



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

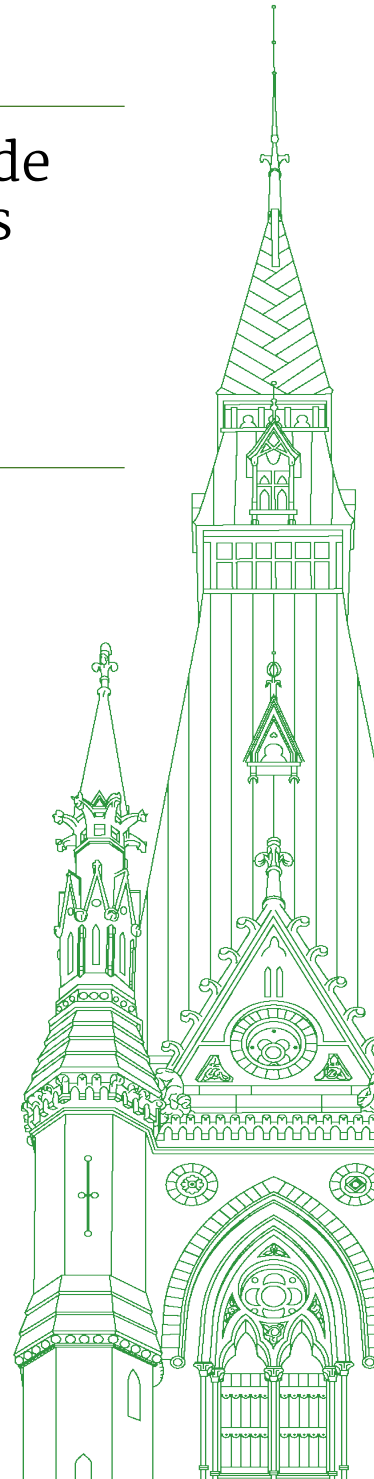
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 017

Le lundi 26 janvier 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le lundi 26 janvier 2026

• (1105)

[Français]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): J'ouvre maintenant la séance.

[Traduction]

Bienvenue à la réunion numéro 17 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et aux motions adoptées par le Comité le jeudi 18 septembre 2025, et le jeudi 11 décembre 2025, le Comité reprend son étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

Conformément au Règlement, la réunion d'aujourd'hui se déroulera selon une formule hybride.

J'aimerais formuler quelques remarques à l'intention de nos témoins et de nos membres.

Tout d'abord, veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez à la séance par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour l'activer, et mettez-le en sourdine lorsque vous n'avez pas la parole. Les personnes qui utilisent Zoom pourront sélectionner le canal pertinent en bas de leur écran pour entendre l'interprétation dans la langue du parquet, en anglais ou en français. Les personnes présentes dans la salle pourront utiliser leur oreillette et sélectionner le canal de leur choix.

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

Les députés présents dans la salle sont priés de lever la main s'ils souhaitent prendre la parole. Le greffier et moi-même ferons de notre mieux pour gérer l'ordre des interventions, et nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

[Français]

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins.

Nous recevons, à titre personnel: Mme Claudia Boucher; Mme Nathalie Poulin, technicienne en comptabilité; et Mme Mélanie Séguin, entrepreneure.

[Traduction]

Merci d'avoir pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui.

Nous allons maintenant entendre les observations liminaires.

[Français]

Madame Boucher, vous avez cinq minutes pour faire votre déclaration d'ouverture. La parole est à vous.

Claudia Boucher (à titre personnel): Bonjour.

Je m'appelle Claudia Boucher. Je suis ici en tant que victime survivante d'un accident impliquant un poids lourd en septembre 2025. En me basant sur le fait que personne ne connaît mon histoire, je vais vous la raconter.

Je suis la mère de trois enfants. Je suis dans la période active de ma vie, et je devais faire un retour à temps plein au travail la semaine suivant mon accident. J'étais encore en congé de maternité au moment des faits.

J'étais sur une route de campagne entre Laurier-Station et Sainte-Croix, qui est dans la MRC de Lotbinière, en banlieue de Lévis, près de Québec. J'étais arrêtée derrière un autobus scolaire.

Cette route est assez passante, mais c'était une belle journée: il faisait 25 degrés Celsius. Je roulais en voiture et j'écoutais la radio. Je me suis arrêtée une première fois, et une jeune est embarquée dans l'autobus. Je me suis arrêtée une deuxième fois, et un jeune a traversé la rue du côté gauche et il a embarqué dans l'autobus. Au troisième ou quatrième arrêt, je me suis immobilisée. Je n'ai rien vu venir. Ma voiture a explosé, littéralement. J'ai eu un double choc: je me suis fait percuter par l'arrière et j'ai ensuite percuté l'autobus scolaire. J'ai traversé la rue complètement et je me suis immobilisée là. J'ai été capable d'ouvrir ma porte, je suis sortie de ma voiture et je me suis effondrée sur le gazon. En me retournant, j'ai vu qu'un camion de 53 pieds de la compagnie Safex m'avait emboutie et que j'avais percuté l'autobus scolaire, évidemment.

Sur le moment, j'étais en état de choc. Il y avait de la vitre partout. Ce n'était pas nécessairement clair pour moi, tout ce qui venait de se passer. Il y a un monsieur qui est venu me prêter assistance et le chauffeur du camion est venu me voir, il avait son téléphone dans les mains. Il m'a demandé si je voulais de l'eau, et il m'a tendu une bouteille d'eau. Le monsieur qui est venu me prêter assistance lui a demandé pourquoi il ne nous avait pas vus. L'autobus était arrêté, ses clignotants étaient allumés et les panneaux d'arrêt étaient ouverts. Un jeune traversait devant l'autobus à ce moment. Pour ne pas se faire happer par l'autobus qui a avancé à la suite de la collision, il a sauté. Sa sœur était en retard, donc elle était encore dans la maison. Sinon, elle aurait été devant l'autobus. Nous avons frôlé le drame à vraiment tous les égards. J'étais seule dans ma voiture, je n'avais pas ma fille, qui venait de commencer la garderie la semaine d'avant. Mes enfants avaient pris l'autobus le matin eux aussi pour aller à l'école.

Quand je lui ai demandé, en anglais, pourquoi il ne nous avait pas vus — il n'avait pas compris la question posée en français par la personne qui m'a aidée —, il a répondu qu'il ne parlait pas français. Puis, il a quitté les lieux. Je lui ai dit que ça ne se pouvait pas qu'il ne nous ait pas vus, que c'était sûr qu'il utilisait son téléphone ou que c'était sûr qu'il était en train de texter. Puis, il est retourné à son camion.

Ensuite, les services d'urgence sont arrivés et nous avons été pris en charge. L'ambulance nous a transportés. Il y a eu un code orange à l'hôpital de Lévis, ce qui signifie une arrivée massive de blessés. Il y a eu des blessés dans l'autobus, évidemment. Qu'est-ce qui se serait passé si je n'avais pas été là?

Aujourd'hui, basons-nous sur le fait que ça aurait pu être grave. Est-ce qu'il faut attendre qu'une demi-douzaine ou qu'une douzaine de jeunes décèdent avant d'agir? Je ne le crois pas. Je suis rentrée à la maison le soir pour y rejoindre mes enfants, qui se demandaient ce qui s'était passé et pourquoi je n'étais pas allée les chercher. Ça a été un gros stresser familial, disons-le comme ça, et les répercussions se font encore sentir aujourd'hui.

Au commencement, j'ai eu un diagnostic d'entorse cervicale. Ensuite, j'ai eu des diagnostics de commotion cérébrale avec des symptômes modérés à sévères, de troubles vestibulaires et de contusions labyrinthiques. J'ai des douleurs dorsales et cervicales. J'ai refait des imageries par résonance magnétique. Des hernies discales m'ont été diagnostiquées, et j'ai un stress post-traumatique en lien avec l'événement. En tout cas, ça commence à faire beaucoup de choses.

Je ne suis pas ici pour me plaindre d'avoir survécu; je suis ici pour vous expliquer que ça aurait pu être pire. Environ la moitié des jeunes qui étaient dans l'autobus m'ont écrit. Des parents m'ont littéralement remerciée d'avoir été là cette journée-là.

J'ai su que le chauffeur du camion avait reçu des constats d'infraction pour ne pas s'être arrêté quand les signaux de l'autobus étaient allumés, et pour m'avoir suivie de trop près. Le camion ne me suivait pas; dans le fond, il est arrivé à toute allure et le chauffeur ne regardait pas devant lui. Il n'y a eu aucune enquête criminelle. Une reconstitutionniste est venue sur les lieux de l'accident. Cette personne a les mêmes pouvoirs qu'un coroner, à ce qu'on m'a dit, mais le dossier n'a pas été porté au criminel. Pourquoi? Il y avait une caméra-témoin dans le camion, mais elle n'a pas été saisie. Pourquoi?

• (1110)

Je dois maintenant faire affaire avec la Société de l'assurance automobile du Québec, qui est très peu au courant de ce qu'est un traumatisme craniocérébral léger, ou TCCL. Je suis en arrêt de travail depuis les faits, et je suis suivie à plusieurs égards: les physiothérapeutes, les psychoéducatrices et d'autres spécialistes font désormais partie de mon quotidien.

Le chauffeur est probablement au volant d'un autre camion. S'affex a-t-elle fait l'objet d'une enquête? Non, pas que je sache. Peut-être que ce ne sera jamais le cas. Elle continue, selon son modèle d'affaires, à engager des chauffeurs au rabais, et c'est bien connu. Au Québec, les gens le savent. J'ai accepté plusieurs demandes d'entrevues à la radio à ce sujet. On ne se sent plus en sécurité sur les routes.

Le président: Merci, madame Boucher.

Madame Poulin, vous avez la parole pour cinq minutes.

Nathalie Poulin (technicienne en comptabilité, à titre personnel): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Nathalie Poulin. Je témoigne devant vous à la suite du décès de ma fille.

Je suis désolée, je n'étais pas censée pleurer.

Le président: Prenez votre temps, madame Poulin, ça ne presse pas. Vous avez tout le temps nécessaire.

Nathalie Poulin: Le 18 décembre 2024, il y a un chauffeur qui est parti du port de Montréal avec un conteneur. Il a suivi le trajet jusqu'à l'autoroute 73. Il n'a pas tenu compte de 14 panneaux de signalisation. L'un d'eux indiquait qu'il ne pouvait pas prendre cette sortie. Les premiers panneaux indiquaient qu'il s'agissait de la dernière sortie avant Vallée-Jonction. Selon le poids du camion et sa provenance, il ne pouvait pas prendre cette sortie. Plusieurs autres panneaux indiquaient que le tonnage maximal autorisé pour pouvoir prendre cette sortie était de 15 tonnes. Pour vous donner une idée, le camion et le conteneur vide pèsent pratiquement 15 tonnes. Il est impossible de ne pas dépasser cette limite si on a un chargement.

De plus, le chauffeur devait effectuer une vérification des freins, mais il ne l'a jamais fait. Plusieurs autres panneaux indiquaient le degré de la côte, mais j'imagine qu'il n'en a pas tenu compte non plus. Il ne savait pas ce que ça signifiait. Le dernier panneau qui aurait pu sauver la vie de ma fille indiquait qu'il y avait un lit d'arrêt sur la droite, quand on descend. Il n'a même pas tenté de s'y rendre. Probablement qu'il ne connaissait même pas la signification de ces panneaux.

Personnellement, je ne conduis pas de camion et je n'ai pas de formation dans ce domaine. Ces panneaux ne sont écrits ni en français ni en anglais, ce sont plutôt des dessins. Quand je vois ces panneaux, je les comprends. Comment quelqu'un peut-il ne pas les comprendre?

Le chauffeur a descendu la côte beaucoup trop vite. En bas de la côte, il y a un feu de circulation. Il a essayé de tourner, mais n'en a jamais été capable. Ma fille s'en venait, et le feu de circulation était vert. Elle, c'est tout ce qu'elle a vu. Le camion a basculé, et l'auto de ma fille est devenue plate comme une crêpe. L'accident s'est produit à 12 h 30, et on a réussi à la sortir de la voiture pour l'envoyer à la morgue à 16 h 30.

Comment avons-nous appris la nouvelle? Ma fille avait son cellulaire. Aujourd'hui, tout le monde inscrit les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'urgence. Quand on a un accident ou que le cellulaire reçoit un coup important, le contact reçoit un texto et les services d'urgence sont appelés. De plus, le cellulaire est localisé et l'information est envoyée à la personne à contacter en cas d'urgence. Quand les secouristes ont emmené Alexandra à la morgue, nous avons pu suivre son trajet, parce que son cellulaire nous envoyait les coordonnées de l'endroit où elle était rendue.

La première chose que nous avons sue, c'était qu'il y avait eu un choc et que les services de secours avaient été appelés. Nous ne savions pas trop ce qui se passait, mais nous ne nous sommes pas inquiétés outre mesure. Nous n'avons jamais pensé qu'il y avait eu un accident. C'est son conjoint, qui l'attendait à la maison, qui s'est rendu sur le lieu de l'accident pour voir ce qui se passait. C'est là qu'il a su ce qu'il en était. De mon côté, je l'ai su beaucoup plus tard, par téléphone. En effet, maintenant les policiers ne se déplacent plus pour annoncer un décès. Ce sont les gens du 811 qui sont formés pour ça, apparemment, mais ils n'ont pas eu le temps de se déplacer cette journée-là. C'est donc une charmante dame du 911 qui m'a appris par téléphone que ma fille était décédée.

Après ça, on se pose plusieurs questions. Pourquoi? Qui? Comment? Que s'est-il passé? Comment est-ce que ça a pu arriver? À travers tout ça, nous avons découvert des vérités bouleversantes auxquelles nous ne pensions pas. Jamais je n'aurais pensé être obligée de me battre pour faire comprendre que nos familles ne sont pas en sécurité. Comment des entreprises qui ne se conforment pas aux lois sur la sécurité routière peuvent-elles encore avoir des camions sur la route? Comment peut-on tolérer ça en 2026? C'est une aberration. Comment peut-on conduire un poids lourd sans avoir reçu une formation?

• (1115)

Vous allez me dire qu'il existe maintenant une formation obligatoire. En 2020, le fédéral a demandé qu'il y ait une formation minimale. Le Québec nous en avait promis une en 2023, mais elle a été introduite en 2025. Aujourd'hui, combien de gens ont des permis sans avoir de formation?

La personne qui a frappé et tué ma fille n'avait pas eu son permis la semaine précédente. Ce chauffeur conduisait des camions depuis déjà quelques années, et il en conduit toujours. Comme l'enquête n'est pas terminée, les policiers n'ont pas le pouvoir de lui enlever son permis de conduire. Quand vous allez retourner chez vous aujourd'hui, regardez les camions qui seront à côté de votre voiture. C'est peut-être ce chauffeur qui conduit. Imaginez ce que nous ressentons quand nous sommes sur la route et que nous regardons le camion qui est à côté de nous. C'est peut-être lui qui conduit; nous ne le savons pas. C'est une aberration.

Nous avons fait des demandes au ministère des Transports afin que des mesures soient prises et que la signalisation soit modifiée. Cette côte est extrêmement dangereuse. On a même déplacé un bâtiment commercial situé en bas de la côte parce qu'un camion l'avait déjà embouti alors qu'il descendait la côte. Là encore, nous n'avons aucune nouvelle à cet égard. Un an plus tard, on a installé deux caméras. C'est ce qu'on a fait pour l'instant. On nous a appelés et on nous a promis des choses qui devaient être faites en mai 2025, mais rien n'a été fait pour l'instant.

Je ne veux pas avoir l'air de chialer. Ceux qui me connaissent savent très bien que le message que je martèle depuis le début est que, dans la vie, on a deux choix: rester chez soi et se plaindre, ou essayer de s'impliquer et d'avancer, comme ce que nous faisons aujourd'hui. Si c'était juste pour me plaindre, je ne viendrais pas ici. Il n'y a pas de mots pour exprimer la douleur que représente la perte d'un enfant. La preuve, c'est que le dictionnaire n'en contient aucun; il n'y en a pas.

Depuis l'accident, nous nous occupons pour réussir à donner un sens à tout ça. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui. Le pire, c'est que, depuis cet accident, personne ne veut entendre ce que nous avons à dire — personne. Nous avons fait des appels téléphoniques, tant à des députés fédéraux qu'à des députés provinciaux. Personne ne veut toucher à ça. C'est comme si c'était radioactif. Si quelqu'un aujourd'hui peut m'expliquer pourquoi, j'aimerais bien l'entendre. Est-ce parce que vous allez perdre des votes? Pourquoi?

Comment peut-on avoir des permis qu'on achète en Ontario? Le transport relève du fédéral. C'est vous qui édictiez les lois et les barèmes. Nous avons été obligées de nous battre pour être ici aujourd'hui. Quelqu'un peut-il m'expliquer pourquoi? Vous auriez été censés nous appeler et nous demander ce que vous auriez pu faire

pour nous aider. Or nous sommes encore obligées de défoncer des portes, nous sommes encore obligées de nous battre.

Plus jamais personne ne va m'appeler « maman », car elle était ma seule fille. Aujourd'hui, il y a des responsables qui rentrent chez eux, qui voient leurs enfants et qui continuent leur vie. Quant à nous, qu'est-ce que nous faisons? Nous ne vivons pas, nous survivons. C'est ce que nous faisons depuis l'accident: nous survivons. J'ose croire que ce n'est pas arrivé pour rien et que, aujourd'hui, on va être capable de prendre les mesures nécessaires pour protéger nos familles et nos enfants. C'est votre devoir de le faire. C'est pour cette raison que vous avez été élus.

Aujourd'hui, c'est un rappel que la route peut tuer, que la négligence a des conséquences irréversibles. La justice, la prévention et la responsabilité collective, ce ne sont pas des options, ce sont des devoirs. Nous aimerions bien le faire tout seuls, mais nous ne le pouvons pas. C'est vous qui avez la possibilité de le faire.

C'est tout, monsieur le président.

• (1120)

Le président: Merci, madame Poulin.

Madame Séguin, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mélanie Séguin (entrepreneure, à titre personnel): Bonjour à vous tous.

Je me présente: je suis Mélanie Séguin.

Si je suis ici aujourd'hui, en ce 26 janvier 2026, c'est dans le but de faire modifier certaines lois qui, selon moi, sont un peu archaïques à certains égards, vu l'évolution de notre société. Mes demandes sont les suivantes: apporter des modifications concernant le renouvellement du permis de travail, l'encadrement législatif et la rétention temporaire des passeports lors d'accidents mortels. Voici les raisons de mes demandes.

Le 19 juillet 2022, ma belle-fille Nancy, mon petit-fils Loïc ainsi que le compagnon de Nancy, Benoît, ont pris la route de Saint-Jean-sur-Richelieu vers Sainte-Martine, un trajet d'à peine une heure. Il y avait des travaux sur l'autoroute 30 en direction est. L'entrée de l'autoroute 10 était fermée et la circulation avait été déviée. Un petit détour s'imposait. Vers 22 h 30, sur l'autoroute 30 en direction est, un carambolage est survenu au kilomètre 69,5. Celui-ci a impliqué huit véhicules, dont un camion de 53 pieds, et a tué sur le coup — du moins, je l'espère — Loïc Chevalier, 11 ans, et Nancy Lefrançois, 42 ans, maman de quatre garçons. De plus, une dizaine de personnes ont été blessées, si ma mémoire est bonne. Trois d'entre eux ont été blessés grièvement, dont Mathis Chevalier et Benoit Lavoie. Le nom de la troisième personne m'est encore inconnu pour le moment.

Vers 3 heures du matin, l'annonce de leur décès est tombée. Ça a continué: il y avait eu deux blessés graves, Mathis et Benoît, qui étaient soignés pour divers traumatismes.

Le 5 octobre 2022, une rencontre est organisée par le corps policier de la Sûreté du Québec de Boucherville pour nous informer que l'accident est criminel; selon les preuves, il est question d'usage d'un cellulaire au volant. Le corps policier nous informe aussi que l'intimé, M. Singh, a quitté le pays moins de 24 heures après l'accident. Aucune loi n'autorise la saisie du passeport pour le moment. Le 13 juillet 2023, les accusations suivantes sont déposées contre M. Baljeet Singh: deux chefs d'accusation de conduite dangereuse ayant causé la mort et trois chefs d'accusation de conduite dangereuse ayant causé des lésions ou des blessures.

Je continue à me poser des questions. Pourquoi le passeport de M. Singh n'a-t-il pas été saisi pendant la durée de l'enquête? Comment, après avoir tué deux personnes et en avoir blessé plusieurs, un travailleur temporaire étranger peut-il avoir le privilège de quitter notre pays? Je continue ma quête pour que notre histoire ne se répète pour aucune famille canadienne. Ça aura pris plus de trois ans pour que cet homme soit rapatrié en sol canadien, avec la collaboration du U.S. Marshals Service et de la Sûreté du Québec de Boucherville. Aujourd'hui, M. Singh fait face à la justice canadienne. Combien de frais supplémentaires la société a-t-elle dû débours, vu la fuite de cet homme? Comment est-ce possible que son permis de travail ait été renouvelé, même si des accusations criminelles avaient déjà été portées contre lui en Ontario, en janvier 2021? Comment se fait-il qu'il ait lui-même été considéré comme une victime tout en étant le principal accusé dans ce dossier? Il avait commis 43 infractions au code de la sécurité routière entre l'Ontario et le Québec ce jour-là, avant de tuer ces personnes.

Le 13 juin 2024, j'ai déposé la pétition e-4915 avec l'aide et la précieuse collaboration de Mme Claude DeBellefeuille, députée de Beauharnois—Salaberry—Soulanges—Huntingdon. Pourquoi n'y a-t-il pas de changements dans les lois? Aucun changement n'a été apporté à la suite de ma pétition.

Même si plusieurs erreurs ont été commises dans notre dossier, j'ai toutes les preuves de ce que j'avance aujourd'hui. Derrière chacun d'entre vous, fonctionnaires et élus, il y a une famille. Si c'était votre sœur, votre fille ou votre mère, que feriez-vous?

Deux mémoires peuvent être mis à votre disposition, si nécessaire. Puis-je espérer que mes requêtes seront prises en considération aujourd'hui?

Je vous remercie de votre temps.

• (1125)

Le président: Merci à vous, madame Séguin.

Monsieur Groleau, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

Jason Groleau (Beauce, PCC): Bonjour, monsieur le président et chers collègues.

La réunion d'aujourd'hui est assez difficile. Premièrement, j'aimerais saluer votre présence, mesdames Séguin, Boucher et Poulin. Vous êtes extrêmement courageuses. Je sais que c'est difficile pour vous. J'ai des enfants, moi aussi. Je ne sais pas comment vous vous sentez, et je vous trouve profondément courageuses. Je veux vous dire que vous avez mon soutien et que nous sommes ici pour vous aider. Encore une fois, je vous remercie de votre présence.

Ma première question s'adresse à Mme Poulin.

Vous venez de la Beauce, et nous nous sommes rencontrés dernièrement. Quelles sont vos intentions en vous présentant devant le

Comité? Quel est le message principal que vous aimeriez transmettre au gouvernement?

Nathalie Poulin: Il faut que des actions concrètes soient prises et que des ajustements soient apportés. La sécurité routière ne peut pas être traitée comme un détail administratif. Dès que vous voyez qu'il y a des failles et que ça ne fonctionne pas, vous ne pouvez pas fermer les yeux. Vous êtes notre seul secours. Ce n'est pas drôle, mais c'est la réalité. Si nous voulons garder nos familles en sécurité sur la route, nous sommes obligés de nous en remettre à vous. Le transport relève du fédéral.

Ensuite, il faut que vous analysiez bien la situation dans chaque province. Vous avez remis la gestion de ces lois aux provinces. Pensez-vous vraiment que ça fonctionne? Moi, je peux vous dire que non. Elles ne sont pas équipées pour le faire. Aujourd'hui, vous devez reconnaître que la négligence a des conséquences irréversibles et vous attaquer à ça. On aurait dû le faire avant que des drames arrivent. Nous allons faire avec, mais il faut que ça change. On n'a pas le choix.

Aujourd'hui, je parle au nom de ma fille, mais ma fille ne reviendra pas, ça n'y changera rien. Il y a plein d'autres parents qui ont des chaises vides à la maison. Il y a des enfants qui auraient pu avoir une chaise vide à la place de leur mère. Personne ne devrait partir le matin en se demandant s'il va revenir chez lui parce qu'il y a des gens qui ne sont pas formés et qui ont des camions et des remorques qui ne sont pas entretenus. C'est un non-sens. C'est votre responsabilité de changer ça.

• (1130)

Jason Groleau: Y a-t-il des outils ou des mécanismes qui pourraient être mis en place pour éviter ça?

Nathalie Poulin: Il y en a beaucoup.

Quand un tel accident arrive, la chose qui nous préoccupe le plus, c'est de savoir si cette personne conduit encore et si elle peut quitter le pays. Comprenez-moi bien: je ne parle pas seulement des travailleurs étrangers qui ont un permis ou un visa temporaires. Un Roger qui habite à Chicoutimi ou un Jason qui habite à Saint-Georges pourrait, à la suite d'un accident, décider de vider son compte bancaire et de partir dans un autre pays. C'est la même loi pour tout le monde. Ce n'est pas parce que quelqu'un vient d'ailleurs que c'est plus facile. Il a peut-être déjà un autre endroit où il peut aller vivre, mais ça ne change rien au fait que n'importe qui peut prendre l'avion et s'en aller. Ça ne devrait pas être possible, et ça relève du fédéral.

Les permis de conduire relèvent des provinces, mais, dans le cas d'un accident causant la mort, la première chose à faire devrait être de suspendre le permis pendant le temps de l'enquête. On ne peut pas laisser ces gens conduire. Le conducteur impliqué dans l'accident de ma fille aurait pu avoir un autre accident deux jours ou trois semaines plus tard. On ne sait pas pendant combien de temps il a été arrêté, mais nous savons qu'il conduit encore aujourd'hui.

Par ailleurs, si un conducteur de l'Ontario se fait arrêter par un contrôleur routier au Québec, ou vice-versa, on n'a aucun moyen de vérifier si l'entreprise en question se conforme aux règles ou si elle a commis des manquements. C'est un non-sens. Il faut qu'il y ait un registre national. C'est la même chose pour ce qui est des assurances. Il y a des contrôleurs routiers sur la route, mais ils ne peuvent rien faire dans la moitié des cas. Ils peuvent agir si c'est quelqu'un de leur province, mais autrement, à moins qu'un camion présente un problème majeur, il n'arrivera rien. Ce n'est pas normal.

C'est la même chose pour les inspections mécaniques. On voit plein de camions qui ont des pneus finis. Pourtant, c'est sûr qu'ils ont été examinés par des contrôleurs routiers et qu'ils ont été pesés sur une balance. Si je me faisais arrêter sur la route avec des pneus dans un tel état, les policiers m'enlèveraient mon auto. Ils me diraient que je ne peux pas repartir avec ma voiture et qu'ils doivent la faire remorquer. Alors, comment peut-on laisser ces chauffeurs continuer à conduire? Eux autres, ils conduisent des machines à tuer. Ces camions ont des chargements incroyables. Les provinces ne sont pas capables de gérer ça. En Ontario, on peut acheter des permis. Je n'invente rien, nous l'avons tous vu dans des reportages. Ce n'est pas normal. Ce n'est pas mieux au Québec non plus.

• (1135)

Le président: Merci, madame Poulin et monsieur Groleau.

[Traduction]

Monsieur Greaves, vous avez la parole pour six minutes.

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

[Français]

Bonjour, mesdames. Je vous remercie sincèrement d'être ici aujourd'hui.

[Traduction]

Merci d'avoir partagé vos expériences et vos témoignages avec le Comité. Ces récits sont terribles et, pour certains, très récents. Ce doit être très difficile. Nous vous remercions d'être avec nous aujourd'hui.

J'aimerais demander à chacune d'entre vous de parler des jours et des semaines qui ont suivi les accidents que vous avez vécus. Vous avez certainement interagi avec de nombreux organismes. Vous avez certainement interagi avec la police locale — je crois que vous avez mentionné la Sûreté du Québec — et peut-être avec d'autres paliers de gouvernement ou d'autres enquêteurs.

Pourriez-vous dire au Comité ce que nous pourrions changer pour améliorer l'expérience que vous avez vécue lors de vos interactions avec ces différents fonctionnaires et organismes après les accidents? D'après vous, quels changements auraient pu améliorer la façon dont s'est déroulée la période qui a suivi les accidents?

Nous allons commencer par Mme Séguin.

[Français]

Mélanie Séguin: Ce qu'il aurait fallu faire pour améliorer la situation immédiatement après l'accident, c'est saisir le passeport du conducteur, car le prévenu a quitté le pays dans les 24 heures suivant l'accident. Si la police s'était renseignée auprès de la Police provinciale de l'Ontario, elle aurait su que des accusations criminelles pour menaces et harcèlement avaient déjà été portées contre cet homme et qu'un non-respect des conditions figurait déjà dans son dossier. Le passeport aurait dû être saisi immédiatement, mais on ne l'a pas fait parce que, pour en arriver là, il aurait fallu réveiller un juge en chef et entreprendre beaucoup de procédures judiciaires. De plus, les policiers nous ont dit qu'il n'y avait aucune raison de penser que cet homme allait quitter le pays.

Personnellement, je ne travaille pas pour la police, mais il me semble que, si quelqu'un a déjà un non-respect des conditions inscrit à son dossier et qu'il a le statut de travailleur étranger temporaire — je m'excuse du terme que je vais employer —, il se « câlisse » déjà des lois du pays. On m'a dit que cet homme avait le

droit de prendre des vacances et que la suspension de son passeport pourrait lui causer un préjudice. Qui a subi un préjudice pendant trois ans, jusqu'à ce que cet individu soit rapatrié en sol canadien? C'est nous, la famille, et personne d'autre.

Vous avez le devoir de protéger les familles et de leur éviter de vivre un tel drame. En effet, ça prend vraiment des nerfs d'acier pour traverser tout le dédale administratif pour se retrouver ici aujourd'hui. Si on ne se lève pas et qu'on ne crie pas au loup, personne ne vient nous voir, comme Mme Poulin le disait. Personne n'est venu cogner à notre porte pour s'excuser et nous demander si on pouvait faire quelque chose pour nous aider, pas même l'entreprise concernée, qui s'appelle le Groupe Harman, ou HGC. J'ai vu qu'elle avait des problèmes liés à la CNESST, soit la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail. C'est un conducteur de HGC qui a tué deux membres de notre famille et qui en a blessé un autre grièvement.

Est-ce que vous pouvez faire quelque chose pour améliorer la situation immédiatement après un accident? Oui, vous pouvez saisir le passeport du conducteur et son permis de conduire le temps de l'enquête. C'est ce qui devrait être fait immédiatement.

Will Greaves: Merci, madame Séguin.

Qu'en pensez-vous, madame Boucher?

Claudia Boucher: Je suis d'accord avec Mme Séguin sur la saisie du passeport et du permis de conduire.

Dans mon cas, ce que je déplore, c'est qu'il n'y ait pas eu de suivi. J'ai rencontré l'enquêteur trois semaines après mon accident. J'étais encore sous le choc et très émotive. Il m'a mentionné avoir fait tout ce qu'il pouvait pour que la cause soit entendue au criminel. Sur le permis de conduire du camionneur, il y avait une adresse valide en Ontario et une adresse valide au Nouveau-Brunswick. Il travaillait pour Safex, qui est basée à Vaudreuil-Dorion. N'est-ce pas bizarre? Personne ne s'est demandé si c'était un vrai permis. On sait qu'il s'en est vendu. Il y a eu des articles dans *Le Journal de Montréal* sur un homme qui a falsifié des permis. Il y en a eu à vendre, littéralement, dans la région de Brampton.

Cet individu a eu un comportement très irresponsable. N'a-t-il pas fait preuve de négligence criminelle? N'y avait-il pas lieu de lui donner un constat d'infraction pour distraction au volant? On n'a même pas essayé de le prouver en prenant la caméra de tableau de bord. On a dit qu'il n'y avait pas assez de témoins. Il aurait fallu que quelqu'un dise qu'il a vu le chauffeur utiliser son cellulaire au volant. Moi, je sais que je n'étais pas suivie. Je n'avais pas de caméra de tableau de bord dans ma voiture, mais il y en avait une dans le camion.

Par la suite, ce sont les médias qui m'ont contactée pour sonner l'alarme et pour faire agir le ministre des Transports et le gouvernement fédéral. Je pensais que le ministre des Transports serait ici aujourd'hui. J'aurais aimé entendre ce qu'il a à dire là-dessus. J'aurais aimé que l'enquêteur chargé de mon cas, qui avait vraiment la cause à cœur, puisse me dire, trois semaines après mon accident, qu'on avait suspendu le permis du chauffeur, qu'il n'allait plus pouvoir conduire et que Safex allait faire l'objet d'une enquête. Ça n'a pas été le cas. Alors, qu'est-ce qu'il me restait? C'était de me battre contre le système, avec les médias à mes côtés, et de partager ça sur les réseaux sociaux.

Mes enfants m'ont demandé pourquoi j'allais au Parlement. C'est M. Barsalou-Duval qui m'a invitée, parce que le Parlement ne voulait pas nous entendre. Nous sommes venus quand même. Nous avons fait une conférence de presse, mais j'avais déjà fait pas mal le tour de la question, parce que mon cas avait déjà été grandement médiatisé. Nous avons frôlé la mort à tous les égards, lors de l'accident. C'est fou comme cet accident aurait pu mal finir. Cependant, il y en a eu d'autres, notamment au Nouveau-Brunswick, récemment.

De leur côté, les États-Unis ont pris les choses en main. Le Tennessee a adopté une loi qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2026 et qui imposera des amendes très salées aux conducteurs fautifs, ainsi qu'une amende allant jusqu'à 1 million de dollars aux entreprises qui engagent des chauffeurs au rabais. C'est peut-être une mesure draconienne, mais c'est peut-être ce que ça nous prend ici.

On sait que des entreprises engagent ces chauffeurs. Il y a même des entreprises dont le modèle d'affaires est basé là-dessus. Il ne s'agit pas seulement de se mettre de l'argent dans les poches. Il y a une faille tellement grande qu'on sait que cette pratique a lieu. Il y a des grandes entreprises, comme TransForce et Speedy, qui donnent un pourcentage de leurs contrats à des chauffeurs au rabais et qui empochent la différence. Nous avons été victimes de personnes qui utilisent ce stratagème, et c'est ce que nous dénonçons. Dans ma tête, le chauffeur qui était au volant le jour de mon accident était un travailleur illégal.

• (1140)

Le président: Merci, madame Boucher.

Je vais donner la chance à Mme Poulin de répondre à la question de M. Greaves.

Nathalie Poulin: Il y a trois choses à faire lorsqu'un accident comme ceux que nous avons vécus se produit. Dans mon cas, je ne peux pas vous dire que c'était un chauffeur au rabais. Je n'en ai aucune idée pour l'instant. La seule chose que je peux vous dire, c'est qu'il y a un manque flagrant de formation et d'entretien des véhicules.

La première chose à faire serait de saisir le permis de conduire et le passeport du conducteur. Ensuite, il faudrait qu'une escouade débarque dans l'entreprise concernée, qu'elle mette tous les camions et toutes les remorques à l'arrêt et qu'elle fasse un minimum de vérifications. C'est ce qui serait le mieux pour garantir la sécurité de tout le monde.

Le président: Merci, madame Poulin et monsieur Greaves.

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

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

Je remercie Mmes Séguin, Boucher et Poulin d'être ici aujourd'hui. C'est très touchant d'entendre leurs témoignages.

C'est sûr qu'on avait vu les reportages dans les médias, mais ça n'empêche pas que de vous entendre et de vous voir en personne, c'est quelque chose qui vient nous chercher. J'imagine que, pour vous autres, c'est encore plus émouvant. Je dois vous dire que ça fait quand même un bout de temps que je surveille le dossier des chauffeurs au rabais. C'est quand même grave, ce qui se passe. Je veux simplement vous dire que vous avez tout mon appui pour aller aussi loin qu'il le faut pour régler ce dossier. J'espère que le Comité va produire un rapport qui va faire en sorte que les choses bougent.

Je suis content d'avoir entendu vos voix aujourd'hui. J'ai justement quelques questions à vous poser.

Ma première question est plutôt un commentaire. J'ai fait des recherches sur les trois entreprises qui ont été impliquées dans vos accidents respectifs.

Dans le cas du Groupe Harman, qui est lié à l'accident décrit par Mme Séguin, c'est une entreprise membre de l'Association canadienne des camionneurs, qui est le lobby qui fait la promotion du modèle « Chauffeurs inc. ». Cette entreprise a aussi été impliquée dans un autre accident récemment, soit un déraillement de train survenu le 12 janvier dernier à Saint-Alexandre-de-Kamouraska, où les chauffeurs s'étaient stationnés sur la voie ferrée, carrément. On sait aussi qu'il y a eu des fusillades récemment dans les installations de cette entreprise.

Dans le cas de Safex Transport, qui a été impliquée dans l'accident qui a touché Mme Boucher, j'ai consulté le registre des entreprises du Québec, et il affiche qu'il s'agit d'une entreprise qui compte de 26 à 49 employés. Le site Web de l'entreprise mentionne que celle-ci possède 150 camions et 200 remorques. Sur le site Web du département des Transports des États-Unis, le système SAFER, ou Safety and Fitness Electronic Records, soit le système américain qui recense les camions et les chauffeurs, on mentionne que cette compagnie compte 216 camions et 225 chauffeurs. Comment est-ce qu'on fait pour expliquer l'écart entre le chiffre de 30 à 50 employés et le nombre de plus de 200 chauffeurs, sinon par le stratagème « Chauffeurs inc. »?

Dans le cas du Groupe Verville, on sait qu'il a été épinglé à plus de 20 reprises pour différentes lacunes en matière de sécurité entre juillet 2021 et février 2024.

Il s'adonne également que ces trois entreprises ont été dénoncées à la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail, ou CNESST.

Dans ces circonstances, parce qu'il y a des gens qui remettent en doute le fait que le modèle « Chauffeurs inc. » a une incidence sur les accidents de la route, j'aimerais savoir si vous pensez que c'est un hasard que ces trois entreprises aient ces points en commun et qu'il y ait eu les décès et les accidents qu'on a connus.

J'aimerais commencer par Mme Séguin.

• (1145)

Mélanie Séguin: Est-ce que je pense qu'il s'agit d'une coïncidence? Non, il n'y a pas de coïncidence. Je ne crois pas à ça, les coïncidences. Dans notre cas aussi, le monsieur avait une adresse de travail à Brampton. Son permis de conduire était de la Nouvelle-Écosse, si ma mémoire est bonne. Son point d'attache était en Nouvelle-Écosse, et il travaillait à Brampton, en Ontario. Très étrangement, partout où monsieur est passé après avoir quitté le pays et jusqu'à son retour en sol américain en avril 2023, le Groupe Harman faisait partie de son trajet. Est-ce que je suis très étonnée ou est-ce que c'est une coïncidence? Non.

Xavier Barsalou-Duval: Madame Boucher, quelle est votre réponse?

Claudia Boucher: Ça fait beaucoup de camions pour 24 à 36 employés, si je me souviens bien des chiffres qu'on donne sur le site Web.

Xavier Barsalou-Duval: C'est 26 à 49 employés.

Claudia Boucher: J'en vois beaucoup, en tout cas. Je peux dire que je les vois d'assez loin, car le logo est facile à reconnaître. À un moment donné, j'ai quitté les bureaux de la Société de l'assurance automobile du Québec, et il y avait un camion de Safex juste devant moi, au feu de circulation. Toutes les personnes que je connais me les envoient en photo. Nous avons commencé à gratter, et ça a commencé à puer.

Xavier Barsalou-Duval: Madame Poulin, voulez-vous ajouter quelque chose?

Nathalie Poulin: Après l'accident, nous avons cherché beaucoup de réponses, alors nous avons beaucoup navigué sur les différents sites, surtout sur celui de la Commission des transports du Québec. Nous avons trouvé des choses très intéressantes sur le Groupe Ver-ville Intermodal.

Une fois, il est passé devant la Commission des transports du Québec, qui a remis sa cote de sécurité à « conditionnel » alors qu'elle aurait dû être à « insatisfaisant » et que la Commission aurait dû mettre les camions à l'arrêt.

Le Groupe s'est présenté devant la Commission des transports en mentant sur le nom des employés qui travaillaient chez lui.

On s'aperçoit que les employés ne sont pas formés pour faire les rondes de sécurité, alors, dès le départ, il y a un méchant problème.

La majorité des infractions concerneraient un véhicule volé. Or il n'y a aucun rapport de police, et on est incapable de fournir de l'information à la Commission.

Son mécanicien est un travailleur étranger qui n'a pas de permis pour travailler au Québec.

Le Groupe s'est présenté devant la Commission en mettant tous ces mensonges ensemble, mais on a laissé sa cote à « conditionnel ».

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

Monsieur Groleau, vous avez la parole pour cinq minutes.

Jason Groleau: J'aimerais revenir vers vous, madame Poulin, pour terminer la discussion que nous avons commencée.

Tantôt, vous avez proposé des solutions assez concrètes, comme la création d'un registre national des permis de conduire ainsi qu'une escouade pour les vérifications mécaniques.

Pouvez-vous nous donner plus de détails là-dessus?

Nathalie Poulin: C'est sûr que la création d'un registre aiderait. Cela dit, quand il y a un accident mortel, pourquoi ne débarquerait-on pas dans l'entreprise impliquée pour mettre tous les camions à l'arrêt et faire les vérifications? Cinquante personnes pourraient travailler dans cette escouade, et ça prendrait trois jours et demi pour tout faire. On vérifierait d'abord si tout le monde a un permis valide, parce que plusieurs personnes conduisent des camions alors qu'elles ont des interdictions de conduire. Ensuite, on vérifierait si elles ont suivi des formations.

En parallèle, pourquoi les chauffeurs ne feraient-ils pas un petit test de conduite sur la route, par exemple pour savoir s'ils sont capables de faire reculer le camion? Mon conjoint est un agriculteur, et nous avons des amis qui reçoivent des livraisons. Sur cinq chauffeurs, il y en a un seul qui est capable de faire reculer le camion. Les autres s'arrêtent tous dans la rue, se stationnent, et le premier chauffeur embarque pour faire reculer tous les camions, parce que

les autres chauffeurs ne sont pas capables de les faire reculer. C'est la réalité.

Lorsque l'escouade débarquerait pour vérifier si les employés sont capables de faire leur ronde de sécurité et si les camions sont en bon état, on pourrait aussi faire des inspections mécaniques et un petit test de conduite. Si les chauffeurs ne sont pas capables de faire reculer un camion, ils ne sont pas capables de le conduire, d'après moi. C'est la base.

• (1150)

Jason Groleau: Vous avez parlé à toutes les autorités et à tous les ordres de gouvernement, soit le municipal, le provincial et le fédéral. Selon vous, qui est responsable de l'accident lors duquel votre fille est décédée?

Nathalie Poulin: J'ai écrit la réponse quelque part, parce que je la trouvais quand même bonne et importante.

Je vais parler de la responsabilité. J'aimerais être capable de me rendre au bout de ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Il s'agit d'un échec collectif, ce qui m'inclut. C'est la même chose pour les accidents qui ont touché Mme Séguin et Mme Boucher. La société n'a pas réussi à les protéger. Quand je dis « la société », je parle de tout le monde. Les gens qui font appel aux transporteurs au rabais sont conscients que, s'il y a une différence de prix de 40 %, il y a quelque chose, quelque part, qui explique cette différence. Quand on achète quelque chose sur Amazon et qu'il y a une grosse différence de prix, on est conscient que l'objet en question va durer moins longtemps. Peut-on être conscient que, quand on achète un transport et qu'il y a une grosse différence de prix comparativement à un autre fournisseur, l'entretien des camions et la formation laissent peut-être à désirer, car c'est la seule place, en plus des assurances, où les compagnies peuvent réduire les coûts?

Les gens voient des aberrations sur la route. Par exemple, ils voient des chauffeurs écouter des films sur Netflix. Ils filment ça et le mettent sur Facebook. Merci beaucoup, mais peuvent-ils aussi appeler les policiers? Peut-être qu'un appel téléphonique va empêcher le conducteur fautif de faire un accident et de tuer quelqu'un 40 kilomètres plus loin.

Il y a aussi la question de ceux qui s'occupent des tests pour donner les permis de conduire. Nous avons eu plein d'appels de gens qui travaillent à la Société de l'assurance automobile du Québec, soit la SAAQ, et qui disent que ça n'a pas de bon sens de donner tous ces permis. Pourquoi ne parlent-ils pas? Ils m'appellent pour me dire qu'ils donnent des permis à des gens incompetents, qu'ils n'ont pas le choix et qu'ils doivent les leur donner. Je comprends que ces gens ont besoin de leur paie, mais pourquoi personne n'a levé la main avant?

La Commission des transports du Québec devrait être plus sévère. Les contrôleurs routiers sont peut-être parfois un peu trop laxistes, ou n'ont pas les outils nécessaires pour arrêter les personnes fautives. Pourquoi quelqu'un qui conduit en ayant un journal de bord qui n'est pas associé à son permis de conduire n'est-il pas mis à l'arrêt? C'est une chose qui a été demandée au fédéral par l'entremise des recommandations. Est-on conscient que la personne conduit peut-être depuis 90 heures consécutives, mais que les contrôleurs ne sont pas capables de le vérifier? Ces gens ne sont pas arrêtés. Les contrôleurs n'ont pas le droit de les arrêter. Ça, ça tue des gens.

À compter d'aujourd'hui, je considère que, si le gouvernement ne s'attèle pas à la tâche, tous ses membres auront du sang sur les mains lorsque le prochain drame surviendra. Tout le monde va être responsable de cet accident parce que maintenant nous savons ce qui se passe, nous faisons la lumière sur ces choses. Si vous ne faites rien et que vous ne changez rien, vous allez être responsables des prochains décès.

• (1155)

Le président: Merci, madame Poulin.

Avant que je donne la parole à Mme Nguyen, est-ce que j'ai le consentement unanime du Comité pour poser une question à Mme Poulin? Je n'ai qu'une question à lui poser.

Des députés: D'accord.

Le président: Madame Poulin, vous avez mentionné avoir parlé avec les gens qui donnent les permis aux conducteurs. Vous avez dit qu'une ou plusieurs personnes vous ont dit qu'elles n'avaient pas le choix et qu'elles devaient donner des permis.

Est-ce que vous pouvez développer votre pensée? Je me demande comment c'est possible. Si quelqu'un ne mérite pas son permis de conduire, pourquoi ces personnes sont-elles obligées de le lui donner? Est-ce que vous pouvez expliquer ça à notre comité? Nous ne sommes pas sur le terrain, alors nous ne savons pas comment ça fonctionne.

Nathalie Poulin: Je vais parler du Québec, parce que je viens de là.

De ce que j'en sais, tout d'abord, les gens de la SAAQ m'ont dit que, quand des personnes se présentent à la SAAQ avec un permis de conduire de leur pays, les employés ne sont pas capables de vérifier si c'est un permis de conduire ou non. De ce qu'ils nous ont dit, souvent, ils ne comprennent pas. C'est écrit « permis de conduire », ou bien c'est écrit dans une autre langue que personne ne comprend. Apparemment, ils ne se posent pas beaucoup de questions.

Ensuite, même si ces gens ne comprennent pas le français ou l'anglais, les employés de la SAAQ les aident à passer leur test théorique en leur soufflant pratiquement les réponses.

Finalement, les employés de la SAAQ m'ont dit que, lorsqu'ils vont sur la route pour faire le test pratique, il y a une très large marge de manœuvre, parce que ce sont des gens qui viennent d'autres pays, alors ils veulent absolument que ces gens aient leur permis et contribuent à la société québécoise.

Le président: Merci, madame Poulin. Ça nous aide beaucoup.

Nathalie Poulin: De rien.

[Traduction]

Le président: Madame Nguyen, vous avez la parole.

Vous disposez de cinq minutes pour poser vos questions. Allez-y.

[Français]

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Merci, monsieur le président.

Mesdames, merci beaucoup d'être des nôtres. Vous êtes très courageuses de nous transmettre vos histoires. Il est très important pour nous d'entendre directement vos paroles, alors je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui.

[Traduction]

Vous aimeriez que nous jouions un rôle de leadership plus fort. Transports Canada établit les lignes directrices, et nous fixons les règles liées à la formation, etc. Que souhaitez-vous que nous fassions de plus? Comment pouvons-nous nous améliorer?

Comment pouvons-nous encourager les provinces à travailler sur cet aspect de l'application de la loi? Ce n'est pas notre rôle; l'application de la loi et la délivrance des permis relèvent du Québec et de l'Ontario, mais comment pourrions-nous demander aux provinces de mieux collaborer avec nous?

[Français]

Claudia Boucher: Parmi les 10 demandes portées par M. Barsalou-Duval, seulement la question fiscale a été retenue. Or, selon moi, tout ce qui est lié au passeport et au privilège de voyager devrait être prioritaire. Cela dit, j'aime particulièrement les demandes 1, 2, 5 et 6.

Lorsque j'ai fait une entrevue à la radio, j'espérais que le gouvernement allait retenir au moins une autre demande. Est-ce que j'étais optimiste en pensant qu'il était probable qu'au moins une de ces demandes soit retenue? Aujourd'hui, j'ose espérer qu'il est réaliste de penser que quatre demandes peuvent être retenues. J'opterais pour les demandes 1, 2, 4 et 6.

Le président: Madame Poulin, voulez-vous répondre?

Nathalie Poulin: Je ne sais pas quelle est la meilleure solution, mais le gouvernement a mis en place la formation obligatoire que les provinces devaient faire respecter. Pourquoi ne se fie-t-il pas à ça pour faire le reste du travail? Dès le départ, les conducteurs sont obligés d'avoir un minimum de formation. Le gouvernement n'a qu'à faire la même chose pour le reste. Il devrait penser à tout, notamment aux amendes.

Quel est le montant de l'amende donnée à quelqu'un qui ne fait pas son test de freins et qui risque de descendre une pente et de tuer quelqu'un? C'est 500 \$. C'est ce que ça coûte de ne pas faire de test de freins. C'est extrêmement dangereux. Même si les conducteurs font le test, les freins peuvent se glacer. S'ils ne savent pas conduire, les conducteurs utilisent les freins en descendant la pente et ne les relâchent pas, alors les freins se glacent et ne fonctionnent plus.

Il faut que le gouvernement fédéral revoie complètement toutes les bases du transport: la sécurité, la formation, les amendes et les permis. Plein d'associations font part des problèmes qu'il y a. Plein de gens veulent travailler et s'impliquer dans ce projet. Le gouvernement devrait les accepter tous. Ils viendront aider. Moi, je viendrai. C'est ce que je dis depuis le début. Demain matin, je veux me dire premièrement que cet accident n'est pas arrivé pour rien et, deuxièmement, que quelque chose va ressortir de tout ça et que les routes vont être plus sécuritaires. Nous voulons juste aider le gouvernement, mais personne ne veut nous entendre. C'est ça, la réalité.

• (1200)

Le président: Vous avez la parole, madame Séguin.

Mélanie Séguin: Monsieur le président, je crois qu'il vaudrait mieux avoir une loi pancanadienne plutôt que d'avoir des lois différentes pour chaque territoire et que le Québec fasse ainsi ce qu'il veut de ses lois.

Je vous donne un exemple. Au Québec, un garçon s'est fait intercepter à 188 kilomètres à l'heure. Il a reçu une amende de 1 800 \$, selon ce que j'ai vu à *TVA Nouvelles*. Quand je suis passée par l'Ontario, j'ai vu sur un panneau que l'amende pour un tel excès de vitesse y était de 10 000 \$.

Pourquoi la sécurité routière ne serait-elle pas régie par le fédéral afin que toutes les provinces suivent les mêmes lois et que ce soit clair, net et précis? Qu'on soit au Québec, au Manitoba ou ailleurs au Canada, tout le monde suivrait les mêmes lois. L'utilisation du cellulaire au volant serait bannie de tous les véhicules possibles, parce que, selon ce que j'ai lu, c'est la principale source de distraction au volant qui cause la mort sur les routes.

Si on avait une loi universelle en matière de sécurité routière au pays, il n'y aurait pas de confusion. Il n'y aurait aucune raison de dire que, si on est en Ontario, la loi est différente.

Je m'excuse, mais la personne qui a causé la mort de deux membres de ma famille a commis 43 infractions. Son carnet de bord n'était pas rempli et ses heures de sommeil n'étaient pas respectées au moment de son départ à Brampton, en Ontario.

On me dit que, au Québec, tout le monde est responsable de cet accident. Il aurait fallu que le décès ait lieu en Ontario pour que nous ayons des recours. Y comprenez-vous quelque chose? C'est ce que M. Marc Bellemare, ancien ministre de la Justice du Québec, m'a dit personnellement.

Il devrait y avoir une loi pancanadienne qui traite tout le monde de la même façon.

Le président: Merci, madame Séguin.

Merci beaucoup, madame Nguyen.

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Mme Boucher en a parlé tout à l'heure, mais je vais renchéir sur le sujet.

Au mois d'octobre, je crois, nous avons présenté au gouvernement fédéral 10 demandes concernant l'industrie du camionnage, auxquelles il devait donner suite. Malheureusement, le gouvernement n'a donné suite qu'à une seule d'entre elles.

Étant donné le temps qui a passé depuis, et compte tenu des témoignages entendus au Comité, nous pourrions ajouter des demandes.

Avez-vous eu l'occasion de jeter un œil à ces demandes? Y en a-t-il certaines sur lesquelles vous auriez aimé insister?

Madame Poulin, voulez-vous commencer?

Nathalie Poulin: Je les ai regardées attentivement. Celle qui m'a le plus interpellée est celle où on parle des carnets de bord qui ne sont pas associés aux permis de conduire. Comment peut-on mettre un camion à l'arrêt quand on ne peut pas vérifier si le chauffeur est encore en état de le conduire?

Le fédéral a mis en place l'obligation de remplir un carnet de bord. Cependant, si un chauffeur n'entre pas son nom dans ce carnet et qu'un autre chauffeur conduit le camion, personne ne peut rien faire. C'est un non-sens.

La chose la plus simple et rapide à faire et qui pourrait sauver des vies, ce serait d'arrêter les chauffeurs fautifs, de leur enlever le droit de conduire et de saisir leur camion, peu importe l'endroit où ils sont au Canada.

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Madame Séguin, voulez-vous ajouter quelque chose?

• (1205)

Mélanie Séguin: Je ne me prononcerai pas pour le moment.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord, il n'y a pas de problème.

Il me reste 30 secondes.

Madame Boucher, si vous aviez pu parler au ministre des Transports aujourd'hui, quel message auriez-vous aimé lui transmettre pour que les choses changent?

Claudia Boucher: C'est sûr que je trouve pertinents tous les éléments que vous avez soulevés dans vos 10 demandes.

Pour ce qui est d'arrimer les règles d'un océan à l'autre afin qu'on puisse faire un suivi lorsqu'on change de province, j'ai mentionné à la conférence de presse que c'est ce qui aurait du sens.

On a abordé la question des vérifications mécaniques lorsqu'on a parlé du cas d'Allyson Dumont et d'Alexandre Tremblay. Quand une défectuosité, mineure ou majeure, est détectée à un poste de contrôle routier, que ce soit à la pesée ou à l'inspection, il devrait y avoir un suivi d'une province à l'autre. Il y a trop de division d'un territoire à l'autre. On devrait avoir quelque chose de plus uniforme.

Dans la liste des 10 demandes, je trouvais aussi pertinent un élément qui concernait les enquêtes du côté des entreprises fautives. Ce sont vraiment les points 1, 2, 5 et 6 que j'aurais aimé faire valoir au ministre des Transports.

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

Nous revenons maintenant à M. Groleau.

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Jason Groleau: Merci, monsieur le président.

Encore une fois, je veux remercier les témoins d'être ici. Leur témoignage a été fait avec aplomb — permettez-moi l'expression.

Vous êtes très courageuses.

Mes questions vont s'adresser à Mme Boucher ou à Mme Séguin.

Après la réunion d'aujourd'hui, quelles seront vos attentes envers le gouvernement et les élus?

Mélanie Séguin: Je m'attends à ce que vous mettiez en avant votre côté humain. Vous avez une famille, vous aussi. Que se passerait-il si ça vous arrivait? Une loi extraordinaire serait-elle votée dans la nuit si ça arrivait aux enfants de M. Trudeau? Sûrement, oui. Est-ce que vous allez continuer à donner des permis à ces gens pour venir nous tuer? J'espère que non. J'espère qu'aujourd'hui, ce sera la dernière journée où vous allez les autoriser à venir nous tuer sur nos routes et leur donner ce pouvoir. Je l'espère.

Madame Poulin, voulez-vous ajouter quelque chose?

Nathalie Poulin: Mon Dieu, il faut s'atteler; il faut le faire. Ce n'est pas compliqué. Aujourd'hui, vous avez le pouvoir de sauver des vies. C'est la seule chose que je peux vous dire. C'est vous qui avez ce pouvoir. Même si je criais et que je faisais des apparitions dans tous les médias, je ne réussirais pas à faire ça. Nous pouvons vous aider, mais nous ne réussirons pas à le faire tout seuls. C'est vous qui avez ce pouvoir. Vous nous dites que ce sont nos familles, nos enfants. Ce sont aussi vos familles, vos enfants, parce que ça peut arriver à n'importe qui. Si ça avait été un autobus rempli de 45 enfants qui était passé en bas de cette côte cette journée-là, est-ce que nous aurions eu le même traitement? Je ne le sais pas, mais c'est vous qui avez le pouvoir de le faire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Groleau.

Nous terminons par M. Kelloway.

[Traduction]

Vous avez deux minutes et demie.

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

Je tiens à vous remercier infiniment. On dit souvent que le leadership consiste à servir les autres et non soi-même. C'est ce que vous faites aujourd'hui en nous racontant vos histoires poignantes, et je vous en suis reconnaissant. Je sais que tous les députés et tout le personnel ici présents vous en sont reconnaissants.

Vous avez toutes les trois parlé aujourd'hui de vos expériences, et certains de ces enjeux relèvent tant de la responsabilité du gouvernement fédéral que de celle des gouvernements provinciaux. Aimerez-vous que le Comité inclue dans son rapport les éléments dont vous avez parlé qui relèvent de la compétence provinciale et qui doivent être renforcés, et qu'il les communique aux ministères des Transports provinciaux de tout le Canada? Ai-je bien compris? Cette question ne concerne pas seulement le gouvernement fédéral. Nous jouons un rôle clé à cet égard, mais nous devons également communiquer ce rapport et cette recommandation aux gouvernements provinciaux.

Est-ce que vous approuvez?

• (1210)

[Français]

Le président: Nous commençons par Mme Séguin.

Mélanie Séguin: Je suis tout à fait d'accord.

Le président: Qu'en pensez-vous, madame Boucher?

Claudia Boucher: Je suis d'accord.

[Traduction]

Mike Kelloway: D'accord. Merci beaucoup.

Le temps dont je dispose est limité, mais j'entends parler notamment de l'application de la loi, des enquêtes et de la formation, ou plutôt de l'absence de celles-ci. Soyons francs: si l'on en croit certains des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui et lors des séances précédentes, le niveau de formation, ou plutôt le manque de formation, est stupéfiant.

Pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle plus important dans les domaines qui relèvent de la compétence des provinces ou qu'il devrait assumer une part plus importante de cette responsabilité? Pensez-vous que nous devrions envisager de formuler ce type de recommandation?

[Français]

Nathalie Poulin: En ce qui concerne la formation, à la base, ça part du fédéral. Le provincial en a fait la mise en œuvre, mais c'était trop peu, trop tard. Ça a été mis en place en décembre 2025 et, pour l'instant, on ne suffit pas à la tâche. Est-ce que des permis sont encore donnés? Je ne le sais pas, mais, pour l'instant, la formation n'est pas adéquate. On ne fournit pas, et c'est compliqué.

Ce qui m'inquiète, ce sont tous ceux qui ont eu leur permis avant, sans formation. La mise en place de la formation part, au minimum, du fédéral. Ne serait-il pas possible de demander aux provinces, par exemple, de faire de la formation continue et d'exiger que les gens qui ne sont pas capables de fournir une preuve qu'ils ont suivi leur cours dans les 10 dernières années refassent une petite formation de mise à niveau? À ce moment, les provinces s'assureraient que les gens sont compétents. Ça pourrait être une bonne idée. Pour l'instant, on n'a aucun moyen de le savoir.

Le président: Encore une fois, je remercie sincèrement les trois témoins de nous avoir fait part de leurs expériences personnelles. Ça nous aidera énormément à rédiger le rapport sur lequel nous travaillons fort et qui sera transmis au ministre des Transports fédéral ainsi qu'à nos homologues de chaque province et de chaque territoire.

Je vous remercie, mesdames.

[Traduction]

Chers collègues, voilà qui conclut la première moitié des témoignages d'aujourd'hui.

Je vais suspendre la séance pendant deux minutes afin que le greffier puisse accueillir le prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue.

• (1210)

(Pause)

• (1220)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, j'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins de la deuxième moitié de la réunion d'aujourd'hui.

Du Caledon Community Road Safety Advocacy Group, nous accueillons Amanda Corbett, directrice, Carmela Palkowski, directrice, et Franca Pisani, directrice.

Bienvenue à vous trois.

De Justice for Truck Drivers, nous avons Navneet Aujla, directrice de service, Labour Community Services of Peel, par vidéoconférence.

Bienvenue.

De la Joy Smith Foundation, nous recevons Janet Campbell, présidente et directrice générale.

Bienvenue à vous également.

Nous allons maintenant passer aux observations liminaires du Caledon Community Road Safety Advocacy Group.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Carmela Palkowski (directrice, Caledon Community Road Safety Advocacy Group): Merci beaucoup de nous recevoir aujourd'hui.

Le Caledon Community Road Safety Advocacy Group a été créé en septembre 2024 après le décès d'une jeune femme de notre collectivité, Adrianna Milena McCauley. Sa mère, Pia, est avec nous aujourd'hui à la tribune. Le 10 septembre 2024, cette jeune fille de 23 ans a été tuée lorsque le chauffeur d'un camion de transport a grillé un feu 10 secondes après qu'il soit passé au rouge. Elle venait de terminer son premier diplôme universitaire et s'était déplacée en toute sécurité d'innombrables fois, mais elle a perdu la vie à 30 secondes de chez elle.

Notre communauté a atteint ses limites. Nous sommes aujourd'hui un organisme à but non lucratif qui regroupe des résidents de partout en Ontario et qui militent en faveur du changement.

Franca Pisani (directrice, Caledon Community Road Safety Advocacy Group): « Si vous avez un accident, assurez-vous de tuer la victime. Les blessés vous coûteront plus cher. » Un camionneur m'a dit un jour qu'il avait entendu des entreprises tenir ces propos à leurs chauffeurs. Je ne l'oublierai jamais. Ces paroles sont révélatrices d'un système dans lequel le profit prime sur la vie humaine.

Mes collègues vont vous parler de la crise plus générale de la sécurité routière, mais je veux me concentrer sur la responsabilisation de l'Agence du revenu du Canada au sein de l'industrie du camionnage. En 2006, elle a mis en place le système de déclaration T5018 dans le secteur de la construction pour lutter contre l'économie clandestine, après avoir constaté que les feuillets T4A n'étaient pas suffisants. Aujourd'hui, les secteurs du camionnage et du transport connaissent les mêmes problèmes de non-respect des règles.

Nous devons envisager un modèle de déclaration similaire. Les expéditeurs ou les intermédiaires devraient être tenus de déclarer les paiements bruts versés aux transporteurs et aux propriétaires-exploitants pour toute personne transportant des marchandises ou des personnes. Cette mesure favoriserait les vérifications croisées de l'Agence du revenu du Canada, comblerait les lacunes de longue date en matière de conformité et améliorerait la transparence. Cette recommandation vise à garantir la sécurité publique, l'équité et la conformité, et ne reflète aucun intérêt privé ou commercial.

• (1225)

Amanda Corbett (directrice, Caledon Community Road Safety Advocacy Group): Lorsque l'on habite à Caledon, à la frontière de Brampton et Vaughan, on vit au cœur même du chaos qui règne dans le secteur du transport routier. Nous sommes confrontés à une crise de sécurité publique. Je n'exagère pas. Lors d'un trajet quotidien typique, les voitures sont entourées de camions sur toutes les voies, et les automobilistes prennent des risques pour contourner ces embouteillages monstres. Les chauffeurs de ces camions sont mal formés et effectuent des demi-tours sur les autoroutes, roulent à grande vitesse sur le bas-côté dans le sens inverse de la circulation, s'engagent dans la circulation en sens inverse sur des routes étroites et des allées, et cherchent à intimider les automobilistes. On constate depuis peu une augmentation considérable du nombre d'extorsions. Des balles sont tirées et atteignent des maisons et des entreprises. La question n'est pas de savoir « si » quelque chose d'horrible va se produire, mais « quand ».

Nous sommes entourés de parcs à camions illégaux où des camions, des remorques et des conteneurs intermodaux sont entreposés sur des terrains dont le zonage n'est pas conforme. Les résidents subissent des nuisances sonores incessantes, des embouteillages, des problèmes environnementaux et les risques liés au crime organisé, pour ne citer que quelques exemples. Ce phénomène ne

touche pas uniquement Caledon ou l'Ontario, mais l'ensemble du Canada.

Pour remédier efficacement à ces problèmes de sécurité publique, il ne suffira pas de lever le moratoire sur les pénalités liées aux feuillets T4A. Tous les paliers de gouvernement doivent rendre compte des efforts qu'ils déploient de manière cohérente et concertée pour apporter des changements significatifs dans leur domaine de compétence. Le Canada doit établir un registre national de sécurité des chauffeurs de véhicules commerciaux qui soit accessible aux agents chargés de l'application de la loi afin d'assurer une responsabilisation significative, plutôt que de s'en remettre à des systèmes provinciaux fragmentés, car certains chauffeurs changent régulièrement de province ou de transporteur.

Pour ce qui est du système de justice pénale, le décès d'Adrianna a révélé une lacune importante dans la façon dont le Canada traite les cas de négligence ayant entraîné la mort commis par des chauffeurs de véhicules commerciaux, qui sont actuellement considérés comme des infractions provinciales et sont souvent sanctionnés par des peines minimales. Le gouvernement fédéral doit reconnaître, par exemple, que le cas d'un chauffeur de camion de transport chargé au maximum de sa capacité qui grille un feu rouge n'est pas comparable à une conduite inattentive ou à une erreur de jugement momentanée. Lorsqu'un chauffeur de véhicule commercial cause un décès, les faits doivent être examinés en vertu du Code criminel et ne pas être automatiquement traités comme une infraction provinciale. Les lignes directrices en matière de détermination de la peine doivent tenir compte des responsabilités professionnelles accrues des chauffeurs de véhicules commerciaux et du risque connexe de dommages graves.

Nous soutenons pleinement les bons camionneurs et les bonnes entreprises — même les propriétaires-exploitants ou les chauffeurs indépendants — qui respectent la loi et prennent leurs responsabilités au sérieux. Ils sont tous un élément essentiel de notre économie. Sans eux, nos vies seraient très différentes.

Je vais céder la parole à Mme Palkowski.

Carmela Palkowski: Tous les paliers de gouvernement doivent s'unir pour apporter des changements, quel que soit leur parti politique. Il s'agit d'une crise de sécurité publique. Des armes circulent sur nos routes, dans des véhicules conduits par des chauffeurs non qualifiés qui mettent leur vie et la nôtre en danger. À quoi faut-il s'attendre ensuite, à ce que des pilotes non qualifiés prennent les commandes des avions?

Cette crise touche l'ensemble du pays, et nous devons nous y attaquer dès maintenant.

Merci.

Le président: Je vous remercie pour vos observations liminaires.

Nous passons maintenant à Mme Aujla.

Madame Aujla, vous avez cinq minutes pour formuler vos observations liminaires. La parole est à vous.

Navneet Aujla (directrice de service, Labour Community Services of Peel, Justice for Truck Drivers): Bonjour à tous. Je m'appelle Navi Aujla et je suis la directrice des Labour Community Services of Peel, un organisme sans but lucratif qui offre gratuitement des services en droit de l'emploi.

Cet organisme travaille en collaboration étroite avec Justice for Truck Drivers, un groupe de défense communautaire composé de chauffeurs de première ligne, dont la grande majorité a personnellement été victimes de vol de salaire et de violations des droits des travailleurs. Justice for Truck Drivers tient des réunions mensuelles avec ses membres, et nous recueillons des données sur leurs conditions de travail en organisant des réunions avec les chauffeurs, en menant des sondages et en étudiant des dossiers.

Je vous remercie de me donner aujourd'hui l'occasion de vous parler de l'évolution du contexte dans lequel travaillent les camionneurs au Canada. Celui-ci est désastreux. Je tiens à préciser dès le départ que nos chauffeurs s'opposent à Chauffeur inc., mais comme nous l'a dit un chauffeur: « Chauffeur inc. n'est que l'une des branches d'un arbre pourri. Le véritable problème réside dans la faiblesse de l'application de la loi et dans le caractère obsolète des lois qui permettent de voler les salaires en toute impunité et mettent en danger la vie des chauffeurs et du public. »

Les données le confirment. En 2000, 70 % des infractions confirmées au Code canadien du travail concernaient le transport routier. Bien que le camionnage ne compte que 17 % des travailleurs sous réglementation fédérale, la part des infractions commises par ce secteur est passée à 85 % en 2022. Ces deux dernières années seulement, les Labour Community Services of Peel ont reçu des appels de plus de 300 camionneurs sous réglementation fédérale signalant des violations du droit du travail. Bien que des plaintes aient été déposées auprès du Programme fédéral du travail, nous constatons que les chauffeurs ne sont toujours pas en mesure de faire valoir leurs droits et que les employeurs continuent d'enfreindre la loi avec peu de conséquences.

À ce jour, 83 des chauffeurs que nous représentons ont obtenu des décisions en vertu du Code canadien du travail confirmant qu'ils ont droit collectivement à 696 000 \$ en salaires impayés, mais ils n'ont pas été en mesure de faire respecter ces décisions ni de récupérer les sommes qu'on leur a volées. Les employeurs n'ont subi aucune conséquence.

Chauffeur inc. n'a pas créé l'exploitation des chauffeurs. La déréglementation de l'industrie du camionnage dans les années 1990 a créé un secteur hautement concurrentiel dominé par des expéditeurs et les intermédiaires qui dépendent d'appels d'offres à faible coût. Les entreprises de transport réagissent à la diminution des marges en réduisant les coûts de la main-d'œuvre et en transférant les risques commerciaux aux chauffeurs et aux propriétaires-exploitants.

La classification erronée fait depuis longtemps partie intégrante du secteur, tant dans les grandes entreprises que dans les petites, qu'elles soient nouvelles ou bien établies. Chauffeur inc. n'est que l'une des manifestations de ce problème plus vaste. Alors que les entreprises de Chauffeur inc. font l'objet d'une surveillance accrue, bon nombre d'entre elles adoptent simplement d'autres modèles de classification erronée. Elles ont notamment recours à des agences de placement temporaire qui disposent de peu de capital et qui peuvent ouvrir et fermer rapidement pour transférer la responsabilité de la classification erronée. Elles embauchent des chauffeurs à titre de soi-disant « locataires-exploitants », et forcent ces derniers à louer les camions de l'entreprise tout en exerçant le plein contrôle de l'employeur. Elles passent également des contrats avec des propriétaires-exploitants qui sont classés comme des entrepreneurs indépendants bien que l'entreprise dicte les horaires, les itinéraires et les conditions de travail.

C'est pourquoi le seul recours à des mécanismes fiscaux ne suffit pas pour lutter contre la classification erronée. Lorsque l'application de la loi se concentre sur la conformité fiscale plutôt que sur les normes du travail, elle ne tient pas compte du déséquilibre des pouvoirs dans le secteur du camionnage. Les employeurs continuent d'exploiter les failles du système tandis que les chauffeurs doivent payer des impôts et des pénalités élevés, sans pour autant récupérer les salaires ou les avantages sociaux qui leur sont dus et qui auraient dû être versés par l'employeur dès le départ. Les employeurs enfreignent la loi, mais ce sont les travailleurs qui en subissent les conséquences financières. Les chauffeurs sont punis et ne bénéficient d'aucune protection.

Le problème ne se limite pas aux classifications erronées. Le vol de salaire fait également partie intégrante des pratiques salariales courantes du secteur du transport routier. Le travail non rémunéré est monnaie courante dans ce secteur. De nombreux chauffeurs sont payés au kilomètre, mais le kilométrage est calculé à l'aide d'applications qui utilisent l'itinéraire le plus court et ne reflètent pas le nombre réel de kilomètres parcourus en raison de la circulation, des travaux ou des déviations. La majorité des tâches non liées à la conduite automobile ne sont pas rémunérées. La plupart des tâches autres que la conduite ne sont pas non plus rémunérées. Les chauffeurs signalent régulièrement ne pas être payés pour des tâches obligatoires comme le chargement et le déchargement, les inspections, l'entretien et les temps d'attente à la frontière.

Les retenues illégales sont également très répandues. Les employeurs évitent souvent de recourir à l'assurance de l'entreprise pour couvrir les dommages causés aux véhicules ou aux marchandises et préfèrent retenir une partie du salaire des chauffeurs, voire la totalité dans certains cas. Les chauffeurs sont non seulement confrontés à une baisse de leur salaire, mais nous recevons également chaque jour des appels concernant de nombreuses formes de vol de salaire.

Le secteur du transport routier présente des failles systémiques profondes auxquelles nous devons remédier. Comme l'a déclaré Stephen Laskowski, président-directeur général de l'Alliance canadienne du camionnage, devant ce comité le 7 octobre dernier: « Ne nous faites pas confiance... nous ne disposons pas d'un système adéquat de surveillance, d'application et de sanctions. »

Nous sommes d'accord. Nous devons procéder à un examen approfondi et global du secteur du transport routier. Les chauffeurs exigent que l'on mette fin à toutes les pratiques de classification erronée, et pas seulement à celles de Chauffeur inc. Ils veulent que l'on applique la loi en s'appuyant sur des normes de travail, et non pas sur des mécanismes fiscaux qui pénalisent les chauffeurs plutôt que les puissantes entreprises. Ils veulent recevoir des salaires décents, qu'on leur paie toutes les heures travaillées et tous les kilomètres parcourus, et qu'on mette fin aux déductions illégales et au vol de salaire. Ils veulent enfin que l'on applique réellement la loi et que l'on prenne des sanctions dissuasives pour punir les infractions et responsabiliser les employeurs. Si nous ne prenons pas toutes ces mesures, l'exploitation continuera et les chauffeurs continueront d'en payer le prix.

Merci.

• (1230)

Le président: Merci beaucoup, madame Aujla.

Nous passons maintenant à Mme Campbell.

Madame Campbell, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes pour formuler vos observations liminaires.

Janet Campbell (présidente et directrice générale, The Joy Smith Foundation Inc.): Monsieur le président, honorables membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui.

Notre organisation a été fondée par Joy Smith, qui a aussi été députée au Parlement. Durant son mandat, elle a réussi à présenter deux projets de loi d'initiative parlementaire pour amender le Code criminel au Canada et renforcer la loi visant à lutter contre la traite de personne au pays. Son travail législatif a aidé à jeter les bases de la façon de définir la traite de personnes et de poursuivre les accusés au pays jusqu'à aujourd'hui.

Depuis plus de 30 ans, Joy Smith et notre fondation soutiennent les survivants, forment les professionnels de première ligne et travaillent avec les gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que les administrations municipales. Nous travaillons de près avec les forces de l'ordre, les fournisseurs de services et nos partenaires internationaux pour nous assurer que les mesures prises au pays reflètent l'expérience vécue des survivants et les normes juridiques établies. Jusqu'à présent, nous avons soutenu plus de 7 000 survivants de la traite sexuelle et du travail forcé.

Nous avons constaté dans tout notre travail que la traite de personnes est souvent mal comprise, même si elle sévit un peu partout. En vertu du protocole de Palerme des Nations Unies, que le Canada a ratifié, la traite de personnes consiste en trois éléments : un acte ; un moyen, comme la coercition ou l'abus de la vulnérabilité ; et un objectif d'exploitation. L'Organisation internationale du travail opérationnalise ces éléments en 11 indicateurs de travail forcé, qui sont largement utilisés par les gouvernements et les tribunaux partout dans le monde pour évaluer le risque. En appliquant ce cadre, nous pouvons constater que la traite des travailleurs n'est pas due à un seul acte illégal, mais à des systèmes qui concentrent le pouvoir d'un côté de la relation d'emploi et qui retire le choix véritable aux travailleurs. Notre fondation constate une hausse constante des cas de travail forcé et des indicateurs signalés à nos bureaux, surtout dans les secteurs où la dépendance à l'immigration et la classification erronée des travailleurs vont de pair.

C'est là où l'industrie du camionnage entre dans la discussion pour nous aujourd'hui. En 2024, nous avons lancé la campagne de sensibilisation Trafficking Report en réaction aux pratiques que nous voyons dans l'industrie du camionnage en particulier. Comme vous l'avez entendu, le modèle « Chauffeur inc. » va à l'encontre des normes du travail, perturbe la concurrence et réduit la sécurité sur les routes. Les conséquences sont bien réelles dans la vie des gens, comme nous l'avons entendu plus tôt dans les histoires déchirantes de témoins courageux. Ce que notre travail à la fondation apporte à la discussion, c'est une explication sur la façon dont ces mêmes structures peuvent, dans certaines conditions, répondre aux seuils de travail forcé reconnus à l'échelle internationale. Ce risque augmente de façon significative quand les classifications erronées sont combinées à la dépendance à l'immigration. Quand les revenus d'un travailleur, son logement, son statut juridique et sa voie vers la résidence permanente sont tous liés à un seul employeur, le rapport de force change. Quand ce travailleur contracte également une dette en raison de ses frais de recrutement ou de formation, qu'il est isolé des appuis communautaires et qu'il ne peut pas changer d'employeur sans subir de graves conséquences, il devient dangereux pour lui de signaler les abus. Selon les définitions employées à

l'échelle internationale, c'est ce à quoi ressemble l'abus de vulnérabilité.

Selon nos travaux, les pratiques que nous voyons dans le secteur du camionnage comprennent la servitude pour dettes en raison des coûts de recrutement, la tromperie sur les salaires et les conditions de travail, la rétention de documents, les menaces liées au statut d'immigration, la violence physique, le vol systématique du salaire, les heures supplémentaires non payées, les heures de travail excessives, l'isolement et les conditions de travail dangereuses. Quand de multiples indicateurs de coercition sont présents, cela crée un environnement où le travail forcé est répandu, même si l'industrie elle-même est légale ou réglementée. Cela aide à expliquer pourquoi l'application de la loi à elle seule ne suffit pas jusqu'à maintenant. Souvent, les travailleurs ne peuvent pas signaler les abus de façon sécuritaire, les recours sont lents ou ne sont pas appliqués, et les entreprises peuvent fermer les livres et rouvrir sous un autre nom, tandis que les travailleurs sont laissés pour compte sans salaire ni statut.

Je tiens à être claire : nous ne voulons pas semer le doute sur toute l'industrie du camionnage, mais faire en sorte qu'au pays, cette industrie et les systèmes du travail et d'immigration respectent les normes internationales et les dispositions du Code criminel que le Canada s'est engagé à défendre. Au Canada, il existe des lois sévères. Bien sûr, c'est possible d'en faire plus, mais ce qui compte présentement, c'est de s'assurer que nos systèmes ne permettent pas malencontreusement la traite de personnes que ces lois sont censées prévenir.

Merci, monsieur le président. Je répondrai à vos questions avec plaisir.

• (1235)

Le président: Merci, madame Campbell.

Nous passons maintenant au premier député à poser des questions, M. Seeback.

Monsieur Seeback, la parole est à vous pour six minutes, s'il vous plaît.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui pour parler de cet enjeu.

Je tiens vraiment à remercier les représentantes du Caledon Community Road Advocacy Group, qui est situé dans ma circonscription et qui réalise un travail fantastique pour attirer l'attention sur cet enjeu. C'est impressionnant que vous ayez pu attirer notre attention aux niveaux local et provincial, et maintenant ici au niveau national. Vous êtes passionnés, et votre travail acharné nous sera très profitable alors que nous cherchons des solutions à toutes ces questions.

Selon ce que j'ai entendu aujourd'hui et mes conversations avec vous, il me semble que cet enjeu ne concerne pas qu'un ordre de gouvernement. Il faudra opérer de nombreux changements dans plusieurs ordres de gouvernement. Ce serait excellent si le gouvernement fédéral pouvait prendre les commandes, mais pourriez-vous décrire comment tous les ordres de gouvernement devraient agir pour aller de l'avant en la matière ? Avez-vous une idée de ce à quoi cela pourrait ressembler ?

Amanda Corbett: Le camionnage doit faire l'objet de discussions continues. Tous les gouvernements doivent y participer — de même que les citoyens.

Dans notre cas précis, nous œuvrons en Ontario, et nous avons tenté d'avoir de nombreuses discussions avec le gouvernement provincial. Malheureusement, il n'est pas vraiment à l'écoute. En tout cas, s'il l'est, il ne prend pas beaucoup de mesures correctrices.

Il importe vraiment de comprendre qu'il s'agit d'un problème pancanadien qui concerne toutes les provinces. Pour être tout à fait honnête, je pense aussi que bien des choses qui se font en Ontario causent aussi des problèmes dans d'autres provinces. C'est très important de tenir des discussions continues et que tous les ordres de gouvernement veuillent changer ce qui est de leur ressort pour que les gens voient des améliorations concrètes dans leurs communautés.

• (1240)

Kyle Seeback: D'après votre déclaration et ce que j'ai entendu aujourd'hui, il semble que les impôts soient un élément à changer, surtout pour le modèle « Chauffeur inc. ». Vous avez dit que c'était un grave problème.

Amanda Corbett: Oui, très certainement.

Kyle Seeback: Vous apportez un soutien réel pour trouver une solution, dans le code fiscal, par des audits et par des mesures de conformité, afin de sévir contre les entreprises qui exploitent ce modèle « Chauffeur inc. ».

Amanda Corbett: Je vais laisser Mme Pisani vous répondre.

Franca Pisani: Il ne suffira pas de revoir les feuillets T4A, car ils sont faciles à manipuler et, si quelqu'un a quelques membres dans sa famille, à répartir avec eux.

Dans le cas du feuillet T5018, qui présente une situation semblable, c'est ce qui se fait dans le domaine de la construction et qui a permis d'éradiquer l'économie souterraine... Au fond, si un expéditeur donne un feuillet T5018 à l'intermédiaire ou au transporteur, ce transporteur peut émettre un T4A au chauffeur, il est possible de réaliser un audit. Par contre, si l'intermédiaire ou le transporteur émet un T5018 en disant au chauffeur qu'il a fait énormément d'argent, mais qu'il n'a pas gagné grand-chose dans ses T4A, voilà où cela pose problème. C'est simplement une question de réaliser un audit croisé, et cela a beaucoup aidé l'industrie de la construction.

Kyle Seeback: Quand vous avez parlé de l'exigence de permis, j'ai compris qu'une grande partie du problème venait du fait que des chauffeurs obtiennent leur permis sans suivre les cours requis, à cause d'écoles frauduleuses... J'en comprends que c'est une partie du problème qu'il faut régler aussi.

Carmela Palkowski: Tout à fait. Le problème, c'est aussi qu'un certain nombre d'écoles frauduleuses se sont fait prendre, mais qu'en est-il des chauffeurs qui ont obtenu leur permis dans ces écoles?

Kyle Seeback: Je présume que vous soutenez la révocation de ces permis. Ces chauffeurs devraient passer à nouveau un test dans une autre...

Carmela Palkowski: Absolument.

Kyle Seeback: Si on pense aux municipalités, il y a aussi un problème, parce que bon nombre des chauffeurs qui fonctionnent sous le modèle « Chauffeurs inc. » et qui ont obtenu leur permis dans

une école de conduite frauduleuse utilisent probablement un parc à camions illégal.

Amanda Corbett: C'est très probable, oui.

Kyle Seeback: Quelle serait la solution à ce problème, selon vous?

Amanda Corbett: Eh bien, les solutions sont nombreuses. Toutefois, je pense que la principale solution, c'est que l'Ontario et, peut-être, d'autres provinces qui connaissent ce problème suivent certaines recommandations présentées, par notre intermédiaire et à l'aide des administrations municipales. Les autorités compétentes doivent avoir la capacité de bloquer l'entrée de ces parcs et d'émettre des sanctions bien plus sévères, parce qu'à l'heure actuelle ces sanctions ne représentent qu'une facture de quelques centaines de dollars — ce qui n'est rien quand on fait des dizaines de milliers de dollars par jour. Il faut aussi avoir la capacité d'imposer des sanctions contre le titre de propriété pour que les responsables ne puissent pas simplement vendre le parc à un membre de leur famille ou changer le nom de l'entreprise et s'en laver les mains.

Kyle Seeback: Si le ministre fédéral des Transports était ici, je présume que vous l'exhorteriez à en faire une grande priorité pour la sécurité de tous les Canadiens, à prendre le taureau par les cornes et à demander aux provinces de corriger le tir aussi.

Amanda Corbett: Oui. Compte tenu du manque de réaction du gouvernement de l'Ontario et du fait que ce problème sévit partout au Canada, je lui dirais que des mesures à l'échelle fédérale forçant les provinces à agir ou à prendre position dans leurs politiques seraient utiles.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Greaves, la parole est à vous pour six minutes, s'il vous plaît.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être parmi nous ce matin pour poursuivre cette importante discussion.

Ma question s'adresse à Mme Aujla.

Comme vous l'avez dit dans votre déclaration liminaire, les normes de sécurité sont établies à l'échelle fédérale, mais comme nous le savons, la plupart des normes ne sont bonnes que si elles sont appliquées sur le terrain. Dans le cas présent, les mesures d'application dépendent en grande partie de nos partenaires provinciaux et municipaux. Je me demandais si vous pouviez nous parler de ce que les chauffeurs de la région de Peel et d'ailleurs vous ont dit sur la fréquence de leur interaction avec les forces de l'ordre ou avec les inspecteurs provinciaux qui réalisent des vérifications pour atténuer le risque dans ces conditions dangereuses.

• (1245)

Navneet Aujla: La majorité des chauffeurs qui nous appellent ou qui font partie de Justice for Truck Drivers sont réglementés au niveau fédéral. En fait, le gouvernement fédéral pourrait en faire beaucoup pour s'assurer que les normes de sécurité et les normes du travail sont respectées. Dans bien des cas où ces chauffeurs soulèvent des problèmes et déposent des plaintes en vertu du Code canadien du travail, c'est parce qu'il y a très peu de mesures d'application de la loi. C'est un domaine nettement sous-financé par le gouvernement fédéral. Cela envoie le signal aux entreprises qu'elles peuvent bafouer le Code du travail sans subir de conséquences et sans recevoir de sanctions significatives. Cela indique aux chauffeurs qu'ils n'ont personne vers qui se tourner. Dans bien des cas qui nous sont signalés, on permet aux entreprises de tourner les coins ronds en ne suivant pas les lois du travail adéquatement, et les chauffeurs n'ont personne à qui s'adresser pour faire respecter leurs droits.

Les droits des chauffeurs et leur accès aux protections prévues au Code canadien du travail constituent un enjeu de sécurité. C'est pourquoi nous disons que l'application de la loi par le gouvernement fédéral permettrait de régler bien des problèmes. On ne parle pas que de classifications erronées et d'enjeux que l'ARC doit examiner. Il importe de bien appliquer le Code canadien du travail pour que les droits des chauffeurs soient respectés.

Will Greaves: Merci de votre réponse. Je comprends ce que vous nous dites; vous amenez ici des arguments valables.

Vous décrivez une situation où un chauffeur se montre proactif et dépose une plainte auprès du gouvernement fédéral; c'est très pertinent.

En matière d'expérience au volant et de travail bel et bien accompli, pouvez-vous nous parler un peu des autres interactions que pourraient avoir les chauffeurs? Par exemple, est-ce que les vérifications en bord de route, les interceptions par la police, les inspections et ce genre d'activités sont fréquents? Est-ce que les chauffeurs vous en parlent aussi?

Navneet Aujla: Oui, les inspections sont monnaie courante. Les chauffeurs se font intercepter sur les balances. Ils subissent beaucoup de pression de leurs employeurs pour conduire des camions mal entretenus ou continuer de conduire au-delà des heures permises. Ils n'ont personne vers qui se tourner, même pour signaler qu'on leur met de la pression au sein de l'entreprise. Au fond, toute la responsabilité de refuser ces conditions de travail leur revient. L'employeur va simplement leur dire ensuite qu'il n'a plus de travail à leur donner. C'est encore là une question pour les chauffeurs de défendre leurs droits et leurs protections pour refuser un travail dangereux ou refuser de conduire un véhicule mal entretenu sans craindre de perdre leur emploi ou de subir des représailles financières.

Will Greaves: D'accord, merci de votre réponse.

Cela m'amène à poser ma prochaine question à Mme Campbell.

Merci de vous joindre à nous aujourd'hui, madame Campbell.

Nous savons que les nouveaux arrivants et les travailleurs internationaux sont souvent la cible des mauvais acteurs et des entreprises aux pratiques douteuses en matière de recrutement. Je me demande si vous pouvez nous en dire plus là-dessus. Quel genre de promesses ou d'engagements font ces entreprises pour leurrer ces nouveaux arrivants et les amener à travailler dans des conditions dangereuses dans le secteur du camionnage?

Janet Campbell: Ces entreprises les attirent souvent au Canada sous le prétexte qu'ils auront une meilleure vie ici. Dans ces situations, elles vont utiliser tous les facteurs administratifs dont nous avons parlé: les atteintes aux lois du travail, les classifications erronées en matière fiscale, l'immigration et la conformité. Au fond, tous ces facteurs ne vont pas se révéler entièrement à une entité ou à une autre. Souvent, les forces de l'ordre ne peuvent pas prendre la mesure de tous ces facteurs et les évaluer du point de vue du Code criminel.

Ces travailleurs viennent au Canada en se faisant promettre qu'ils auront du soutien pour suivre les voies de l'immigration légale et qu'ils auront d'excellents emplois, mais une fois arrivés ici, tous les problèmes que nous avons soulevés aujourd'hui surviennent. Ensuite, ces travailleurs deviennent si craintifs de signaler ces problèmes qu'au bout du compte, les problèmes tomberont entre les mailles du filet dans les différentes administrations et dans tous les processus administratifs, mais les signes sont là.

• (1250)

Will Greaves: Je vous remercie.

À la lumière de ce que vous venez de dire, y a-t-il des mesures particulières ou des pratiques exemplaires qui ont été mises en œuvre ailleurs, dont nous pourrions nous inspirer pour aider à freiner l'afflux de travailleurs vers une industrie dangereuse à cause de toutes ces fausses promesses?

Janet Campbell: Il y a un certain nombre de mesures que nous pouvons prendre. Par exemple, le modèle de Chauffeur inc., cette classification erronée, ajoute vraiment aux sources de vulnérabilité d'une personne qui arrive dans notre pays avec ce genre de permis de travail temporaire. Nous devons nous pencher sur le problème et éliminer la possibilité d'une telle source de vulnérabilité.

Il faut beaucoup de collaboration entre différents organismes pour faire appliquer la loi. Différents organismes disposent d'excellentes données, dont EDSC, l'ARC, IRCC et l'ASFC. Il s'agit de prendre les données et les renseignements dont nous disposons et d'offrir la formation nécessaire pour comprendre les indicateurs de travail forcé afin de nous donner les moyens de poursuivre les responsables d'infractions criminelles.

Le président: Merci beaucoup, madame Campbell et monsieur Greaves.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence. Je pense que leurs témoignages sont vraiment importants pour l'étude que mène notre comité.

J'en profite pour exprimer toute ma frustration quant au fait que nous n'avons pas pu entendre vos témoignages plus tôt. À mon sens, nous aurions dû entendre vos commentaires l'année passée, et je trouve inacceptable que le Comité ait perdu beaucoup de temps avant de recommencer le travail sur cette importante étude.

Ma première question s'adresse à Mme Aujla, la directrice de service de Labour Community Services of Peel.

Dans votre allocution d'ouverture, vous avez mentionné le fait que vous dénoncez le modèle « Chauffeurs inc. », mais aussi le fait qu'il y a d'autres problèmes dans l'industrie du camionnage. Nous avons reçu des témoins qui ont prétendu ou qui ont voulu nous faire croire que chaque problème vécu par l'industrie est un problème individuel, c'est-à-dire isolé des autres, et qu'il n'y a pas de lien à faire entre ces différents problèmes.

J'aimerais savoir ceci: en ce qui concerne les entreprises ou les chauffeurs qui viennent nous voir pour se plaindre de ne pas être capables de se faire payer par leur employeur, y a-t-il un lien à faire entre ces entreprises et le modèle « Chauffeurs inc. »?

[Traduction]

Navneet Aujla: Je dirais qu'il y a un lien, en ce sens que les entreprises sont autorisées à utiliser diverses méthodes pour refiler la responsabilité aux travailleurs, en fin de compte, et ne pas respecter les droits des travailleurs qu'elles sont censées accorder aux chauffeurs. La classification erronée fait partie des éléments problématiques, ici, en plus des autres violations endémiques du droit du travail que nous observons.

C'est lié en ce sens que les entreprises sont autorisées à enfreindre la loi de multiples façons. La classification erronée est un problème, mais ce n'est assurément pas le seul. On leur permet de voler les salaires des travailleurs et, encore une fois, d'en rejeter la responsabilité sur les chauffeurs. Nous avons carrément besoin de meilleures lois et de meilleures protections pour que les chauffeurs soient en mesure de faire respecter leurs droits, et encore une fois, cela doit passer par le Code canadien du travail.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Vous avez mentionné tout à l'heure que plus de 300 chauffeurs étaient venus voir votre organisation pour se plaindre.

Premièrement, avez-vous l'impression que la pratique selon laquelle on ne respecte pas les lois et on maltraite les chauffeurs est très répandue dans l'industrie? Est-ce qu'il s'agit plutôt d'un phénomène isolé?

Deuxièmement, en ce qui concerne les chauffeurs fonctionnant sous le modèle « Chauffeurs inc. », pensez-vous que la constitution en société se fait généralement avec enthousiasme ou qu'elle est souvent imposée par l'employeur?

[Traduction]

Navneet Aujla: Les statistiques montrent que c'est un problème généralisé. Nous recevons des centaines d'appels de camionneurs, mais même les statistiques sur le Code canadien du travail lui-même montrent qu'en 2022, comme je l'ai mentionné dans mon exposé, 80 % des infractions confirmées au Code du travail provenaient de l'industrie du transport routier, même si le camionnage ne représente que 17 % des chauffeurs sous réglementation fédérale. Il s'agit clairement d'un problème systémique, très répandu dans le secteur du camionnage.

Pour ce qui est de la deuxième question, je suis désolée: pouvez-vous la répéter?

• (1255)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Souvent, les chauffeurs qui viennent nous voir sont forcés de se constituer en société, c'est-à-dire que ce n'est pas un choix volontaire de leur part. Est-ce exact?

[Traduction]

Navneet Aujla: Oui.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci de me l'avoir confirmé.

Vous avez mentionné votre insatisfaction en ce qui concerne les délais de traitement au Conseil canadien des relations industrielles. Il semble que ce soit difficile de faire aboutir un dossier.

Combien de temps faut-il, par exemple, à partir du moment où un chauffeur vient vous voir et jusqu'à ce qu'un dossier obtienne une résolution de la part du Conseil canadien des relations industrielles? Est-ce qu'on parle de jours, d'années, de semaines ou de mois?

[Traduction]

Navneet Aujla: C'est une excellente question, parce que le fait d'utiliser l'ARC pour faire cesser cette classification erronée ne règle pas le problème du déséquilibre des pouvoirs entre les chauffeurs et les employeurs. Souvent, les chauffeurs n'ont pas le choix de leur classification, et il y a de nombreuses raisons pour lesquelles ils sont poussés à l'accepter. C'est peut-être par manque d'éducation, mais il y a un déséquilibre des pouvoirs évident que le Code du travail reconnaît. S'il n'y a que l'ARC pour faire appliquer la loi, le déséquilibre des pouvoirs reste entier, parce que les chauffeurs n'ont souvent pas vraiment le pouvoir de refuser de se constituer en société ou de contester leur statut. Si l'ARC fait appliquer la loi, les chauffeurs ne seront pas pénalisés, mais ils ne récupéreront pas pour autant le salaire perdu, les heures supplémentaires impayées ou la protection législative qui leur a été refusée.

Pour répondre à votre question, bien souvent, ils n'ont pas le choix.

Votre deuxième question portait sur le temps qu'il faut pour traiter les plaintes des chauffeurs. Cela peut facilement prendre de deux à trois ans. À ce stade-ci, si un chauffeur porte plainte en vertu du Code canadien du travail aujourd'hui, il faudra de 14 à 16 mois avant qu'un agent du programme du travail soit affecté au dossier. Ensuite, il faudra encore un an ou deux pour mener l'enquête avant qu'un ordre de paiement ne soit émis.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: D'accord, merci. Comme il ne me reste pas beaucoup de temps de parole, je dois vous arrêter ici.

Je tiens à dire qu'il est absolument scandaleux de voir que ça prend de deux à trois ans pour traiter un dossier avant que des gens puissent se faire payer. Ça n'a aucun sens quand on sait que ces gens ont besoin de ça pour vivre et qu'ils sont souvent mal payés ou sous-payés. En tout cas, je suis vraiment indigné d'apprendre ça.

J'ai deux dernières questions rapides pour vous.

Est-ce que les moyens permettant de dissuader les entreprises d'utiliser ces pratiques sont suffisants?

Est-ce que les entreprises se conforment aux ordres lorsqu'elles en reçoivent?

[Traduction]

Navneet Aujla: Nous avons besoin de plus de moyens, absolument. Non seulement cela prend trop de temps, mais les taux de non-conformité sont énormes. Même lorsque des ordres de paiement sont émis, de nombreux employeurs finissent par ne jamais payer. Il n'y a pas vraiment de conséquences ou d'amendes dissuasives. Essentiellement, à l'heure actuelle, le système encourage les employeurs à enfreindre la loi parce qu'ils en tirent profit. Il n'y a pas de véritables conséquences à enfreindre la loi.

[Français]

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

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Seeback.

Chers collègues, afin de respecter notre limite de 13 h 17, pour les ressources, je vais réduire un peu le temps de parole de tout le monde. Je vous remercie de votre compréhension.

Monsieur Seeback, vous avez la parole.

Kyle Seeback: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais poser une autre question aux représentantes du CCR-SA.

Je sais que l'exploitation illégale de parcs à camions ne relève pas nécessairement de la compétence fédérale, mais vous avez parlé des amendes et du fait qu'elles n'étaient pas suffisantes.

Je crois comprendre que le maire de Caledon et d'autres maires ont écrit à la province de l'Ontario pour demander de pouvoir imposer des amendes plus élevées pour ce genre de choses, afin de les prévenir, et de pouvoir imposer des amendes sur les titres de propriété afin que les mauvaises entreprises aient du mal à vendre leurs terres.

Y a-t-il du nouveau à ce sujet?

Carmela Palkowski: Le maire de Caledon est revenu d'une réunion de la Rural Ontario Municipal Association la semaine dernière et a confirmé qu'il y aurait des changements législatifs, mais nous ne savons pas quels seront ces changements législatifs. Nous attendons de voir.

Nous avons essayé de rencontrer des représentants de la province, dont notre propre députée provinciale, Sylvia Jones, qui est vice-première ministre de l'Ontario. Il a été très difficile de la joindre pour lui faire part de nos demandes. Nous l'avons rencontrée de force, parce que quelqu'un d'autre avait une réunion avec elle et que nous nous y sommes joints. Nous lui avons demandé exactement ce dont nous avons besoin et ce dont le maire de Caledon, M. Groves, a besoin pour lutter contre ces activités illégales. Nous attendons toujours sa réponse.

Nous attendons une réponse depuis environ quatre mois. Queen's Park ne reprendra ses travaux que le 23 mars, alors nous devons attendre presque deux mois pour savoir ce qu'ils auront à proposer. Nous nous attendons à des mesures pas assez robustes pour répondre à toutes les demandes. Nous continuerons donc de défendre nos intérêts après la reprise des travaux de Queen's Park.

• (1300)

Kyle Seeback: Merci beaucoup.

Madame Aujla, vous avez parlé du Code canadien du travail et de deux à trois années de délai au CCRI. J'ai entendu la même chose concernant les affaires syndicales soumises au CCRI. Il me semble y avoir un problème de ressources et de sous-financement au CCRI. Je me demande si vous voudriez faire un commentaire à ce sujet.

Navneet Aujla: Oui, je suis d'accord pour dire que l'application de la loi est nettement sous-financée. Il devrait y avoir plus d'agents des relations du travail, et ils devraient disposer de plus de pouvoirs pour faire appliquer les ordonnances de paiement et percevoir les salaires impayés des chauffeurs. Il devrait aussi y avoir des conséquences plus sévères et des amendes salées pour les employeurs qui enfreignent la loi.

Kyle Seeback: Votre organisation a-t-elle déjà réfléchi aux modifications à apporter au Code canadien du travail pour régler certains des problèmes dont vous parlez? Je pense que vous avez expliqué très clairement qu'il ne s'agit pas seulement d'une question fiscale; il y a un épouvantable déséquilibre des pouvoirs de négociation entre les chauffeurs et les propriétaires d'entreprise. Je suis d'accord.

Auriez-vous des changements à proposer au Code canadien du travail qui pourraient aider à cet égard? Si vous pouviez nous les décrire, ce serait formidable. Sinon, pourriez-vous soumettre vos idées au Comité afin qu'elles puissent faire partie de ce rapport?

Navneet Aujla: Tout à fait. Nous avons présenté divers mémoires à ce sujet par le passé. Depuis 2023, nous avons fait nos recommandations au personnel du ministère du Travail.

Il s'agit notamment, comme je l'ai mentionné, de faire en sorte qu'il y ait plus de financement pour l'application de la loi, de veiller à ce que les chauffeurs aient plus de six mois pour déposer une plainte, de veiller à ce qu'il y ait des amendes et des conséquences suffisamment sévères, et des modifications au Code canadien du travail lui-même, pour que les chauffeurs soient payés adéquatement pour tout le temps qu'ils travaillent. À l'heure actuelle, il y a un énorme problème de travail non rémunéré. Nous avons besoin de mesures pour que les chauffeurs puissent dénoncer la situation et obtenir justice.

Kyle Seeback: Merci.

Vous avez soumis vos recommandations en 2023. Les changements que vous avez demandés ont-ils été apportés ou figurent-ils dans le budget actuel ou dans une loi du gouvernement?

Navneet Aujla: Non.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Nguyen, vous avez la parole. Vous avez quatre minutes, s'il vous plaît.

Chi Nguyen: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui. Il est extraordinaire d'entendre parler de vos efforts pour vous rassembler et défendre la sécurité de la collectivité où vous vivez. Pour ceux qui sont en ligne, je vous remercie du temps que vous nous accordez aujourd'hui.

J'aimerais vous poser une question sur les autres outils qui existent ailleurs. L'une des choses qui me sont venues à l'esprit, c'est l'idée d'une ligne de dénonciation ou d'autres moyens pour recueillir de l'information sur ce qui se passe dans l'industrie. De telles mesures aideraient-elles les personnes qui sont exploitées, comme ces chauffeurs, à se manifester d'une manière qui protège leur sécurité?

Madame Campbell, voulez-vous commencer? Je pourrai ensuite entendre Mme Aujla.

Janet Campbell: Nous recevons ce genre d'appels à notre bureau parce que les personnes dans la situation dont nous parlons se sentent souvent prises au piège: elles ont l'impression qu'elles n'ont pas le choix, qu'elles sont menacées, qu'elles sont sous emprise, qu'on les menace d'avoir des problèmes avec la justice et ce genre de choses. Cela fait qu'elles ne veulent pas toujours parler à certains organismes, dont les organismes d'application de la loi, parce que leurs agresseurs leur inculquent cette peur et qu'elles subissent de la pression.

Lorsque ces travailleurs essaient de dénoncer des salaires impayés et d'autres traitements du genre, le portrait complet du travail forcé n'est pas vu dans son intégralité, et ces cas passent entre les mailles du filet.

• (1305)

Navneet Aujla: Je n'ai pas bien entendu l'interprétation. Pourriez-vous répéter la question?

Chi Nguyen: La question concernait les autres outils comme une ligne de dénonciation qui pourraient être utiles dans ce contexte, ou quelque chose du genre. Je sais que cela aide dans d'autres secteurs.

Navneet Aujla: Oui, tout à fait. C'est l'une des principales choses que mentionnent les chauffeurs et les propriétaires-exploitants. Les entreprises peuvent exercer tellement de pression sur eux pour économiser de l'argent qu'elles leur demandent parfois de falsifier des journaux de bord, de conduire des heures excessives ou de conduire des véhicules mal entretenus. Ils n'ont personne vers qui se tourner pour le signaler.

Il incombe entièrement au chauffeur de dire non, et il peut tout au plus déposer une plainte pour représailles. Comme nous l'avons vu, c'est très inefficace lorsqu'ils essaient de faire appliquer le Code canadien du travail, alors ils ont besoin d'un endroit où ils pourraient dénoncer les entreprises, pour qu'elles fassent l'objet d'une enquête. Ils devraient être en mesure de le faire de façon anonyme pour ne pas risquer de perdre leur emploi ou de ne pas avoir à le faire chaque fois qu'ils essaient de refuser quelque chose qui n'est pas sécuritaire.

Chi Nguyen: Parmi les autres mesures et recommandations que nous avons entendues, il y aurait d'améliorer l'échange de données entre les provinces et la création d'un genre de registre des chauffeurs problématiques. Y a-t-il d'autres initiatives conjointes que le Comité devrait envisager de recommander?

Navneet Aujla: Je veux simplement ajouter que ce que nous entendons de la part de notre organisation et des gens avec qui nous travaillons, c'est que ce sont surtout les nouveaux immigrants qui font face à ces problèmes. Je tiens à préciser que nous le constatons autant chez des citoyens, des résidents permanents et des personnes qui n'ont pas de statut précaire. Ce n'est pas une question de statut d'immigration; c'est une question d'application de la loi. Il faut que tous les chauffeurs puissent y avoir accès équitablement.

Le président: Merci.

Nous allons céder la parole à Mme Corbett pour un dernier mot.

Amanda Corbett: Pour ce qui est des autres éléments à inclure, je pense qu'il serait important de tenir compte de choses comme l'assurance et un bon suivi des entreprises, car il arrive que des entreprises changent de nom ou passent d'une province à l'autre. Ce genre de choses doit vraiment être pris en considération également.

Le président: Merci.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par poser une question au Caledon Community Road Safety Advocacy Group.

J'ai fait des recherches — je crois que vous nous avez apporté un peu votre aide à ce sujet — et j'ai constaté qu'une entreprise portant le nom de Sun Transportation Systems exploiterait une flotte de camions illégaux à Caledon. Elle fait l'objet d'une plainte et de démarches judiciaires auprès de la Ville de Caledon. Il s'avère que cette entreprise est aussi membre de la fameuse Association canadienne des camionneurs, qui fait du lobbying pour le modèle « Chauffeurs inc. ». Nous voyons fréquemment des photos de membres de l'Association avec des membres et des élus de toutes sortes de partis politiques des différents ordres de gouvernement, que ce soit le municipal, le provincial ou le fédéral. Un grand nombre d'entre eux seraient des contributeurs, et même des donateurs au Parti libéral.

Lorsque vous voyez des organisations comme celle-ci infiltrer la sphère politique, craignez-vous que ça nuise à l'application des lois par la suite?

[Traduction]

Le président: La parole est à vous, madame Corbett.

Amanda Corbett: Oui, c'est une préoccupation. Je dirais que dans notre région, il y a beaucoup de parcs à camions illégaux. Sun Transportation n'est pas forcément la seule entreprise problématique. Nous constatons que ces entreprises ont un très grand pouvoir de lobbying, parce qu'elles donnent de l'argent aux partis politiques et qu'elles influencent les décisions et les politiques mises de l'avant. C'est très préoccupant pour nous, les résidents, surtout compte tenu des problèmes de sécurité que nous connaissons, comme la crise de la sécurité publique.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Je vais en profiter pour poser une dernière question à la Joy Smith Foundation.

L'Association canadienne des camionneurs nous a mentionné que la lutte contre le modèle « Chauffeurs inc. » était essentiellement basée sur des idées racistes. J'aimerais savoir quelle est l'opinion de la Joy Smith Foundation à cet égard. Est-ce bien le cas ou est-ce plutôt un prétexte pour cacher un autre modèle, qui pourrait inclure du travail forcé et de la traite des personnes?

• (1310)

[Traduction]

Janet Campbell: En ce qui concerne le travail forcé, nous observons vraiment le phénomène dans tous les groupes démographiques. Nous constatons que lorsque quelqu'un contrôle le statut d'immigration d'une personne, ses heures de travail, ses tâches et tout le reste, cela crée un déséquilibre des pouvoirs. Nous voyons très souvent les voies d'immigration et la classification erronée augmenter la vulnérabilité des gens et placer d'autres personnes en position de contrôle, c'est certain.

Ces ressortissants étrangers viennent dans notre pays en toute innocence, sur la base de fausses promesses. Nous avons travaillé avec de nombreuses personnes que nous avons aidées après qu'elles se soient sorties de circonstances vraiment horribles.

Ces gens sont menacés et...

Le président: Merci, madame Campbell.

Malheureusement, je vais devoir vous interrompre, car je dois absolument respecter l'heure de fin de la réunion, aujourd'hui, en raison des ressources limitées dont dispose notre comité. Je veux m'assurer que les deux derniers députés aient l'occasion de poser leurs questions.

Sur ce, je vous cède la parole, monsieur Albas, pour quatre minutes, s'il vous plaît.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à tous nos témoins d'aujourd'hui. Ce sont des témoignages très puissants.

Je vais permettre à Mme Campbell de terminer sa réponse. La Fédération des femmes du camionnage du Canada avait dit au départ qu'il y avait un certain nombre de personnes, soit des travailleurs étrangers temporaires, soit des étudiants titulaires d'un permis... Elle pourrait peut-être nommer le programme par lequel ces acteurs malveillants semblent profiter des gens.

Janet Campbell: Les acteurs malveillants utiliseront les limites des voies légitimes, de même que les chevauchements entre les sphères de compétences et les échappatoires en matière de main-d'œuvre, d'impôts, etc., pour que personne ne voie jamais le portrait complet de la situation.

La grande majorité des personnes soumises au travail forcé sont des personnes arrivées au pays parce qu'on leur a fait miroiter une promesse ou une autre. Certaines sont arrivées après une étude d'impact sur le marché du travail. D'autres viennent d'autres voies d'accès. Dans certains cas, on leur a promis une voie d'accès qui n'a jamais vraiment été établie pour eux. C'est principalement ce que nous constatons.

Dan Albas: Merci, madame Campbell. Je vous remercie du travail que vous faites au nom de la Joy Smith Foundation.

J'aimerais poser une brève question aux témoins du Caledon Community Road Safety Advocacy Group pour obtenir un peu plus d'information.

En ce qui concerne le problème de congestion qui s'aggrave, connaissez-vous l'origine des véhicules concernés? Sont-ils immatriculés en Ontario? Sont-ils simplement intraprovinciaux, ou s'agit-il de camions d'une autre province, ce qui fait qu'il est encore plus difficile de les amener à se conformer?

Franca Pisani: La congestion dans notre région est attribuable au fait que nous sommes essentiellement au cœur de Chauffeur inc. Kyle Seeback a visité la région. Il la connaît très bien.

Ce qui nous dépasse, c'est que le ministre des Transports habite à quelques kilomètres à peine de chez nous. Il sait ce qui se passe. Nous n'avons pas réussi à le joindre.

Beaucoup de camions sont enregistrés. La plupart des camions sont immatriculés de l'Ontario. Ils ont des plaques d'immatriculation de l'Ontario. Certaines entreprises sont enregistrées en Saskatchewan et au Manitoba. C'est là le problème. Leurs camions ont des plaques d'immatriculation de ces provinces.

Ce qu'ils font dans les parcs à camions dépasse... Nous avons communiqué avec le ministre de l'Environnement, car nous savons que ces camions déversent de l'huile à moteur et du carburant diesel dans les cours d'eau. Mais tant que nous n'avons pas de preuves, le ministère ne fera rien.

Il y a quelques mois, un camion de transport a déversé une grande quantité d'huile à moteur dans des bassins d'eaux pluviales. Notre municipalité a dû nettoyer tout cela. C'est seulement parce que le chauffeur s'est fait prendre au milieu de la nuit; quelqu'un l'a surpris par caméra.

Ce qui se passe est très dangereux. Il est presque impossible de savoir qui sont ces gens, où ils sont enregistrés et quels sont les noms des sociétés fictives qui les emploient.

• (1315)

Dan Albas: Au cours de l'heure précédente, un témoin a parlé d'une base de données nationale qui permettrait de savoir qui sont ces gens pour mieux coordonner les efforts d'application de la loi. Ils peuvent simplement fermer leurs portes à un endroit et les rouvrir à un autre où ils peuvent obtenir un nouveau certificat d'aptitude à la sécurité dont les conditions relèvent de la responsabilité du gouvernement fédéral.

On a donc suggéré de créer une telle base de données nationale qui permettrait de coordonner ces efforts et d'identifier ces acteurs auxquels on pourrait ainsi demander des comptes. Croyez-vous que ce serait une des solutions incontournables?

Franca Pisani: C'est certes l'une des solutions. Il faut que le système soit pancanadien. Il y a partout des sociétés fictives, et la base de données doit couvrir l'ensemble du pays, parce que ces gens-là peuvent passer de l'Ontario au Québec, y faire quelque chose de répréhensible, puis déménager en Saskatchewan et continuer de conduire.

Dan Albas: Je tiens à vous remercier du travail que vous faites, et j'invite tous les députés à visiter votre site Web. J'y ai vu des vidéos de votre ville et de certains des incidents qui se sont produits. C'est très troublant, et je suis heureux de constater que votre député ne ménage pas ses efforts pour vous aider.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons conclure cette séance avec M. Kelloway, qui se joint à nous en ligne.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole. Vous avez quatre minutes.

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

Merci à tous ceux qui sont présents aujourd'hui, en ligne et en personne à Ottawa.

Je ne voudrais pas répéter bon nombre des excellentes questions qui ont donné lieu aujourd'hui à des réponses aussi importantes que constructives. J'aimerais seulement approfondir quelques points. On a beaucoup parlé de reddition de comptes et de collaboration.

Je m'adresserais d'abord aux représentantes du groupe de Caledon avant de passer à Mme Campbell et à Mme Aujla pour obtenir deux recommandations quant à la question consistant à savoir si cela devrait relever du fédéral ou du provincial. Soyons clairs, il s'agit d'une responsabilité partagée.

Dans le temps qu'il me reste, j'aimerais que vous nous soumettiez vos deux principales recommandations sur lesquelles nous devrions nous pencher sans tarder. Il semblerait que la création d'un registre national pourrait en faire partie, tout comme une surveillance fédérale accrue à l'égard d'éléments pouvant historiquement relever des provinces. Je ne veux pas présumer de ce que vous allez nous dire, et je vous laisse donc nous faire part de vos recommandations, en commençant par les témoins sur place à Ottawa, pour ensuite passer à Mme Campbell et à Mme Aujla.

Amanda Corbett: En ce qui concerne le registre, cela fait certes partie des propositions que nous avons mises de l'avant dans notre déclaration préliminaire.

Nous voulons assurément voir des changements sur le plan de la formation. Je sais que c'est de compétence provinciale, mais je pense qu'il faut une surveillance fédérale serrée ou des mandats stratégiques pour que les provinces interviennent et fassent vraiment le nécessaire, surtout en Ontario. Nous jugeons problématique qu'une grande partie des activités de formation et de délivrance des permis soit confiée à des tiers. Cela ne devrait vraiment pas être autorisé.

Je tiens aussi à parler des accusations criminelles, une avenue que l'on devrait absolument envisager lorsqu'un chauffeur de camion commet une infraction. Ce n'est malheureusement pas ce qui se passe en ce moment. Il est scandaleux qu'une personne puisse perdre la vie pendant qu'un camionneur ne se voit imposer qu'une peine d'emprisonnement de 55 jours. C'est tout à fait inacceptable.

Mike Kelloway: Tout à fait. Vos collègues sur place ont-elles quelque chose à ajouter avant que je passe à Mme Campbell?

Carmela Palkowski: C'est bel et bien une question de collaboration. C'est ce que nous entendons tous. Le problème émane principalement de l'Ontario et cause des ravages dans tout le pays. Nous aimerions vraiment voir une plus grande pression s'exercer sur le gouvernement ontarien, parce qu'à l'heure actuelle, il n'écoute personne.

Mike Kelloway: Une pression sur le gouvernement fédéral...

Carmela Palkowski: Sur le gouvernement provincial.

Mike Kelloway: ... ou le gouvernement de l'Ontario, oui. Je veux simplement que ce soit clair.

Qu'en est-il de votre collègue à côté de vous? Je veux m'assurer de ne rien négliger.

Franca Pisani: Comme je l'ai déjà dit, et je ne manquerai jamais de le répéter, ces entreprises disent à leurs chauffeurs: « Peu importe que vous les tuiez, rien de grave ne va vous arriver. Un mois

ou deux en prison, c'est le prix à payer pour faire des affaires. » Il faut faire quelque chose pour que ces crimes soient punis comme il se doit.

Bien sûr, nous voudrions qu'il puisse y avoir vérification croisée lorsque le courtier remet une déclaration T5018 au transporteur ou à l'expéditeur qui, pour sa part, émet des déclarations T4A pour les chauffeurs.

Mike Kelloway: Merci beaucoup.

Madame Campbell, nous vous écoutons.

• (1320)

Janet Campbell: Je pense que, dans le cadre de ces différents processus administratifs, il doit y avoir une compréhension claire des indicateurs afin que les employés qui travaillent sur les dossiers de ce type sachent que cela pourrait mener à des procédures pénales. L'ouverture de telles voies d'aiguillage pourrait grandement contribuer à pallier le manque de collaboration actuel. Il y a en effet quantité d'excellentes données et une bonne connaissance de ces enjeux, mais les liens nécessaires ne se font pas toujours. Même pour certains des mécanismes d'application de la réglementation relative aux transporteurs, notamment au moyen de contrôles routiers, il n'y a pas participation de représentants des forces de l'ordre comme la Police provinciale de l'Ontario ou la GRC. Ce serait pourtant utile.

Mike Kelloway: Merci beaucoup.

Le président: Je tiens à remercier sincèrement tous les témoins qui ont été des nôtres en ligne et en personne aujourd'hui. Votre contribution nous sera très utile quand viendra le temps de rédiger le rapport que nous présenterons à Transports Canada, au ministre ainsi, bien sûr, qu'à nos homologues provinciaux et territoriaux.

Chers collègues, il y a eu des discussions en coulisses. Il y a deux questions d'ordre administratif que je voudrais que nous réglions. Il a été convenu de prolonger la présente étude, car nous pensions qu'il était important de le faire. Un budget supplémentaire doit donc être adopté à cette fin.

Ai-je le consentement unanime pour approuver le budget supplémentaire qui nous permettra de tenir un lus grand nombre de réunions?

Des députés: D'accord.

Le président: Deuxièmement, le 11 décembre, le Comité a convenu d'étudier les ports du Québec et du Canada. D'après le libellé de la motion, nous devrions le faire vers la fin du mois de février.

Le greffier m'a demandé de fixer une date limite pour suggérer des témoins à convoquer.

Est-ce que mercredi prochain, le 4 février, vous convient?

Dan Albas: Pouvons-nous confirmer cela mercredi, monsieur le président?

Le président: Nous pouvons le faire.

D'accord, chers collègues, merci beaucoup. Je vous souhaite une excellente fin de journée.

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>