose.

Le président: Je vous remercie, monsieur Albas.

Je ne sais pas si nous allons obtenir le soutien nécessaire, mais nous allons maintenant procéder au vote. Il n'y a personne d'autre sur la liste des intervenants.

Allons, chers collègues, c'est un miracle de Noël.

(Le sous-amendement est adopté par 5 voix contre 4.)

Le président: Chers collègues, le sous-amendement a été adopté, nous allons donc passer à la discussion sur l'amendement.

Sur ce, je cède la parole à M. Albas.

Dan Albas: J'espère simplement que le greffier puisse inviter à la fois le ministre de la Sécurité publique, ainsi que l'ancienne ministre des Transports à se présenter devant le Comité. C'est vraiment important pour le Comité, afin que les analystes sachent ce qu'ils peuvent... Ils pourraient avoir des témoignages importants qui changeraient la nature du rapport.

J'espère, puisque M. Lauzon a fait preuve de courtoisie et que les députés du Bloc lui ont accordé leur soutien, que les membres du Comité sauront les presser de fixer immédiatement une date afin que nous puissions donner aux analystes le temps dont ils ont besoin pour se préparer. Si la réponse est non, j'espère également que cela nous sera communiqué dès que possible, car je crois que les ministres ont le devoir de rendre des comptes. À ce moment-là, je discuterais de la possibilité de signaler à la Chambre leur absence.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, je ne veux pas intervenir sur la motion en tant que telle, mais, puisque je ne vois pas d'autres mains levées, je voudrais vous signaler quelque chose.

Si jamais nous adoptons la motion, je voudrais proposer une autre motion, donc je vous inviterais à ne pas clore la réunion avant que j'aie l'occasion de présenter la motion que je voudrais proposer.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

N'y a-t-il pas d'autres questions ou commentaires?

[Traduction]

Nous allons à présent tenir un vote par appel nominal sur l'amendement modifié.

(L'amendement modifié est adopté par 9 voix contre 0.)

Le président: Je cède de nouveau la parole à M. Albas.

Dan Albas: Je vais imprimer le résultat de ce vote par appel nominal et l'afficher dans mon bureau pour la postérité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Chers collègues, nous sommes maintenant en train de discuter de la motion telle que modifiée. Y a-t-il des personnes intéressées? D'accord.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Est-ce le bon moment pour proposer ma motion, monsieur le président?

Le président: Je veux faire adopter la motion avant de vous donner la parole.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons à présent passer au vote sur la motion telle que modifiée.

Allez-y, monsieur le greffier.

Dan Albas: Monsieur le président, pourriez-vous clarifier à nouveau la teneur de la motion?

Le président: Nous pouvons lire le libellé de la motion si vous le souhaitez, monsieur Albas.

Dan Albas: Ce ne sera pas nécessaire, merci. Par ailleurs, M. Barsalou-Duval a-t-il...

Le président: M. Barsalou-Duval va présenter une motion distincte. Nous devons d'abord régler la question de la motion telle que modifiée.

Dan Albas: D'accord, merci beaucoup. Je voulais juste m'assurer que nous ne l'avions pas oublié, car je déteste quand des membres du Comité sont oubliés.

Le président: Je comprends parfaitement, monsieur Albas. Je vais veiller à ce que M. Barsalou-Duval puisse prendre la parole après ce vote.

Monsieur le greffier, je vous laisse le soin de procéder au vote par appel nominal.

(La motion modifiée est adoptée par 9 voix contre 0.)

Le président: Excellent, chers collègues. Je tiens à souligner que cette motion a reçu un appui unanime.

Il y a eu beaucoup de travail en coulisses pour parvenir à ce résultat, et je tiens à remercier tous les membres du Comité pour la diligence raisonnable dont ils ont fait preuve.

Sur ce, je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous aviez une autre motion que vous vouliez apporter.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Ma motion concerne le vote du Comité sur une demande pour que tous les groupes venant témoigner pour l'étude sur les camionneurs fournissent la liste de leurs membres au Comité. Jusqu'à maintenant, toutes les associations venues témoigner au Comité nous ont fourni leur liste de membres, à l'exception d'une seule, à savoir l'Association canadienne des camionneurs.

La motion vise donc à réitérer notre volonté d'obtenir la liste de membres de cette association. Je vais lire la motion:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ordonne à l'Association canadienne des camionneurs de faire preuve de transparence et de bonne foi en transmettant au Comité, dans un délai de 15 jours suivant l'adoption de la présente motion, une liste complète et à jour de ses représentants officiels ainsi que de ses membres donateurs, comme l'ont fait toutes les autres organisations ayant témoigné devant le Comité dans le cadre de l'étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

Si des gens désiraient débattre de la motion, je souhaiterais la commenter, moi aussi. Je souhaiterais donc faire partie du tour de parole, si des gens désiraient faire des commentaires. Toutefois, si tout le monde désirait l'adopter telle quelle, je n'aurais pas besoin nécessairement d'en parler davantage.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Chers collègues, la procédure à suivre paraît simple, mais je pense qu'il y a quelques points dont nous devons discuter. Je vais donc suspendre la séance pendant quelques minutes le temps de distribuer le document en question, puis nous pourrions reprendre nos travaux à la discrétion du président.

La séance est suspendue.

• (0955)

(Pause)

• (1011)

Le président: Nous reprenons la séance.

Chers collègues, je cède maintenant la parole à M. Albas pour commencer.

Dan Albas: Je tiens tout d'abord à mentionner brièvement que, compte tenu du fait que certaines personnes ne sont pas à l'aise à l'idée de partager leurs renseignements personnels... Il se peut qu'il y ait simplement une certaine méfiance à l'égard du partage de renseignements personnels avec une source parlementaire plutôt qu'avec une source gouvernementale. C'est une réalité. Les conservateurs estiment que nous devons juger en fonction des témoignages et des arguments avancés dans le cadre de la discussion. Que la liste soit vérifiée ou non à l'aide de renseignements personnels... nous ne pensons pas que cela soit pertinent dans le contexte actuel.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Chers collègues, vous avez tous reçu la motion. Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Lauzon, vous pouvez y aller, je vous prie.

[Français]

Stéphane Lauzon: Je viens de relire la motion. Nous nous étions entendus sur le fait de recommander à l'organisme de remettre les documents. J'ai relu la motion deux fois, et la version française stipule que l'association doit « faire preuve de transparence et de bonne foi en transmettant au Comité ». C'est comme s'il y avait une obligation de transmettre des documents dans le délai de 15 jours suivant l'adoption de la présente motion.

En coulisses, j'avais compris que nous voulions inviter l'organisme à remettre les documents, à savoir une liste complète et à jour de ses représentants officiels, mais ce n'est pas ce que dit cette motion.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous aviez levé la main. Vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Tout à l'heure, j'ai lu au Comité une motion voulant que le Comité « ordonne » à l'organisation de soumettre la liste de ses membres. Ce qui a été transmis au greffier est une motion voulant que le Comité « demande » à l'organisation. Une demande n'est pas aussi forte qu'un ordre. J'avais cru comprendre que c'était un compromis acceptable pour le Comité.

Je dois avertir tout le monde autour de la table que j'aurais préféré « ordonner », parce que c'est un terme qui nous donne beaucoup plus de force et d'assurance. Toutefois, je veux travailler avec tout le monde.

Je voudrais aussi ajouter que, dans l'éventualité où ce groupe ne se conformerait pas à la demande du Comité si la motion était adoptée, j'aurais l'intention de proposer une motion pour en faire rapport à la Chambre, parce que je trouve que ce serait un affront inacceptable à l'égard des membres du Comité qu'une seule organisation décide de ne pas soumettre sa liste de membres. Une seule organisation, dont nous avons constaté les ramifications perturbantes et dérangeantes, déciderait de ne pas faire preuve de la transparence nécessaire dont tout le monde fait preuve dans un contexte où une organisation défend un modèle inacceptable auprès de la quasi-totalité des témoins reçus au Comité. C'est une organisation dont les membres n'osent même pas parler en leur nom propre, puisque tous ceux venus parler au nom de cette organisation au Comité, et tous ceux que nous avons vu faire de même dans l'espace public et dans les médias, ne sont jamais des membres actifs de cette organisation. J'ai de très grands doutes quant à la légitimité d'une telle organisation.

J'ai beaucoup d'autres choses à dire, mais j'espère surtout arriver à un compromis raisonnable qui va satisfaire tout le monde. Si les membres du Comité ont d'autres choses à dire sur le sujet, je suis prêt aussi à en dire davantage.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je comprends les explications de mon collègue.

Je n'ai pas de problème quant au fait de vouloir que l'Association canadienne des camionneurs fasse preuve de transparence et de bonne foi en transmettant les documents au Comité. Nous pourrions écrire « en recommandant à l'organisme de remettre les documents au Comité, dans un délai de 15 jours suivant l'adoption de la motion ». Nous avons déjà fait cette demande, et l'organisation a déjà donné une réponse au Comité. Ce n'est peut-être pas la réponse voulue, alors je suis prêt à les inviter à nouveau à nous répondre en toute transparence et en faisant preuve de bonne foi.

Les explications que vous m'avez données m'ont un peu aidé à comprendre. La motion reprend à peu près ce que nous avions demandé, mais l'organisme n'a pas remis la liste. La leur demander à nouveau nous permettrait peut-être d'avoir une réponse, cette fois-ci. Après lecture et relecture de la motion, je suis d'accord pour aller dans cette direction. Vos explications étaient bonnes, monsieur Barsalou-Duval.

Il faut que j'en parle avec mes collègues, mais je suis prêt à accepter la motion.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Il semble que nous soyons tous d'accord, chers collègues, nous allons donc à présent passer au vote sur la motion présentée par M. Barsalou-Duval.

Monsieur le greffier, nous allons procéder à un vote par appel nominal, je vous prie.

(La motion modifiée est adoptée par 5 voix contre 0. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Sur ce, chers collègues, je souhaite mentionner brièvement trois points, si vous me le permettez.

Le premier point que je voudrais souligner est l'anniversaire de la mère de Mme Nguyen, qui fête aujourd'hui ses 75 ans.

Des députés: Bravo!

Le président: Joyeux anniversaire, Kim, au nom de tous les membres du Comité.

Ensuite, en plus de l'anniversaire de M. Lafrenière hier, son fils Wallace aura huit ans demain.

Des députés: Bravo!

Le président: Bonne fête à toi, Wallace.

Chers collègues, je tiens simplement à vous remercier pour votre travail acharné au cours de cette dernière session. Nous avons en effet accompli un travail considérable, il faut le rappeler. Nous sommes parvenus à un résultat satisfaisant, et c'est ce qui compte. Je tiens à vous en remercier, et je me réjouis à la perspective de travailler de nouveau avec vous au cours de la nouvelle année.

Enfin, je tiens à souhaiter à tous ceux qui célèbrent ces fêtes une joyeuse Hanouka et un joyeux Noël. Je vous souhaite à tous une excellente année.

Sur ce, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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