



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

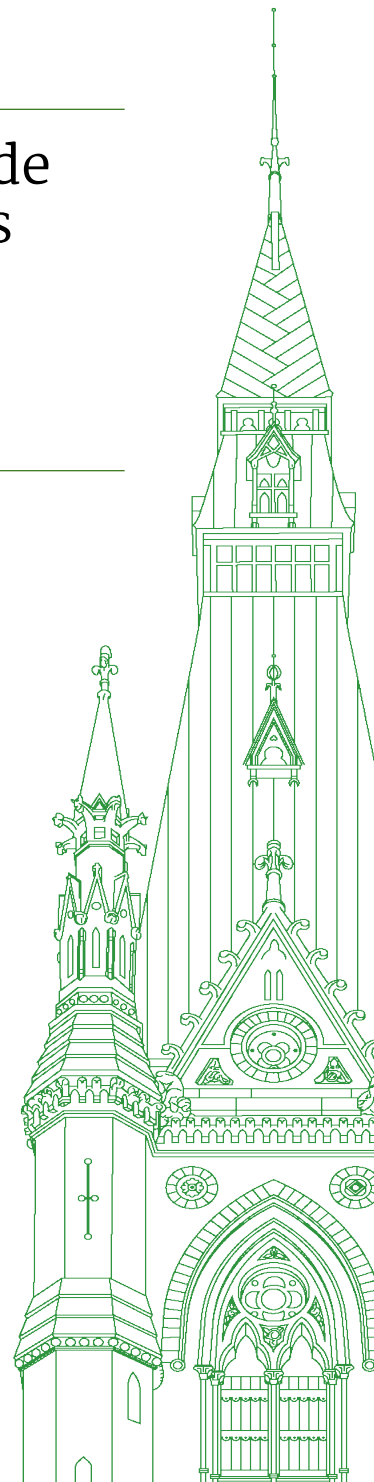
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 018

Le mercredi 28 janvier 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le mercredi 28 janvier 2026

• (1630)

[Français]

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

Bienvenue à la 18^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 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 sur l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

[Traduction]

La séance d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément au Règlement.

J'aimerais prendre un moment pour formuler quelques commentaires à l'intention de nos témoins et des membres du Comité.

Tout d'abord, veuillez attendre que je vous donne la parole avant de parler. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer et veuillez le mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas.

Pour ceux qui participent par l'entremise de Zoom, vous pouvez sélectionner le canal d'interprétation approprié au bas de votre écran, soit le parquet, l'anglais ou le français. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'écouteur et sélectionner le canal souhaité.

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

Pour les participants dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Pour les participants sur Zoom, veuillez utiliser la fonction « Lever la main ». Le greffier et moi-même gérerons l'ordre des interventions du mieux possible. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Aujourd'hui, nous accueillons Mme Stacey Horlings, propriétaire de 6S Trinity Transport Ltd., qui se joint à nous par vidéoconférence. Bienvenue.

Nous accueillons également M. Jeff Hall, président de J&R Hall Transport Inc. Bienvenue au Comité.

Enfin, nous accueillons M. Michael Ludwig, directeur des opérations chez Ludwig Transport Limited.

Je tiens à remercier nos trois témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Nous entendrons maintenant les déclarations préliminaires. Je cède donc la parole à Mme Horlings.

Vous avez cinq minutes pour faire une déclaration préliminaire.

Stacey Horlings (propriétaire, 6S Trinity Transport Ltd.): Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité, de me donner l'occasion de m'exprimer aujourd'hui.

Je m'appelle Stacey Horlings et je suis propriétaire d'une entreprise dans le secteur des transports. Je suis ici aujourd'hui parce que l'industrie canadienne du camionnage fait face à un problème grave qui prend de l'ampleur. Ce n'est pas un problème théorique, car il touche actuellement des entreprises bien réelles dans toutes les provinces.

Au fond, le problème est simple, c'est-à-dire que les courtiers de fret et les entreprises de camionnage qui font le courtage de fret ne sont pas tenus d'avoir un cautionnement lorsqu'ils exercent leurs activités au pays. Cette lacune permet à n'importe qui, peu importe son expérience, sa capacité financière ou son éthique, d'ouvrir une entreprise de courtage en fret, d'embaucher une entreprise de camionnage pour faire le travail, de percevoir l'argent des clients et de disparaître sans payer les entreprises de camionnage qui ont transporté le fret.

Les entreprises de camionnage fournissent le service et paient le carburant, l'assurance, l'immatriculation et l'entretien pour se retrouver au bout du compte avec une facture impayée et aucun recours. Même s'il existe techniquement des recours judiciaires, en pratique, ils sont lents, coûteux et inefficaces. Dans de nombreux cas, il est nécessaire d'obtenir l'exécution interprovinciale des jugements, ce qui oblige les transporteurs à consacrer du temps et de l'argent supplémentaires au transfert des ordonnances judiciaires d'une province à l'autre.

Dans de nombreux cas, au moment où le jugement est rendu, le courtier a déjà fermé son entreprise, dissous sa société et est réapparu sous un autre nom d'entreprise, rendant ainsi le jugement pratiquement sans valeur. Cela crée un système dans lequel les mauvais acteurs ne subissent que des conséquences minimales, tandis que les entreprises de camionnage légitimes absorbent les pertes financières, les frais juridiques et les douloureuses répercussions financières que ces activités entraînent.

À titre d'exemple, les courtiers d'autres secteurs sont tenus d'être agréés, réglementés et responsables sur le plan financier. Prenons l'exemple des courtiers dans les domaines de l'assurance et de l'immobilier. Ils sont soumis à des exigences strictes en matière d'agrément, souscrivent une police d'assurance contre les erreurs et les omissions et, dans de nombreux cas, maintiennent un compte de garantie ou un compte en fiducie, afin de protéger leurs clients contre les pertes financières attribuables à la fraude, aux détournements de fonds et à la faute professionnelle. Le secteur des transports a désespérément besoin de ces mêmes garanties.

Aux États-Unis, la FMCSA exige que toute entreprise qui fait le courtage du fret souscrive un cautionnement de garantie comme condition d'exploitation. J'aimerais d'ailleurs ajouter que cette mesure a récemment été mise à jour, afin d'empêcher les courtiers en fret instables de se livrer à des activités qui nuisent financièrement aux entreprises de transport.

Un cautionnement remplit trois fonctions essentielles. Tout d'abord, il établit la crédibilité. Ainsi, un courtier doit démontrer sa responsabilité sur le plan financier avant d'être autorisé à exercer ses activités. Deuxièmement, il protège les transporteurs et les expéditeurs. Si un courtier ne paie pas, le cautionnement garantit l'indemnisation. Troisièmement, il assure la reddition de comptes, car les courtiers qui ne se conforment pas à ces conditions perdent leur autorisation d'exploitation.

Il ne s'agit pas d'imposer une réglementation excessive, mais d'exiger un seuil de responsabilité financière de base. Le Canada ne dispose actuellement pas de ces protections, et les acteurs malveillants le savent. L'obligation de souscrire un cautionnement protégerait les entreprises de camionnage et uniformiserait les règles du jeu pour les courtiers intègres. Mais surtout, je pense que cela contribuerait à rétablir la confiance envers notre secteur et à éviter que les entreprises honnêtes ne soient injustement pénalisées.

Je prie donc instamment le Comité de recommander la mise en place d'un cadre qui obligerait les courtiers de fret à obtenir un cautionnement. Les entreprises de camionnage ne demandent pas de traitement spécial. Elles demandent à être payées pour le travail déjà effectué. À titre de suivi, si vous m'accordez le temps nécessaire, j'aimerais vous faire part de mon opinion sur le lien entre la sécurité routière et la responsabilité financière.

Je vous remercie. Je suis prête à répondre à vos questions.

• (1635)

Le président: Merci beaucoup, madame Horlings. Je suis sûr que vous pourrez aborder cette notion lorsque l'un des membres du Comité vous posera une question à ce sujet.

J'aimerais informer les deux témoins qui comparaissent en personne que je dispose d'un carton jaune et d'un carton rouge. Le carton jaune sert à vous signaler que votre temps est presque écoulé et le carton rouge signifie que votre temps est écoulé. Je ne veux pas vous interrompre, mais afin de garantir une répartition équitable du temps entre les membres du Comité, je veillerai à respecter strictement le temps imparti aujourd'hui.

Monsieur Ludwig, je vous cède la parole. Vous avez cinq minutes.

Michael Ludwig (directeur des opérations, Ludwig Transport Limited): Je vous remercie.

Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Je m'appelle Michael Ludwig et je dirige une entreprise familiale de camionnage située à Simcoe, en Ontario, qui existe depuis 1961. Nous exploitons des semi-remorques fourgons, des équipements réfrigérés et des conteneurs multimodaux dans toute l'Amérique du Nord. Nous avons survécu à plusieurs cycles de l'industrie en mettant l'accent sur la conformité, la sécurité et la durabilité à long terme.

Je ne suis pas ici aujourd'hui à titre de représentant d'une association ou à titre de théoricien, mais à titre d'exploitant qui fait face aux conséquences réelles de ce que l'on appelle communément le stratagème « Chauffeur inc. ».

J'ai fourni au Comité un mémoire écrit qui présente des données probantes, des impacts et des recommandations. Aujourd'hui, j'aimerais me concentrer sur la situation telle que vécue par les exploitants d'entreprises dans ce domaine.

À des fins d'éclaircissements, « Chauffeur inc. » ne fait pas référence à des travailleurs autonomes. Il s'agit plutôt d'attribuer à des employés la classification erronée d'entrepreneurs indépendants en vue d'éviter les cotisations sociales et les protections de base en matière d'emploi. Les chauffeurs qualifiés d'entrepreneurs indépendants ne contrôlent pas leurs tarifs, leurs clients ou leurs conditions de travail, mais ils sont tenus responsables de la conformité, des risques et de la sécurité financière à long terme sans risque entrepreneurial ou véritable indépendance.

Il s'agit donc d'une fraude salariale qui s'est normalisée dans une grande partie du secteur du camionnage.

Le modèle « Chauffeur inc. » n'est pas apparu parce que les transporteurs sont intrinsèquement malveillants, mais parce que le secteur du camionnage fonctionne avec des marges extrêmement faibles. L'application de la réglementation est fragmentée et le prix, et non la conformité, est devenu le facteur dominant dans la prise de décisions des expéditeurs. Lorsque la réglementation n'est pas appliquée de façon uniforme et que le marché récompense le prix le plus bas, quelle que soit la manière dont il est obtenu, la non-conformité devient un avantage concurrentiel. Cela crée un système dans lequel les transporteurs conformes sont pénalisés tandis que ceux qui ne le sont pas sont récompensés.

Les dommages causés par ce modèle se répartissent en quatre catégories principales.

La première concerne les transporteurs légitimes. Au cours des 42 derniers mois, pendant lesquels le secteur a connu l'un des ralentissements les plus graves et les plus longs de son histoire, les transporteurs respectueux des règles ont soit quitté le marché, soit envisagé sérieusement d'adopter le modèle « Chauffeur inc. » juste pour survivre. Cette pression est structurelle, et non morale.

La deuxième concerne les chauffeurs. Les chauffeurs qui exercent leurs activités dans le cadre du modèle « Chauffeur inc. » sont souvent amenés à croire qu'ils gagneront plus d'argent, mais ils doivent renoncer au Régime de pensions du Canada, à l'assurance-emploi, à la couverture d'indemnisation des accidents du travail et à la sécurité financière à long terme. Une seule blessure, une seule mesure d'application de la loi ou un seul ralentissement économique suffit à les mettre en faillite.

La troisième catégorie concerne le gouvernement. En effet, dans ce modèle, les cotisations au Régime de pensions du Canada et à l'assurance-emploi sont perdues et les recettes fiscales sont reportées ou ne sont jamais perçues. Lorsque des réévaluations ont enfin lieu, l'argent a souvent disparu, généralement hors du pays, et les entreprises concernées n'existent plus.

La quatrième catégorie concerne la sécurité. Lorsque la responsabilité est fragmentée, la reddition de comptes s'affaiblit. Les violations des heures de service deviennent plus faciles à dissimuler, l'entretien est reporté et les normes relatives à l'équipement se relâchent. Lorsque tout le monde est considéré comme indépendant, il devient difficile de déterminer qui est, au bout du compte, responsable de la sécurité sur les routes canadiennes.

L'application de la loi n'a pas suivi l'ampleur du problème. Les mesures prises par l'Agence du revenu du Canada sont largement réactives et interviennent souvent après que le mal est fait.

Le plus troublant dans cette situation, c'est que je comparais aujourd'hui devant des législateurs pour décrire un système qui peut pousser des transporteurs autrement conformes à mener des activités illégales juste pour survivre.

La multiplication des documents d'orientation ou des initiatives de conformité volontaire ne permettra pas de résoudre le problème. Les chauffeurs ne sont pas en mesure de contester la structure dans laquelle ils sont placés, et les transporteurs ne s'autodisciplineront pas. Les exploitants conformes ne peuvent pas survivre dans un système où l'application de la loi est facultative. Pour changer la donne, il faudrait une application de la loi prévisible, opportune et coordonnée, c'est-à-dire une action concertée de la part de l'Agence du revenu du Canada, des autorités en matière de travail et des organismes de réglementation des transports, avec des conséquences réelles pour les classifications erronées délibérées et l'obligation de rendre des comptes pour les intervenants qui profitent sciemment de prix obtenus grâce à la non-conformité.

Il ne s'agit pas d'éliminer les propriétaires-exploitants légitimes. Les entrepreneurs véritablement indépendants existent et doivent continuer d'exister. Il s'agit de garantir que leur indépendance est réelle et non fictive.

Le modèle « Chauffeur inc. » n'est plus seulement une solution de contournement utilisée par une minorité dans le secteur. Il est en train de devenir rapidement le modèle d'exploitation dominant. Si rien ne change, le Canada risque de perdre complètement son secteur du transport routier conforme. Une fois cette capacité perdue, il ne sera pas facile de la rebâtir.

Je vous remercie. J'ai hâte de répondre à vos questions.

● (1640)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Ludwig.

La parole est maintenant à M. Hall.

Monsieur Hall, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

Jeff Hall (président, J&R Hall Transport Inc.): Bonjour, monsieur le président et membres du Comité.

Permettez-moi de vous remercier des efforts que vous avez déployés jusqu'ici pour étudier l'évolution du secteur du camionnage au Canada. J'espère sincèrement que nous pourrions faire bouger les choses et modifier l'orientation d'une industrie qui fait vivre ma famille depuis quatre générations et, je l'espère, qui fera vivre la gé-

nération suivante. J'ai le temps, car le membre le plus âgé de la cinquième génération n'a que 11 ans.

J'aimerais vous donner un bref historique de J&R Hall. Nous avons 270 employés, de l'Ontario à la Colombie-Britannique. Nous transportons des produits de grande valeur pour environ 500 clients. Nous exploitons 110 camions et nous avons six terminaux d'un bout à l'autre du Canada. Nous employons du personnel dans chaque province de l'Ouest canadien. Mon grand-père a lancé l'entreprise en 1949. Au fil des années, elle a changé plusieurs fois de nom, passant de John T. Hall & Son à Drumbo Transport, puis à Ayrline Transport et enfin, depuis 1987, à J&R Hall Transport. Peu importe son nom, l'entreprise a toujours été détenue par ma famille.

Notre industrie et ma famille sont reconnaissantes au gouvernement fédéral de son engagement à mobiliser l'Agence du revenu du Canada et Emploi et Développement social Canada pour lutter contre l'anarchie dans le secteur du camionnage. Nous avons toutefois un long chemin à parcourir. Même aujourd'hui, six conducteurs sur dix qui postulent auprès de notre entreprise veulent être des entrepreneurs illégaux selon le modèle connu sous le nom de « Chauffeur inc. ». En résumé, les mesures prises sont insuffisantes et l'avenir de mon entreprise familiale est menacé.

Ces dernières années, notre secteur a malheureusement attiré certains des intervenants les moins scrupuleux. Leur manque d'éthique et leur mépris de la loi et des règlements mettent en péril mon entreprise familiale, qui s'appuie sur des décennies d'efforts, d'investissements et de crédibilité.

Nous sommes en concurrence avec des individus qui ont volé cinq camions dans ma cour rien qu'en 2025. Nous menons nos activités dans la campagne ontarienne, c'est-à-dire sur l'exploitation agricole de mon grand-père, et non dans une grande région urbaine. Nous avons depuis récupéré quatre de ces camions. La plupart d'entre eux avaient été dépouillés de nos autocollants et de leur numéro d'identification, et ils avaient été malmenés.

Je tiens à souligner que nous avons récupéré nos véhicules avec nos propres ressources. Notre service de police n'avait aucun intérêt à enquêter sur ces crimes, et les individus qui ont volé mes camions n'ont subi aucune conséquence.

Ces camions, sur lesquels le nom de ma famille est inscrit, allaient sans aucun doute être utilisés à des fins illégales. Les transporteurs et les exploitants de parcs de camions malhonnêtes exploitent des camions de manière dangereuse et illégale et ils mettent chacun d'entre nous en danger chaque jour. Vous n'avez qu'à observer les camions qui circulent aujourd'hui avec leur capot vert, leur cabine blanche et leurs portes jaunes, et vous verrez les transporteurs de marque B. Lorsque j'étais enfant et que j'étais en voiture avec mon père par mauvais temps, il me disait qu'il fallait suivre un camion pour rester en sécurité. De nos jours, personne ne veut se trouver à proximité d'un camion et bien honnêtement, je les comprends.

À ce propos, j'aimerais également aborder la question de la sécurité. Moins de 0,5 % des parcs de camions actuels ont un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire accompagné d'une cote de sécurité « excellente », mais je suis fier de dire que c'est le cas de notre entreprise. Bon nombre des parcs de camions de marque B avec lesquels nous sommes en concurrence ne partagent pas notre vision de la sécurité, mais nous et nos familles partageons tous la route avec ces camions. Un grand nombre d'entre eux ne sont pas audités, car ils n'ont pas de bureaux ou d'employés. Ils utilisent le modèle « Chauffeur inc. » et ils ont recours à des sous-traitants, et il n'existe aucune preuve de l'existence d'une entreprise documentée. Imaginez si ces parcs de camions recevaient constamment, comme notre entreprise, la visite d'EDSC et de Transports Canada, qui nous ont fait passer cinq — oui, cinq — audits cette année.

De même, les ponts-basculés routiers ne sont pas ouverts 24 heures sur 24, sept jours sur sept à l'échelle du pays et les transporteurs aux pratiques dangereuses peuvent facilement les contourner. Nos camions passent les ponts-basculés. En effet, nos camions sont équipés de systèmes qui nous laissent passer les ponts-basculés, en particulier en Colombie-Britannique, car notre bilan et notre rendement en matière de sécurité nous le permettent.

Les exploitants de parcs de camions peu scrupuleux sont également autorisés à utiliser l'assurance de dernier recours ou l'assurance du gouvernement comme si ce n'était pas un problème. Ils agissent ainsi parce qu'ils représentent un risque trop élevé pour une assurance ordinaire. Eh bien, si c'est le cas, il faut agir en conséquence. Ne les laissez pas exercer leurs activités. Pourquoi nos gouvernements provinciaux investissent-ils l'argent de mes impôts dans de mauvaises entreprises?

Permettez-moi de faire quelques commentaires sur la manière dont nous pouvons garantir et améliorer la sécurité liée aux camions en remédiant au manque d'aires de repos pour les conducteurs au Canada, en particulier en Ontario.

Comme vous le savez peut-être, la planification des itinéraires et des trajets des chauffeurs de camion est effectuée en fonction du règlement sur les heures de service. Aux États-Unis, il y a des aires de repos avec des toilettes chauffées qui sont nettoyées au moins une fois par jour et des distributeurs automatiques qui offrent des boissons et des collations aux chauffeurs. En fait, le gouvernement américain prévoit activement augmenter ses investissements dans les aires de repos.

Aujourd'hui, dans le Nord de l'Ontario, nos chauffeurs de camion n'ont pratiquement rien de comparable à ces aires de repos. On nous demande constamment de ne pas nous garer dans les centres de services, car ils n'ont pas de place. À certains ponts-basculés, on nous fournit des installations sanitaires portables qui ne sont pas nettoyées. Dans le Nord de l'Ontario, les aires de ravitaillement sont tellement sales qu'on n'a même pas envie d'y entrer, et elles sont rarement nettoyées ou surveillées.

• (1645)

Nous avons désespérément besoin de haltes routières munies de stationnement et d'au moins quelques services dans le Nord de l'Ontario. Nous avons aussi besoin de matériel de déneigement dans des villes comme Batchawana Bay. Les accidents sont souvent causés par des camionneurs mal formés ou non formés, mais l'entretien en hiver est presque inexistant. La route pour aller de Sault Ste.

Marie à White River à l'extrémité Est du lac Supérieur est la pire de toute la province, en raison de la météo et de la faune.

Nous avons installé des pare-chocs sur nos camions pour nous protéger contre les orignaux; ne serait-ce pas une idée novatrice que la province essaie de protéger tous ceux qui voyagent dans ce secteur, en plus de la faune?

Le président: Monsieur Hall, je dois vous demander de terminer, si c'est correct. Si vous avez des arguments finaux à présenter, vous pouvez le faire dans un mémoire écrit que nous pourrions ajouter aux témoignages.

Jeff Hall: En terminant, je vous remercie de nouveau de l'invitation à témoigner. Merci de prendre le temps de considérer les besoins de notre industrie et ce dont la cinquième génération de ma famille aura besoin pour réussir dans l'industrie du transport. Si je peux vous aider dans vos travaux à venir, cela me fera grand plaisir.

S'il vous plaît, cessons de parler de ces problèmes et trouvons des solutions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hall.

Nous passons sans plus tarder aux questions des députés. La parole va à Mme Cody.

Madame Cody, la parole est à vous pour six minutes, s'il vous plaît.

• (1650)

Connie Cody (Cambridge, PCC): Merci, monsieur le président. Par votre intermédiaire, je tiens à remercier tous les témoins d'être des nôtres aujourd'hui. Notre comité étudie ici un enjeu très important.

Ma première question s'adresse à M. Hall.

Cambridge est un carrefour dans le secteur du transport. Bien des gens me confient qu'ils sont mal à l'aise quand ils conduisent près des camions, surtout avec le nombre accru d'accidents et toutes les manœuvres dangereuses qu'on peut voir. Récemment, bon nombre disent que nos routes du Nord sont un piège mortel.

Selon votre expérience, que diriez-vous des normes de sécurité en général dans le secteur du transport, en matière de formation des camionneurs et de l'entretien des camions? Quelles seraient vos préoccupations quant à ce que vous voyez sur la route de nos jours? Est-ce qu'une stratégie nationale aiderait à résoudre ces enjeux?

Jeff Hall: Ces derniers temps, des écoles de conduite ont dû fermer à cause de leurs pratiques dangereuses. Ce phénomène contribue à la mauvaise formation des camionneurs sur la route.

J'ai mentionné le Nord de l'Ontario. Les mauvaises conditions routières y sont pour quelque chose, mais on ne devrait pas permettre à certains camionneurs d'aller au nord de Barrie sans recevoir une formation spéciale. Il importe de former les camionneurs.

Personnellement, je recommanderais un système de permis progressif. De nos jours, les camionneurs peuvent suivre un programme de trois mois avant de conduire un camion de train de type B chargé de 150 000 livres d'essence pour aller à Vancouver. Mais ils n'ont pas la formation requise; ils ont clairement besoin de plus de formation.

Un programme national serait utile, et je serais ravi de participer à son élaboration.

Connie Cody: Vous avez aussi souligné que le manque de haltes routières adéquates sur les autoroutes du Canada a des conséquences réelles pour la main-d'oeuvre. Les femmes qui conduisent des camions sont souvent confrontées à des difficultés supplémentaires quand il n'y a pas d'installations sécuritaires.

Compte tenu du rôle du gouvernement fédéral dans le camionnage extraprovincial et les corridors de transport nationaux, pourriez-vous nous en dire plus sur les conséquences du manque de haltes routières sécuritaires pour les camionneurs? Quelles mesures le gouvernement fédéral pourrait-il prendre pour vous aider?

Jeff Hall: La situation s'est aggravée depuis le changement des lois sur les heures de service il y a quelques années. Les camionneurs essaient de tout maximiser. Ils ne divisent pas les heures de repos, alors s'ils ne prévoient pas leurs déplacements adéquatement ou qu'ils accusent du retard à cause d'un accident, de la congestion routière ou de la météo, ils s'arrêtent à des endroits où l'on n'offre pas de services.

Je crois qu'il y a maintenant deux haltes routières de plus dans le Nord de l'Ontario: une à Batchawana Bay et l'autre à la frontière du Manitoba. Je crois que celle de Batchawana Bay a du stationnement pour six camions. Je peux vous dire que la semaine dernière, la route était fermée à Batchawana Bay pendant 39 heures. Donc, six camionneurs peuvent se stationner là et aller à la toilette, mais les autres — disons, 1 000 camionneurs — ne le peuvent pas; c'est énorme.

Connie Cody: Ma prochaine question s'adresse à M. Ludwig. Merci de votre présence aujourd'hui.

Vous exploitez une entreprise familiale de camionnage à Simcoe depuis des dizaines d'années. Vous transportez des marchandises sur les routes locales et les routes frontalières et vous desservez les chaînes d'approvisionnement régionales sur lesquelles comptent les communautés du Sud-Ouest de l'Ontario tous les jours.

Dans votre déclaration liminaire, vous nous avez dit que le modèle « Chauffeur inc. » n'est pas qu'un enjeu de main-d'oeuvre, mais aussi un échec sur le plan de la gouvernance et de la sécurité. Selon ce que vous voyez sur la route à Simcoe et dans les environs, quel est le risque que ce manque d'application de la loi entraîne pour la sécurité publique, la reddition de compte et les normes sur les heures de service et l'entretien des véhicules? Croyez-vous que le gouvernement fédéral traite ces risques avec le même sérieux que les autres enjeux de sécurité en matière de transport?

Michael Ludwig: La réponse courte est non.

Dans notre secteur, il n'y a pas beaucoup de problèmes de ce genre, mais dans d'autres secteurs où nous allons, c'est un problème. Les camionneurs qui ne sont pas bien formés ou qui contournent la loi sont tout simplement dangereux. Ils ne se soucient pas de l'état de leur matériel. Ils évitent la pesée. Ils passent par des endroits où ils ne se feront pas prendre.

Un de nos principaux corridors de transport se situe entre la frontière de Fort Erie et les installations du Canadien Pacifique de Vaughan. Bien souvent, mes camionneurs passent par l'autoroute Queen Elizabeth et respectent les règles, mais ils vont en voir d'autres qui vont aller jusqu'à Brantford pour contourner les balances et qui vont remonter par l'autoroute 6 pour revenir à Toronto, parce que leur matériel n'est tout simplement pas sécuritaire.

Je suis désolé; quel est le reste de votre question?

Connie Cody: Je pourrais donc dire que...

Les coûts des assurances montent. Je me demande s'ils augmentent selon vous à cause des crimes ou des camionneurs et des entreprises qui sont mal assurés?

Michael Ludwig: Mes coûts d'assurance n'augmentent pas, mais c'est parce que mon entreprise est très sécuritaire.

En général, je présume que les coûts d'assurance montent à cause du manque de camionneurs sécuritaires et de l'exposition accrue aux poursuites judiciaires sur le marché. Ce n'est qu'une question de temps avant que l'on parle d'une poursuite de 1 milliard de dollars. C'est déjà arrivé en Floride, et cela arrivera tôt ou tard ici aussi.

Connie Cody: J'aimerais revenir à M. Hall.

On nous dit de plus en plus que la santé mentale pose de grands problèmes partout au pays et que les camionneurs n'y font pas exception. Les heures de travail qui s'accumulent, l'isolement, le stress et le temps passé loin de sa famille entraînent des conséquences réelles.

Étant donné que la plupart des camions sont maintenant surveillés à l'aide de la consignation électronique obligatoire à l'échelle fédérale et que bien des camionneurs sont payés au mille parcouru, pensez-vous que cette structure à réglementation fédérale crée une pression sur les camionneurs ou encourage la prise inutile de risque, alors qu'ils tentent de maximiser leur millage durant le temps de conduite permis?

• (1655)

Jeff Hall: L'exigence liée aux heures de service que le gouvernement fédéral a créée est équitable pour les camionneurs, mais cette structure met une certaine pression sur les camionneurs. Je vais vous donner un exemple.

Disons que la prochaine ville où je peux m'arrêter dans le Nord de l'Ontario est Thunder Bay et que je me trouve présentement à Marathon, ce qui prend trois heures. Si après une heure, il y a un accident et que les deux voies de circulation sont fermées pendant deux heures, les camionneurs n'ont nulle part où s'arrêter.

La règle des heures de service aide en matière de santé mentale, mais cette structure crée aussi de la pression.

Le président: Merci beaucoup, madame Cody et monsieur Hall.

Nous passons à M. Greaves.

Monsieur Greaves, la parole est à vous pour six minutes.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais commencer par M. Hall.

Merci de votre témoignage, monsieur. J'ai conduit sur les autoroutes du Nord de l'Ontario, mais pas dans un gros camion. J'ai constaté moi-même certaines des difficultés que vous décrivez.

Vous nous avez dit que votre entreprise dessert l'Ouest de l'Ontario jusqu'à la Colombie-Britannique, donc vos camionneurs connaissent les différents types d'application de la loi et d'inspection des provinces de l'Ouest et de l'Ontario.

Pourriez-vous nous parler des différences que votre entreprise et vos camionneurs voient en matière d'application de la loi dans les différentes provinces? Y a-t-il des provinces où l'application de la loi est vraiment plus efficace, plus proactive, plus sécuritaire?

Jeff Hall: Je dirais que les routes contribuent un peu plus à la sécurité dans l'Ouest du Canada, mais sur le plan de la sécurité et de l'application de la loi, 9 fois sur 10, je peux conduire du Sud-Ouest de l'Ontario à la frontière avec le Manitoba avant qu'une balance soit ouverte. Il y en a une à la frontière du Manitoba, à West Hawk, qui ne ferme presque jamais. À partir de là jusqu'à Golden, en Colombie-Britannique, 9 balances sur 10 seront fermées. À Golden, elle sera souvent ouverte elle aussi, mais ce n'est pas rare de conduire de l'Ontario jusqu'à la côte Ouest et que l'on croise seulement une ou deux balances ouvertes.

Will Greaves: Merci.

Durant votre déclaration liminaire, vous avez dit spécifiquement que 6 postulants sur 10 qui veulent travailler pour votre entreprise veulent au fond être des entrepreneurs indépendants fonctionnant sous le modèle « Chauffeur inc. ». C'est une observation intéressante, qui diffère un peu de ce que les autres témoins nous ont dit. Ces témoins nous ont surtout parlé d'entreprises sans scrupules qui emploient des camionneurs selon ce modèle pour éviter de payer des charges sociales.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus là-dessus, s'il vous plaît? Que se passe-t-il avec les camionneurs qui veulent travailler de cette manière?

Jeff Hall: Je pense qu'il y a eu un peu de bruit, ce qui a créé une certaine commotion. Je parlais des transporteurs de type B. Certains d'entre eux veulent travailler avec nous.

Je dirais que la moitié des camionneurs qui postulent dans notre entreprise ne le font que par téléphone. C'est la première question qu'ils vont poser. Dès que nous leur répondons, ils raccrochent.

Parfois, les camionneurs vont se présenter en personne. Comme je l'ai dit, nous sommes situés à la campagne en Ontario, donc c'est rare que les gens viennent nous voir sans avoir un plan en tête. Mais les gens de mon département de la sécurité m'ont donné ces chiffres — 6 postulants sur 10 — pour ce qui est de la situation actuelle, qui est plutôt effrayante.

Nous n'avons jamais fonctionné selon ce modèle qui fait partie de notre industrie. Nous attirons un si grand nombre de camionneurs seulement en raison du bruit qu'EDSC et d'autres — la CS-PAAT — font dans l'industrie.

Will Greaves: Serait-il juste de dire qu'en raison de l'attention récente que le public porte au modèle « Chauffeurs inc. », des postulants vous demandent de travailler de cette manière?

Jeff Hall: Je dirais que c'est plus récent, oui, mais aussi que les chiffres augmentent en raison des avantages — du point de vue de ces camionneurs — que cette situation présente.

Will Greaves: Merci.

Monsieur Ludwig, merci de votre présence parmi nous cet après-midi.

Des témoins précédents nous ont dit qu'ils ont tenté en vain de rencontrer des responsables du ministère des Transports de l'Ontario pour parler des enjeux de l'application de la loi et de la sécurité routière. Pourriez-vous nous parler de l'expérience de votre entreprise pour ce qui est d'exprimer vos préoccupations en matière de sécurité et d'application de la loi auprès du MTO?

• (1700)

Michael Ludwig: C'est plutôt intéressant. Récemment, notre immatriculation d'utilisateurs de véhicules utilitaires portait la marque

« excellent », mais nous avons perdu ce statut, parce que nous ne répondons plus aux normes par 1,3 %. Lorsque nous étions considérés comme excellents, étant donné que nous empruntons souvent l'autoroute Queen Elizabeth, les forces de l'ordre nous poursuivaient sans cesse et cherchaient constamment quelque chose de mal avec nos camions aux balances de Vineland et d'Oakville. Inévitablement, si les agents ne trouvaient rien à redire, ils indiquaient que nos conduites d'air portaient des marques d'usure. C'est une action indéfendable, mais qui nuit à notre bilan d'IUVU.

Depuis que notre bilan est passé d'excellent à satisfaisant, le nombre d'inspections que nous subissons est tombé presque à zéro. Nous sommes passés de 40 à 60 inspections par mois à 0 à 10 inspections par mois. Je présume que c'est ainsi que le ministère traite ses meilleurs transporteurs. On nous inspecte constamment jusqu'à ce que nous échouions à un test.

J'ai réussi à parler de problèmes précis à des responsables du ministère à London, mais c'était carrément impossible de parler aux agents du MTO de Hamilton pour d'autres problèmes. On dirait que c'est un genre de loterie.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Greaves et Ludwig.

[Français]

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 les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Je suis heureux... En fait, c'est une drôle de façon de dire ça. Je dirais plutôt que je suis malheureux de constater que la situation qui m'a été rapportée par les gens de l'industrie au Québec semble assez comparable à celle que vous nous rapportez aujourd'hui. Certains témoins venus témoigner ici, au Comité, nous ont dit qu'il n'y avait pas de problème, que tout allait bien, que le modèle « Chauffeurs inc. » était une des Sept Merveilles du monde. Je suis content d'entendre un son de cloche différent aujourd'hui.

Selon votre expérience, avez-vous l'impression que la montée du phénomène « Chauffeurs inc. » est liée à l'augmentation des accidents sur les routes? Si c'est le cas, quel est le lien à faire entre les deux?

M. Ludwig peut commencer à répondre à la question. M. Hall aura peut-être des commentaires à ajouter ensuite.

[Traduction]

Michael Ludwig: Est-ce que le modèle « Chauffeurs inc. » mène à des problèmes de sécurité? C'est ce que je comprends de votre question.

Oui, c'est clair que ce modèle mène à des problèmes de sécurité. Selon ce modèle, un camionneur pourrait conduire 14 heures d'affilée pour moi, avant d'en faire autant pour M. Hall, mais personne ne saurait qu'il vient de conduire 28 heures sans dormir. C'est clairement un problème de sécurité sur nos routes.

Les « Chauffeurs inc. » deviennent responsables du matériel qu'ils ne possèdent pas. En cas d'accident, où est-ce que la police, le MTO, la SAAQ ou les autorités compétentes doivent aller pour trouver les dossiers d'entretien, d'heures de service et de qualification? Tous ces documents, les transporteurs légitimes comme nous peuvent vous les fournir en 10 minutes. Nous numérisons tous les dossiers d'entretien, mais c'est impossible avec une flotte de « Chauffeurs inc. », parce que ces informations ne sont pas immédiatement accessibles.

Ces gens le savent, et ils s'en tirent à bon compte, même si leurs camions sont dans un piteux état. Ils ne se soucient pas de qui ils vont rencontrer sur la route ou des voitures qu'ils vont écraser.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Des témoins nous ont dit, au Comité, qu'il y avait des gens qui ne voulaient plus conduire en raison des risques. Des anciens chauffeurs quitteraient le milieu parce que c'est rendu impossible.

Avez-vous vécu ça? Est-ce quelque chose qui vous a été rapporté de la part de chauffeurs? Des gens quitteraient l'industrie en raison du trop grand nombre de chauffeurs incompetents et du modèle « Chauffeurs inc. ».

• (1705)

[Traduction]

Michael Ludwig: Oui, c'est bien vrai.

Cela n'arrive pas vraiment avec mes chauffeurs, parce que nous conduisons par un autre secteur, mais je songe aux camionneurs de M. Hall qui vont dans cette direction et qui prennent les autoroutes 11 et 17 et la Transcanadienne.

C'est mortel. C'est terrible à dire, mais les risques qu'un chauffeur fasse un accident là-bas sont sans doute 10 fois plus élevés qu'ici, peut-être plus que cela. C'est inévitable que ces chauffeurs finissent par se retrouver dans un accident.

Je dirais qu'en cinq ans, un chauffeur aura au moins un accident, et ce ne serait pas de sa faute. Quelqu'un tourne dans votre direction, et d'habitude, c'est un autre camionneur. Quand un camion de 80 000 à 140 000 livres vous fonce dessus à 100 ou à 105 kilomètres-heure, on peut imaginer qu'il n'y aura pas beaucoup de survivants.

Voulez-vous devenir une de ces statistiques? Pas moi, et il en va de même pour les chauffeurs. Je peux comprendre que ces chauffeurs délaissent le milieu du camionnage.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Hall, voulez-vous ajouter des commentaires?

[Traduction]

Jeff Hall: Oui, tout à fait.

Une chose mène à l'autre. Le modèle Chauffeurs inc. est un stratagème d'évasion fiscale, qui permet ensuite de se soustraire à l'entretien des camions. On transporte des cargaisons illégales et on emploie — ou plutôt, on embauche — des immigrants illégaux. Tout cela s'entrecroise.

Avons-nous perdu des chauffeurs qui ont peur de se rendre dans le Nord de l'Ontario? Je vais parler précisément du Nord de l'Ontario, car la région m'est particulièrement chère. La réponse: sans au-

cun doute. Le calibre des chauffeurs a exponentiellement diminué d'un bout à l'autre du pays. C'est d'autant plus vrai dans le Nord de l'Ontario, surtout le long de l'extrémité est du lac Supérieur, que j'ai mentionnée. Il faut composer avec des animaux sauvages, les aléas de la météo, des collines, des conducteurs inexpérimentés et des routes mal entretenues. Il ne fait aucun doute qu'une chose s'ajoute à l'autre.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Quelle proportion de l'industrie le modèle « Chauffeurs inc. » occupe-t-il, selon vos estimations? Est-ce 5 %? Est-ce marginal? Est-ce 10 %, 50 %? En fait, avez-vous une idée approximative de l'ordre de grandeur du problème?

[Traduction]

Michael Ludwig: Ai-je...?

Xavier Barsalou-Duval: Je parle du pourcentage.

Michael Ludwig: Vous demandez le pourcentage de chauffeurs inc. dans cette région.

Il y en a un bon nombre. À un certain moment, des entreprises se fiaient à un programme de millage qui disait qu'il y avait x miles de Toronto à Vancouver et que le trajet devait prendre 53,4 heures. On payait donc le salaire minimum pour ce nombre d'heures. Eh bien, c'est...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ludwig.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons passer à M. Motz.

Monsieur Motz, vous avez la parole pour cinq minutes.

Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins.

Madame Horlings, je suis heureux de vous voir. Je vais vous tenir occupée les cinq prochaines minutes. Il est formidable de vous avoir comme témoin.

Dans toute cette discussion sur le camionnage, vous soulevez une question distincte du modèle Chauffeurs inc. J'ai été intrigué par la question du cautionnement, de l'absence de cautionnement. Vous l'avez abordée avant de devoir céder la parole.

Selon vous, quelle est l'incidence sur la sécurité routière, les fabricants, les transporteurs et l'équité au sein du marché lorsque nous avons des transporteurs non cautionnés ou des courtiers en cautionnement, des courtiers de fret, qui ne sont pas assurés?

Stacey Horlings: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vais vous présenter un scénario simple.

Bob était assis dans son sous-sol et parlait à son ami Scott. Scott travaille dans une usine de fabrication et a dit qu'il avait de la difficulté à trouver un camion pour transporter une cargaison à partir de son usine.

Il n'en faut pas plus pour que Bob se charge maintenant de confier à des entreprises de camionnage des cargaisons de son copain Scott. Bob a démarré son ordinateur et se déclare maintenant courtier de fret.

Il inscrit la cargaison sur la plateforme de chargement. Il n'est pas formé. Il n'a pas l'expérience nécessaire pour trouver des transporteurs qualifiés. La seule chose dont Bob se soucie, c'est la quantité d'argent qu'il gagnera d'ici la fin de la journée.

Il confie la cargaison à l'entreprise Camionnage ABC pour 800 \$. Camionnage ABC a besoin de cette cargaison pour permettre au chauffeur de rentrer chez lui. Il remet une facture de 2 500 \$ à son ami, et il vient de gagner 1 700 \$ sans se préoccuper de la personne à qui il a confié cette cargaison ni de la personne derrière le volant.

C'est généralement la situation observée avec le modèle Chauffeurs inc. Nous devons savoir qui se trouve derrière le volant.

Bob est également irresponsable. Il paye la traite à ses amis et dépense tout l'argent, même le 800 \$ pour payer Camionnage ABC.

C'est exactement le scénario observé avec un courtier — ou plutôt, avec certains courtiers.

Il y a trois problèmes ici.

Premièrement, l'entreprise Camionnage ABC n'a pas été payée, et les pressions financières forcent les courtiers à tourner les coins ronds et à embaucher des chauffeurs sous-qualifiés ainsi qu'à reporter des réparations et un entretien essentiels.

Deuxièmement, Bob peut mener ses activités sans formation ni connaissances de l'industrie, et il n'assume aucun risque financier. Il n'emploie pas de chauffeurs, mais il contrôle les décisions qui déterminent directement qui se trouve sur la route.

En dernier lieu, il y a les plateformes de chargement. Elles ne sont pas tenues d'exercer une surveillance. Ces plateformes perçoivent 800 \$ par mois de Camionnage ABC et la même somme de Bob. Tant que les deux parties continuent de payer, le système fonctionne sur le plan financier.

• (1710)

Glen Motz: Ce que vous dites, et vous l'avez brièvement indiqué, c'est que le stratagème des courtiers de fret, qui ne sont pas assurés, est indissociable du modèle Chauffeurs inc. ainsi que des problèmes attribuables à des chauffeurs et à des entreprises sans scrupule qui jouent le jeu.

Il est probablement impossible de mettre un chiffre là-dessus. Vous avez parlé de la sécurité routière, et les témoins de J. & R. Hall Transport et Ludwig Transport ont certainement abordé une partie de la question.

Je suis axé sur les solutions. Nous avons le problème du modèle Chauffeurs inc. Nous avons le problème concernant les courtiers. Quelle est la solution? Comment le gouvernement peut-il présenter la bonne loi ou le bon règlement pour que cela fonctionne?

Le président: Veuillez répondre en l'espace de 15 secondes, s'il vous plaît.

Stacey Horlings: Lorsque la responsabilité est clairement définie et respectée à toutes les étapes d'une transaction financière dans l'industrie du camionnage, la sécurité cesse d'être une considération secondaire et devient plutôt la base du système.

Le président: Merci beaucoup, madame Horlings.

Merci beaucoup, monsieur Motz.

Nous passons à Mme Nguyen.

Madame Nguyen, vous disposez de cinq minutes.

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

J'aimerais remercier les témoins d'être ici aujourd'hui et de présenter certains points de vue dont nous avons certainement besoin dans cette discussion visant à préserver la sécurité sur nos routes.

De toute évidence, pour assurer la sécurité, nous établissons les normes à l'échelle fédérale, mais leur application relève des provinces.

Monsieur Hall, vous avez parlé de votre expérience dans le contexte interprovincial. Compte tenu de cette expérience, pouvez-vous parler de certaines des pratiques exemplaires observées dans les provinces qui font du bon travail pour que nous puissions réfléchir à la façon de recommander un plus grand nombre de ces pratiques partout au pays? Quelles sont les administrations qui effectuent des inspections routières au moyen d'une approche vraiment efficace selon vous?

Jeff Hall: Pour moi, il faut avant tout ouvrir les postes de pesage. À West Hawk, à la frontière du Manitoba et de l'Ontario, le poste ne ferme presque jamais. Nous n'avons pas de routes mal entretenues ni de camions mal chauffés. Il y en a jusqu'à Winnipeg, mais ce n'est plus le cas à l'ouest de la ville.

Il faut ouvrir les postes de pesage. La province a investi des millions de dollars dans quelques nouveaux postes. Il y en a maintenant un juste à l'extérieur de Thunder Bay d'où l'on voit la circulation des deux côtés jusqu'à une distance qui atteint probablement deux miles. Je crois qu'il est ouvert huit heures par jour, peut-être quatre jours par semaine. Il y a une aire de repos pour camionneurs à deux miles de là, ce qui signifie qu'un camionneur qui a dépassé le nombre d'heures permises pour franchir le poste peut s'arrêter à Pass Lake et attendre que les lumières cessent de clignoter. Il poursuit ensuite sa route.

Il est tellement facile pour eux de faire leur travail. Si les postes de pesage étaient ouverts 24 heures sur 24, sept jours sur sept — pas seulement en Ontario, mais dans chaque province —, nous serions tous plus en sécurité, et je ne parle pas uniquement des camionneurs. Tout le monde serait plus en sécurité.

• (1715)

Chi Nguyen: Je suis curieuse de savoir si les autres témoins ont quelque chose à ajouter à propos de pratiques exemplaires ou de considérations que nous pourrions présenter à d'autres ordres de gouvernement ou à d'autres provinces avec qui nous faisons ce travail.

Michael Ludwig: Il faut faire plus de vérifications. Je vais donner l'exemple du ministère des Transports. Il faut délier un peu les cordons de la bourse pour embaucher plus d'inspecteurs, mieux les former, embaucher plus de vérificateurs, se rendre sur le terrain, partout dans l'industrie du camionnage, et obtenir des résultats.

Je vais rapidement donner l'exemple du terminal ferroviaire du Canadien Pacifique à Vaughan. Vous auriez du mal à trouver un agent du ministère des Transports à proximité. Il suffit d'examiner l'équipement qui transite là-bas. On l'appellerait la « ville des amendes » si les forces de l'ordre se rendaient sur place et faisaient leur travail.

Chi Nguyen: Merci beaucoup.

Madame Horlings, aviez-vous quelque chose à ajouter?

Stacey Horlings: Je dois tout simplement ajouter, monsieur le président, que cela commence au sommet, que les expéditeurs et les destinataires doivent savoir qui se présentent à leur porte et qui doit rendre des comptes. Les propriétaires des entreprises de camionnage et les courtiers de fret doivent tous en faire plus. Ils ne doivent plus se préoccuper uniquement de ce qui leur reste dans les poches. Ils doivent payer pour avoir un bon service et un chauffeur qualifié, de l'expédition à la réception.

Chi Nguyen: Je veux également poser quelques questions sur la formation. Je sais que ce n'est pas un rôle que nous jouons ici, mais si nous pensons aux normes nationales que vous aimeriez voir — pour en faire plus à ce sujet —, y a-t-il quelque chose d'autre que vous aimeriez nous proposer d'examiner dans le cadre de notre étude?

Michael Ludwig: La question est-elle pour moi?

Chi Nguyen: Oui.

Michael Ludwig: La formation de base pour débutants, ou MELT, dure 103,5 heures. Lorsque je fais suivre la formation, j'ajoute 30 heures. C'est juste pour la base, avant d'obtenir le permis. Je la paye de ma propre poche. Ces personnes accompagnent ensuite un de mes chauffeurs, qui est formateur, pendant quatre à six semaines, jusqu'à ce que mon formateur estime qu'elles feront correctement le travail. Lorsqu'elles n'atteignent pas ce niveau pendant cette période, mais que nous pensons qu'elles ont le potentiel nécessaire, nous les renvoyons sur les bancs de classe. Si nous ne croyons vraiment pas que c'est un mode de vie pour elles, nous leur disons alors qu'elles doivent peut-être envisager une autre carrière.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ludwig, et merci, madame Nguyen.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Vous nous avez tous les deux fait part des défis rencontrés. Vous avez aussi mentionné à quel point ce phénomène était vraiment une horreur sur les routes et vraiment dommageable à la sécurité.

Est-ce que ce phénomène a également pu avoir un effet sur vos chiffres d'affaires? Si rien n'est fait, dans quelle mesure pensez-vous pouvoir transmettre vos entreprises à la génération suivante? Combien de temps pensez-vous pouvoir durer comme ça?

Monsieur Hall, vous pouvez commencer.

[Traduction]

Jeff Hall: Ce que nous observons et l'effet sur notre entreprise du point de vue financier, c'est que des transporteurs moins scrupuleux font baisser les tarifs. Ils s'adressent à nos clients et les convainquent qu'ils peuvent en faire autant à moindre coût. Nos meilleurs clients mettent alors de la pression sur nous. Ils ne partent pas nécessairement, mais ils mettent de la pression sur nous et nous disent que telle entreprise peut faire le travail pour 500 \$ de moins. Je réponds alors que je vais le faire pour 250 \$ de moins.

Au bout du compte, nos clients doivent être nos partenaires d'affaires. Nous devons réaliser des profits. Dans l'industrie du camionnage, le mot « profit » semble être péjoratif. Les clients vont payer pour le service s'il n'y a personne qui tourne les coins ronds et qui l'offre à moindre coût.

• (1720)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Ludwig, avez-vous quelque chose à ajouter?

[Traduction]

Michael Ludwig: Notre entreprise n'existera probablement plus d'ici la fin de 2027 si les problèmes liés au modèle Chauffeur inc. et à la sécurité routière ne sont pas résolus. C'est tout simplement une question de chiffres.

Nous avons épuisé notre trésor de guerre lors du dernier ralentissement économique. Les pressions déraisonnables exercées par les flottes de Chauffeur inc. sont essentiellement intenables. Je ne vois pas de plan financier possible pour tenir le coup encore bien longtemps. Il ne sert à rien de consacrer de l'argent à quelque chose de mauvais.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: À ce moment-là, comment expliquez-vous que vous, qui êtes des transporteurs ayant de bonnes cotes en matière de sécurité, soyez constamment inspectés, alors qu'il semble qu'on ne met pas d'énergie à attraper les gens qui fonctionnent selon le modèle de « Chauffeurs inc. »?

On a même des communications du gouvernement fédéral mentionnant que, dans le domaine, son approche est éducative. Est-ce que vous pensez que l'approche du gouvernement fédéral est la bonne?

Le président: Il reste 15 secondes pour une réponse.

[Traduction]

Michael Ludwig: Le renforcement des lignes directrices fédérales est la bonne solution. Laissez les provinces emboîter le pas, mais demandez-leur des comptes pour qu'elles respectent les normes fédérales.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ludwig.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

M. Lawrence est le suivant.

Vous disposez de cinq minutes, monsieur.

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

Je vais commencer par vous, madame Horlings, et donner suite aux questions de mon collègue.

Vous avez dit qu'il est difficile d'avoir des véhicules sécuritaires lorsque les transporteurs ne sont pas tenus d'avoir un cautionnement ou une assurance. En général, en matière de fédéralisme, j'ai pour principe qu'il faut recourir à des mesures nationales lorsque c'est nécessaire et à des mesures provinciales lorsque c'est possible. Dans ce cas-ci, je crois sincèrement qu'il faut agir à l'échelle nationale au moyen de données nationales, de permis nationaux et peut-être d'une assurance nationale.

Souscrivez-vous à ces commentaires? Dans l'affirmative, je vous prie de me dire pourquoi.

Stacey Horlings: Oui, je suis du même avis, même pour ce qui est d'avoir un cautionnement et d'assurer une coordination avec la Federal Motor Carrier Safety Administration aux États-Unis. Si un courtier décide de ne pas payer une entreprise américaine de camionnage et que j'essaie de mettre la main sur son cautionnement, je me heurte parfois à un refus catégorique, car le cautionnement est déposé ou obtenu du côté canadien. D'un point de vue national, j'estime sans l'ombre d'un doute que ces choses doivent être en place.

Philip Lawrence: D'après ce que vous venez tout juste de dire, si vous présentiez une demande, il serait plus facile de percevoir l'argent auprès d'un transporteur américain que d'un transporteur canadien. Ai-je bien compris?

Stacey Horlings: Techniquement, oui, ce serait plus facile, car il n'y a rien en place au Canada pour protéger la perception de l'argent. Aux États-Unis, il y a au moins un cautionnement qui nous permet de le faire.

Philip Lawrence: Merci beaucoup de la réponse. C'est un témoignage très utile.

Je vais maintenant me tourner vers vous, monsieur Hall et monsieur Ludwig.

Monsieur Ludwig, merci pour des échanges très francs. Il ne doit pas être facile de dire ce que vous venez tout juste de dire.

Je soupçonne que même si le modèle Chauffeur inc. est problématique — comprenez-moi bien —, il est aussi souvent symptomatique. Il n'est pas seulement question de la perte des cotisations au Régime de pensions du Canada et d'autres choses à l'origine du problème. Je crois qu'il y a aussi un lien plus important avec des choses comme la formation inadéquate et l'entretien inapproprié des véhicules. Êtes-vous tous les deux du même avis?

Michael Ludwig: Vous avez parfaitement raison, monsieur.

Jeff Hall: Tout à fait.

Philip Lawrence: Merci beaucoup.

Par ailleurs, monsieur Ludwig, votre témoignage m'a vraiment fait comprendre que même si ces discussions sont nécessaires, il faut vraiment agir maintenant, et que si le gouvernement fédéral n'agit pas dans un délai raisonnable, un tort irréparable sera fait à votre très importante industrie.

Êtes-vous également du même avis? Pouvez-vous en dire plus long sur les répercussions possibles?

• (1725)

Michael Ludwig: Oui, absolument. Si nous ne faisons rien, le choix auquel je fais face aujourd'hui, à mesure que nous allons de l'avant et, comme je l'ai dit, probablement d'ici la fin de 2027, consiste à fermer ou non les portes de mon entreprise. Si je décide de poursuivre mes activités, et que vous ne faites rien, je vais devoir adopter le modèle Chauffeur inc. Il n'y aura autrement pas d'autre issue pour moi. Je ne peux tout simplement pas gagner assez d'argent pour survivre.

Philip Lawrence: Monsieur Hall, voulez-vous vous prononcer à ce sujet?

Jeff Hall: Les salaires représentent probablement la partie la plus importante de nos coûts. Le carburant arrive en deuxième place. Pour ce qui est de nos salaires, nous avons observé une augmentation de 30 % de nos frais accessoires. Si nous pouvions les éliminer et fonctionner conformément au modèle Chauffeur inc.,

puis si nous pouvions éliminer les efforts déployés pour réparer et entretenir notre équipement, nous pourrions réduire les prix, mais nous ne rendrions service à personne.

Il n'y aura aucun avenir pour les entreprises familiales dans l'industrie du camionnage.

Philip Lawrence: N'êtes-vous pas d'accord avec Mme Horlings pour dire que des renseignements nationaux sont nécessaires? Selon moi, le manque de renseignements nationaux et de contrôle fait partie des choses qui entraînent un nivellement par le bas. Êtes-vous également d'accord avec cette affirmation?

Jeff Hall: [Inaudible]

Michael Ludwig: Je suis du même avis.

Philip Lawrence: Merci.

C'est bon.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Pour terminer cette série de questions, nous allons céder la parole à M. Kelloway, qui se joint à nous en ligne.

Monsieur Kelloway, vous avez cinq minutes à votre disposition.

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

Bonjour aux témoins. De toute évidence, les témoignages d'aujourd'hui sont très importants.

Juste au-dessus de mon épaule droite — je ne sais pas si vous pouvez voir —, il y a un casque et une lanterne de mineur. Mon père a été responsable du sauvetage aux mines du Cap-Breton pendant des années. J'ai entretenu des liens serrés avec lui dans ma jeunesse. La quantité d'efforts consacrés à la formation, à la formation complémentaire et à la vérification pour le sauvetage... Pour ceux qui ne le savent pas, en cas de crise, pour sortir ou aider d'une certaine façon quelqu'un, les hommes qui descendaient sous terre suivaient une formation rigoureuse — cela ne se limitait pas à une seule formation —, et il y avait toujours une vérification par la suite.

Deux ou trois choses viennent à l'esprit, et le député Lawrence les a abordées. Jusqu'à maintenant dans les témoignages, en provenance de diverses sources, nous avons entendu parler d'un manque de formation, de formation complémentaire et de contrôle, ainsi que d'un manque de reddition de comptes compte tenu du manque de contrôle et de formation.

Je veux commencer par M. Hall, puis je passerai à M. Ludwig et à Mme Horlings pour un deuxième tour. En vue de présenter des recommandations, je veux m'assurer auprès de vous que nous avons la bonne terminologie. J'entends dire que nous devons investir davantage dans le contrôle, la formation et la reddition de comptes, qu'il faut faire plus de vérifications et d'inspections. Ce n'est pas le seul remède, mais une partie du processus nécessaire pour essayer d'améliorer les choses.

J'entends également parler — et pas seulement dans ces témoignages — d'une base de données nationale. Je veux vous poser la question suivante. J'entends parler d'une participation accrue du gouvernement fédéral dans la gestion de la formation et de la formation complémentaire, car c'est une démarche commune. La province prend certaines mesures et nous en faisons autant. Nous pourrions peut-être commencer là, monsieur Hall, car je veux voir la prochaine génération de gens comme vous sur la route. Monsieur Ludwig, je ne veux pas vous voir fermer les portes de votre entreprise. Madame Horlings, je veux vous voir continuer ce que vous faites.

Monsieur Hall, nous pourrions commencer par la formation, le contrôle et les recommandations, et parler également de la base de données nationale et d'une participation accrue du gouvernement fédéral dans ce qui est traditionnellement un domaine provincial.

Jeff Hall: Il faut absolument que le gouvernement fédéral ait un rôle à jouer en matière de formation. Nos chauffeurs peuvent travailler dans plusieurs provinces et territoires. S'il y a délivrance graduelle des permis, un chauffeur pourrait conduire en Saskatchewan, entre Regina et Saskatoon, par exemple, sans nécessairement devoir posséder l'expérience d'un gars qui part de Calgary en pleine nuit avec une citerne double remplie de carburant.

La formation des chauffeurs doit être progressive. Il doit y avoir une reddition de comptes du point de vue de la sécurité et de la conformité. Le régime doit être mis en place à l'échelle fédérale, mais il faut aussi que toutes les provinces y adhèrent. Certaines provinces font preuve d'un peu de laxisme, et d'autres sont davantage intéressées. Il faut faire pression sur tous les gouvernements, mais des changements doivent absolument être apportés, sans quoi des entreprises comme la nôtre disparaîtront, et les routes ne feront que devenir plus dangereuses encore.

● (1730)

Mike Kelloway: D'accord.

Monsieur Ludwig.

Michael Ludwig: Vous avez demandé des solutions.

Mike Kelloway: Oui.

Michael Ludwig: En ce qui concerne la formation et tout le reste, je suis d'accord avec M. Hall.

Il y a deux solutions très simples que ce comité pourrait sans doute mettre en place en quelques heures, voire en quelques semaines. Il y a d'abord les feuillets T4A qui doivent être délivrés pour tout le monde, depuis l'expéditeur jusqu'aux échelons inférieurs de la chaîne. Il faut suivre la trace de l'argent. Vous avez tous regardé ces émissions sur le crime où c'est toujours le *modus operandi*. C'est en suivant la trace de l'argent que l'on peut tirer les choses au clair.

Nous devons également cesser de fournir une assurance de dernier recours à des entités commerciales à but lucratif. Tout ce que nous faisons ainsi, c'est assurer des gens qui ne devraient pas l'être. C'est avec l'argent de mes impôts que l'on va payer de fortes indemnités à l'issue des jugements qui seront rendus. Si les meilleurs cerveaux en analyse des risques choisissent de ne pas assurer ces personnes, pourquoi diable le gouvernement le ferait-il? Les meilleurs actuels ne travaillent pas pour le gouvernement; ils sont à l'emploi du secteur privé. Ils ne veulent pas assurer ces gens-là, alors pourquoi le faites-vous?

Mike Kelloway: M. Lawrence a mentionné quelque chose, et j'aimerais simplement savoir ce que vous en pensez — tout le monde, en fait. Nous allons commencer par Mme Horlings.

Le phénomène Chauffeur Inc. est évidemment au centre de cette étude. C'est un aspect important de cette problématique, mais celle-ci ne serait-elle pas encore plus profonde? Je veux simplement le confirmer. Lorsque nous essayons d'établir quels sont les priorités et les problèmes, nous nous concentrons évidemment sur Chauffeur Inc., mais j'ai entendu aujourd'hui différentes choses au sujet des relais routiers, de l'état des routes et du manque de pesées, autant d'éléments influant grandement sur la sécurité.

La pratique Chauffeur Inc. pose problème de votre point de vue, je vous l'accorde, mais il semble y avoir bien des problématiques plus profondes qui entrent en jeu, n'est-ce pas?

Stacey Horlings: Voulez-vous que je réponde en premier?

Mike Kelloway: Bien sûr.

Le président: Nous n'avons du temps que pour vous, madame Horlings, alors je vous demanderais de bien vouloir répondre en une vingtaine de secondes.

Stacey Horlings: Il y a de nombreux problèmes profonds qui doivent être réglés dans l'industrie du camionnage, y compris celui soulevé par M. Ludwig au sujet des assurances. Chaque fois qu'une transaction financière a lieu au sein de l'industrie, elle doit être examinée. C'est aussi simple que cela.

Mike Kelloway: Merci, madame Horlings.

Le président: Merci, madame Horlings.

Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Au nom de l'ensemble du Comité, je tiens à remercier nos trois témoins d'avoir été des nôtres aujourd'hui et de nous avoir fait bénéficier de leur expérience en tant que propriétaires et exploitants d'entreprises de camionnage dans différentes régions du pays. Tout cela est très utile pour notre étude et très éclairant pour nos membres.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes, le temps que les témoins du prochain groupe prennent place.

Je tiens à souhaiter à nos témoins d'aujourd'hui qui quittent Ottawa un bon retour à la maison.

La séance est suspendue.

● (1730)

(Pause)

● (1740)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

[Français]

Chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins.

Nous recevons deux représentants de l'Association des professionnels du dépannage du Québec. Nous avons M. Réjean Breton, président-directeur général.

[Traduction]

Nous recevons également M. Mike Burstall, vice-président.

De Carmen Transportation Solutions Ltd., nous accueillons M. Vince Tarantini, président.

Merci à vous trois de bien vouloir comparaître devant nous aujourd'hui.

Nous allons d'abord entendre vos observations préliminaires.

[Français]

Je cède la parole à M. Breton pour cinq minutes.

Réjean Breton (président-directeur général, Association des professionnels du dépannage du Québec): Merci beaucoup, membres du Comité, de nous accueillir aujourd'hui.

L'Association des professionnels du dépannage du Québec représente 385 entreprises liées à l'industrie du dépannage routier sur l'ensemble du territoire québécois. Ces entreprises effectuent des appels d'urgence 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, entre autres pour les corps policiers, dont la Sûreté du Québec, en vertu d'un protocole d'entente de service, ainsi que pour des agents de la paix de Contrôle routier Québec.

Nous participons également à plusieurs tables de concertation, entre autres avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable ainsi qu'avec la Société de l'assurance automobile du Québec.

Nous désirons aujourd'hui vous sensibiliser à l'émergence du phénomène « Chauffeurs inc. » et à ses répercussions.

Nous vous faisons grâce de tous les autres éléments qui ont déjà été déposés à ce jour devant ce comité et soigneusement détaillés par les autres associations liées à l'industrie du camionnage au Québec, entre autres l'Association du camionnage du Québec, représentée ici aujourd'hui, ainsi que les autres associations de camionnage au Canada.

En ce qui concerne l'industrie du dépannage routier, voici les défis auxquels nous faisons face.

Plusieurs camions-remorques liés au modèle « Chauffeurs inc. » circulent sur les voies publiques. Lorsqu'ils sont en difficulté à la suite d'une collision, d'un enlèvement ou d'une panne, les corps policiers, conformément à une exigence de l'entente, obligent les entreprises de remorquage à intervenir.

De plus, lors d'une défectuosité mécanique — nous en constatons au quotidien —, un agent de la paix de Contrôle routier Québec peut effectuer la saisie d'un véhicule lourd et exiger son entreposage en fourrière. Cependant, lorsqu'il y a défaut de paiement ou abandon d'un véhicule qui n'est pas réclamé par ce type de chauffeur, les gardiens des fourrières sont aux prises avec des camions qui occupent de l'espace d'entreposage, sans compter la gestion environnementale liée à la Loi sur la qualité de l'environnement.

Mis à part quelques véhicules lourds liés au modèle « Chauffeurs inc. » qui peuvent par hasard être assurés et pour lesquels nous recevons parfois une compensation financière, la majorité des véhicules lourds entreposés ne sont pas réclamés. Si nous osons parfois accepter le paiement d'une facture par carte de crédit, celle-ci est annulée quelques heures plus tard par le chauffeur lié au modèle « Chauffeurs inc. », qui prétend avoir été victime d'une fraude.

Certaines compagnies de remorquage se voient maintenant forcées d'assumer illégitimement des frais de non-paiement pour des services rendus à la demande des agents de la paix. À titre d'infor-

mation, le montant s'élève à 3,8 millions de dollars pour ces deux dernières années.

La recherche de solutions robustes doit s'effectuer selon une approche associée et intégrée, et elle doit être basée sur la concertation entre les divers acteurs.

Voici ce que nous recommandons.

Étant donné notre obligation d'intervenir, à la demande des autorités, pour dégager le réseau routier, l'Association des professionnels du dépannage du Québec et l'ensemble de l'industrie routière du Canada demandent, parmi les différentes mesures à mettre en place, un mécanisme de garantie de paiement à l'égard des entreprises de remorquage.

De plus, nous croyons que les expéditeurs qui profitent financièrement du phénomène « Chauffeurs inc. » doivent être dans la chaîne de responsabilité administrative et opérationnelle, car, en fermant les yeux, ils sont complices de cette arnaque nationale.

Les administrateurs des lois et des règlements doivent obtenir et sentir le leadership de tous les élus, et ce, sans égard à leur allégeance politique. On doit légiférer non seulement en ce qui concerne le Code de la sécurité routière du Québec et celui de chaque province, mais également en ce qui concerne le Code criminel et le système pénal.

Nous aimerions également avoir un mécanisme d'assurance pour vérifier si les véhicules lourds sont assurés ou non.

En tout respect, l'industrie du dépannage routier fait confiance à la Chambre des communes et à ce comité pour prendre acte de ce fléau national, qui va nuire grandement à l'économie nationale si rien n'est fait.

Je vous sou mets le tout respectueusement.

Merci.

• (1745)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Breton.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Tarantini.

Vous avez cinq minutes. À vous la parole.

Vince Tarantini (président, Carmen Transportation Solutions Ltd.): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous.

Je suis un transporteur basé en Ontario, et mon entreprise exerce ses activités dans cette industrie depuis plus de 40 ans, en mettant toujours l'accent sur la sécurité et la conformité. Je suis ici parce que ce qui se passe dans l'industrie du camionnage n'est plus seulement un problème commercial. C'est devenu une question de sécurité publique et de concurrence déloyale.

La crise a pris une telle ampleur que les outils provinciaux ne suffisent plus. Une collaboration accrue avec le gouvernement fédéral est désormais nécessaire. Je vais souligner plusieurs éléments qui me préoccupent tout particulièrement.

Le premier élément est la délivrance des permis et la formation. C'est lors du processus d'évaluation que l'on constate qu'il y a un problème. Les chauffeurs arrivent avec des permis commerciaux valides et plusieurs années d'expérience dans l'industrie, mais leur niveau de compétence est souvent bien en deçà de ce qu'il devrait être. Et je ne parle pas ici des nouveaux chauffeurs. Il s'agit de chauffeurs qui ont des années d'expérience et qui ont encore de la difficulté à accomplir des tâches de base. Que cela résulte d'une fraude, d'un contrôle insuffisant ou d'une formation de mauvaise qualité, le résultat est le même: des gens entrent dans l'industrie avec des titres de compétence qui ne correspondent pas à leurs capacités réelles. Lors de discussions privées avec des chauffeurs, il est courant d'entendre dire que les permis peuvent être obtenus via des réseaux non officiels, plutôt qu'au moyen d'une formation adéquate aboutissant à des examens réussis. Voilà qui illustre bien les défaillances du système de formation et de délivrance de permis.

Le deuxième élément est la classification erronée des chauffeurs. Loin d'avoir disparu, ce problème a évolué au fil d'un processus d'adaptation. Mon service de recrutement signale que de nombreux chauffeurs cherchent toujours activement à prendre des dispositions pour se soustraire aux obligations découlant normalement d'un emploi. Certains transporteurs continuent de structurer leur travail de manière à masquer de véritables relations d'emploi. Les pressions exercées par les forces de l'ordre ont changé la forme que cela peut prendre, mais les fautifs continuent de sévir. Emploi et Développement social Canada doit adapter ses mesures d'application de la loi.

Le troisième élément concerne les échappatoires dans le domaine de l'assurance. La Facility Association a été créée il y a des décennies comme mécanisme de dernier recours pour les conducteurs ne pouvant obtenir une assurance par d'autres moyens, et non comme modèle d'exploitation permanent pour les flottes de camionnage. Aujourd'hui, certains transporteurs l'utilisent de façon stratégique pour éviter d'avoir à satisfaire aux normes de souscription habituelles. Cela permet aux transporteurs non sécuritaires ou non conformes de rester en activité à des coûts artificiellement bas. Bien que la réglementation des assurances soit principalement provinciale, l'utilisation abusive de cette assurance de dernier recours par l'entremise de la fausse représentation et de la sous-déclaration devrait soulever à l'échelon fédéral des préoccupations liées à la fraude, au respect des normes du travail, à la sécurité routière et au commerce transfrontalier.

Le quatrième élément est l'application déficiente de la loi à l'égard des entreprises. Les efforts d'application de la loi sont fortement concentrés sur les contrôles routiers, tandis que la non-conformité des entreprises demeure en grande partie non détectée. On déplore un manque d'harmonisation entre les systèmes fédéraux en matière de fiscalité, d'emploi et d'enregistrement des entreprises et les mécanismes de surveillance des transports. Cela va des parcs à camions illégaux jusqu'au contournement des processus de certification de sécurité du programme InspectiON, en passant par les modèles d'affaires qui semblent conformes sur papier, mais qui ne le sont pas en pratique, et les changements fréquents de l'identité des entreprises pour échapper aux vérifications réglementaires. Ce ne sont pas des problèmes isolés, mais plutôt des enjeux interreliés qui nous amènent invariablement à conclure à un manque de coordination et de contrôle de la part des instances responsables.

En conclusion, le Comité a l'occasion de remettre de l'ordre dans une industrie essentielle à l'économie canadienne. Nous ne demandons pas d'être protégés contre la concurrence. Nous réclamons une concurrence équitable, la juste application des lois existantes et la

collaboration dans un domaine où les seuls outils provinciaux ne suffisent plus à la tâche.

Merci.

• (1750)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tarantini.

Nous allons passer directement aux questions.

Je cède la parole à M. Albas.

Vous avez six minutes.

[Français]

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

Il est important pour moi de mentionner que les témoignages d'aujourd'hui sont très importants. Je précise que j'ai demandé que l'Association des professionnels du dépannage du Québec soit présente ici. Je vous remercie pour ça.

Pour commencer, pouvez-vous nous dire de quelle province provient la majorité des véhicules qui sont abandonnés?

Réjean Breton: Lorsque nous discutons avec nos collègues en dépannage routier d'autres provinces canadiennes, nous constatons que le nombre de véhicules entreposés et abandonnés est le même partout, au prorata. Par exemple, dans les Maritimes, où circulent moins de véhicules lourds associés au modèle « Chauffeurs inc. », bien entendu, il y a moins de véhicules entreposés dans les fourrières.

Je crois que, de l'Ouest canadien jusqu'aux Maritimes, le Québec et l'Ontario sont d'importantes artères du réseau routier sur lesquelles roulent beaucoup de camions associés au modèle « Chauffeurs inc. », surtout sur les grands axes routiers comme les autoroutes et la Transcanadienne.

Dan Albas: Quelle est la source de ces véhicules? Y a-t-il une province en particulier qui en est la source?

Réjean Breton: Excusez-moi, parlez-vous de la source des véhicules ou de la sorte de véhicule?

[Traduction]

Dan Albas: Je parle de la province d'où viennent les camions. Y a-t-il une province qui se démarque?

[Français]

Réjean Breton: D'accord.

Ce que nous constatons lorsque nous remorquons les véhicules des chauffeurs au rabais, c'est que la plupart d'entre eux, pour ne pas dire la grande majorité, sont immatriculés en Ontario.

Dan Albas: Combien de véhicules ont été abandonnés dans votre province?

Réjean Breton: Actuellement, au Québec, 312 camions de chauffeurs au rabais sont dans les fourrières, ce qui représente 3,8 millions de dollars en factures déposées par des compagnies de remorquage. Bien entendu, le chiffre de 3,8 millions de dollars est plus élevé aujourd'hui. Cependant, il y a des compagnies qui n'ont pas encore déposé leurs factures à notre bureau, parce qu'elles croient qu'elles vont être payées d'ici quelques jours ou quelques semaines. Elles le souhaitent, d'ailleurs.

Dan Albas: Nous avons entendu beaucoup d'allusions à un nivellement par le bas. Quels en sont les résultats pour votre industrie, particulièrement pour les petites entreprises qui exercent leurs activités au Québec?

Réjean Breton: Étant donné qu'au Québec, toutes les entreprises de remorquage se doivent d'avoir un protocole d'entente, bref un contrat, avec un corps policier, elles ont l'exclusivité pour intervenir sur le réseau routier. Cependant, étant donné qu'environ 78 % des véhicules lourds qui sont remorqués sont des véhicules issus du modèle « Chauffeurs inc. », vous pouvez imaginer la valeur financière de ce qu'elles ont à absorber pour gérer ce problème.

Beaucoup d'entreprises au Québec envisagent la possibilité de ne pas renouveler leur protocole avec la Sûreté du Québec, pour ne pas être obligées d'intervenir. Bref, elles vont choisir leur clientèle. Si elles ont à remorquer un véhicule d'une compagnie ou d'un transporteur fiable, bien entendu, elles vont intervenir. Si ce n'est pas le cas et qu'il s'agit d'un véhicule d'un chauffeur au rabais, il peut y avoir une pression induite pour intervenir afin de dégager le réseau routier, et ce, bénévolement. Or, ce n'est pas écrit dans le contrat qu'elles doivent travailler bénévolement pour dégager le réseau routier à la demande de l'État.

Donc, si des entreprises de dépannage au Québec décident de ne plus renouveler leur protocole d'entente, c'est certain qu'il va y avoir un problème de sécurité routière.

• (1755)

Dan Albas: C'est tragique. C'est une mauvaise situation, c'est sûr.

À votre avis, est-ce qu'il y a des solutions qui régleraient cette situation, comme une nouvelle approche fédérale ou une réglementation pour l'industrie en général? Quel changement particulier serait le meilleur, selon vous?

Réjean Breton: Selon nous, mis à part les recommandations que j'ai mentionnées précédemment, le gouvernement fédéral doit avoir un partenariat entre autres avec le Bureau d'assurance du Canada afin qu'on puisse obtenir sur-le-champ, ponctuellement et à toute heure, une vérification pour déterminer si un véhicule lourd, peu importe sa provenance, peut faire l'objet d'une assurance ou non. C'est la première chose qui doit être envisagée sur le terrain. Comme je vous l'ai mentionné précédemment, intervenir bénévolement à la demande de l'État représente un problème économique auquel on ne pourra plus faire face d'ici quelques mois au Québec.

[Traduction]

Dan Albas: Je vais poser rapidement une dernière question. On nous a dit que cette assurance de dernier recours n'était pas suffisante. Croyez-vous qu'il devrait y avoir une norme fédérale en matière d'assurance, ainsi qu'une vérification lorsqu'une entreprise de camionnage ou une personne transite par une autre province?

Mike Burstall (vice-président, Association des professionnels du dépannage du Québec): Je vais répondre à cette question.

Oui, on demande de pouvoir vérifier l'assurance, c'est-à-dire que l'agent de police ou l'intervenant sur place puisse le faire sur-le-champ.

Le chauffeur peut l'annuler le lendemain. Il aura une assurance le jour même — avec une attestation en bonne et due forme —, mais il peut l'annuler le lendemain, et dès lors il n'est plus assuré.

Le président: Merci, monsieur Albas. Malheureusement, votre temps est écoulé.

Merci à nos témoins d'avoir répondu à ces questions.

Nous passons maintenant à M. Greaves.

Vous avez six minutes.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

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

Ma première question s'adresse à M. Tarantini. Je vous remercie de votre déclaration préliminaire. Vous avez mentionné que les permis sont parfois obtenus par l'entremise de réseaux personnels, et je me demande si vous pourriez nous en dire plus à ce sujet. Les permis de camionnage sont délivrés par les autorités provinciales compétentes. Lorsque vous dites qu'ils sont obtenus par l'entremise de réseaux personnels, s'agit-il de fraude? Quel est le mécanisme en place?

Je ne sais pas si vous pouvez nous apporter des précisions à cet égard.

Vince Tarantini: Les permis de conduire ne sont pas uniquement émis par le gouvernement à l'issue d'un examen; certains se sont arrogés le pouvoir de délivrer des permis. Je n'ai jamais envisagé de le faire, parce que c'est une très lourde responsabilité qui devrait être prise au sérieux par ceux qui le font.

De nombreuses écoles de conduite ont récemment fait les manchettes et ont dû fermer leurs portes en raison des activités frauduleuses qu'elles avaient entreprises. Ce n'est pas un secret. La plupart des chauffeurs le savent, qu'ils aient obtenu leur permis en payant des droits de plusieurs centaines de dollars ou suivi une formation dont les frais ont grimpé jusqu'à 10 000 \$ lorsque le programme de formation obligatoire pour débutants est entré en vigueur, il y a plusieurs années. La concurrence a commencé à faire baisser les prix, bien sûr, mais pas au point où l'on paierait des centaines de dollars, au lieu de montants comme 7 000 \$, 8 000 \$ ou 9 000 \$, pour un permis.

Will Greaves: Je vous remercie de cette précision.

À votre avis, ne pourrait-on pas s'attaquer au modèle « Chauffeurs inc. » en assurant une surveillance plus étroite des écoles de conduite en ce qui concerne la délivrance des permis, ainsi que certains des autres éléments qui ont été présentés au Comité?

Vince Tarantini: Oui, et il y a une association qui fait beaucoup de lobbying en ce sens. Notre industrie veut que les chauffeurs soient mieux formés. N'est-ce pas d'ailleurs ce que tout le monde souhaite? Si vous prenez un taxi ou un autobus ou que vous croisez un véhicule commercial sur la route, vous pouvez ainsi avoir une certaine garantie que la personne a été formée correctement et que vous n'avez pas à vous inquiéter — mais les chauffeurs en question n'ont pas reçu une telle formation de qualité.

Will Greaves: Dans le même ordre d'idées, serait-il souhaitable, à votre avis, d'avoir une norme nationale ou fédérale quelconque, au lieu de voir chaque province exercer une surveillance variable des écoles de conduite en fonction de différentes normes relevant de sa compétence propre?

• (1800)

Vince Tarantini: Oui, bien sûr, mais il doit y avoir un processus de mentorat et une démarche progressive pour obtenir les résultats souhaités, un peu comme M. Hall l'indiquait précédemment.

Pour beaucoup de métiers, les apprentis doivent suivre une formation pratique pour obtenir leur accréditation. Le camionnage fait figure de parent pauvre à ce chapitre, même si l'on confie aux nouveaux chauffeurs des engins pouvant à tout moment se transformer en armes de destruction sur nos routes.

Bon nombre des chauffeurs auxquels je peux parler après un accident n'ont pas d'explication claire à fournir quant à la façon dont ils se sont retrouvés dans une telle situation. Ils ne s'en souviennent tout simplement pas. Ils ne comprennent pas comment ils ont quitté la route ou comment l'accident s'est produit. Aujourd'hui, nous avons l'avantage d'avoir beaucoup de caméras vidéo dans nos flottes, dans d'autres flottes et sur les médias sociaux. Les chauffeurs ne sont tout simplement pas prêts à faire face à la situation qui a provoqué l'accident avant qu'elle se présente. On leur repasse les images en remontant jusqu'au début de l'incident pour leur indiquer à quel moment ils ont commis une erreur.

Il est un peu tard pour former les chauffeurs, mais il faut le faire, même à ce stade.

Will Greaves: Mieux vaut tard que jamais. Merci.

Ai-je le temps de poser une autre question, monsieur le président? Il me reste 30 secondes. Merveilleux.

Ma question s'adresse à M. Burstall. Merci beaucoup d'être des nôtres.

De nombreux témoins nous ont dit, y compris aujourd'hui, que les violations du droit du travail — en particulier en ce qui concerne les heures supplémentaires, les périodes de repos et les protocoles de sécurité — peuvent être considérablement sous-déclarées par les chauffeurs des secteurs du camionnage et du remorquage. D'après votre expérience, qu'est-ce qui explique ce phénomène, et quel serait le moyen le plus efficace d'y remédier?

Mike Burstall: Parlez-vous de la sous-déclaration par le truchement des journaux de bord électroniques et des mécanismes semblables?

Will Greaves: Oui.

Mike Burstall: L'industrie du remorquage est réglementée au moyen de journaux de bord électroniques. Dans notre cas, cet aspect est très bien pris en charge.

D'un autre côté, en ce qui concerne le transport, je crois comprendre qu'ils trouvent des moyens de contourner les règles, comme ils l'ont fait avec le journal de bord papier auparavant. Je suis entrepreneur à Montréal. Nous faisons du remorquage sur plusieurs autoroutes de la ville. Je n'ai jamais vu autant d'accidents qu'au cours des cinq dernières années. Beaucoup d'entre eux impliquent des chauffeurs non expérimentés. Ils entrent dans un stationnement et frappent un poteau électrique. Par le passé, un chauffeur aurait tenté de faire marche arrière et aurait été en mesure d'éviter l'obstacle. Maintenant, avec « Chauffeurs inc. », ils savent comment aller de l'avant, et c'est tout. Ils ne savent pas comment faire marche arrière. Ils frappent le poteau et poursuivent leur route. Ils détruisent toutes sortes de structures et heurtent les ponts d'étagement. Dans des situations où un chauffeur ferait normalement marche arrière, ils essaient d'aller de l'avant.

Le manque d'expérience est un problème important au sein de l'industrie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

Merci, monsieur Burstall.

[Français]

Nous poursuivons avec M. Barsalou-Duval.

Vous avez la parole pour six minutes.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Breton, dans votre mot d'ouverture tout à l'heure, vous avez dit que vous en aviez pour 3,8 millions de dollars en factures impayées. Pour moi, 3,8 millions de dollars, ça semble un gros chiffre. Au jour le jour, qu'est-ce que ça représente concrètement, sur le terrain? Est-ce que ça veut dire que vous en voyez un cas par jour, dix par jour, ou un par semaine?

Par ailleurs, comment fait-on la comparaison entre les véhicules issus du modèle « Chauffeurs inc. » et les véhicules normaux sur la route? En fait, qu'est-ce qui vous indique qu'il y a beaucoup plus de véhicules issus du modèle « Chauffeurs inc. »? Avez-vous des chiffres là-dessus?

Réjean Breton: En 2024, nous les avons recensés. Notre association a un canal de communication interne provenant de ses membres. Nous leur avons demandé, il y a deux ans, de nous l'indiquer chaque fois qu'ils faisaient une intervention auprès d'un camion lourd utilisé par le modèle « Chauffeurs inc. ». À titre d'information, en 2024, il y avait trois incidents par jour au Québec impliquant des véhicules utilisés par le modèle « Chauffeurs inc. ». Ça comprend les incidents mineurs, comme mon collègue M. Burstall l'a mentionné précédemment.

● (1805)

Xavier Barsalou-Duval: C'est donc trois par jour pour les chauffeurs au rabais. Combien y en a-t-il eu pour les autres?

Réjean Breton: Comme je l'ai mentionné tantôt, 78 % des camions lourds que nous remorquons actuellement sont conduits par des chauffeurs au rabais. C'est donc trois camions sur quatre. Je peux vous dire que, dans le cas du quatrième camion, qui est celui d'un transporteur qui ne participe pas nécessairement au modèle « Chauffeurs inc. », il s'agit réellement d'un accident. Dans le cas des autres, nous savons que l'accident a été causé par de la négligence routière, en raison du manque de compétence du chauffeur.

Comme opérateurs de dépanneuses, nous sommes en première ligne, alors nous sommes en mesure de vérifier ça, au même titre que les agents de la paix, bien entendu. Nous faisons partie des quatre premiers intervenants à arriver sur les lieux d'un incident routier, entre autres un enlèvement ou un accident.

Je vous ai mentionné précédemment qu'il y avait eu trois incidents par jour en 2024. En 2025, c'était quatre par jour. Imaginez-vous: l'année passée au Québec, il y a eu presque 1 200 incidents impliquant des chauffeurs au rabais. De ce nombre, comme l'ont mentionné les médias, nous savons très bien qu'il y a malheureusement eu des accidents ayant blessé des gens et des accidents mortels. C'est très malheureux.

Je le répète: nous constatons que les incidents routiers impliquant ce type de clientèle sont dus à de la négligence, comparativement aux autres.

Xavier Barsalou-Duval: Vous dites qu'à peu près les trois quarts de ces accidents sur la route impliquent des chauffeurs au rabais. À mon sens, quand il s'agit d'un cas nécessitant un remorquage, il est assez clair qu'il y a un effet sur la sécurité routière.

Plus encore, comment faites-vous pour savoir qu'un véhicule est utilisé par le modèle « Chauffeurs inc. »? Comment faites-vous pour distinguer ces véhicules? Y a-t-il des indices ou des façons de le savoir?

Réjean Breton: Comme le dit le proverbe, « une image vaut mille mots ».

Tout d'abord, nous constatons que la plaque d'immatriculation du véhicule n'est même pas fixée à l'aide des écrous. Bien souvent, elle est fixée à l'aide d'un élastique, d'une corde ou d'attaches de plastique. C'est parce que ces chauffeurs la changent de façon aléatoire, probablement en fonction de la province où ils vont être ou s'ils ont eu un incident routier. C'est le premier élément que nous constatons.

Nous constatons aussi, bien entendu, l'état du véhicule. Nous n'avons qu'à observer les pneus, au préalable. Nous pouvons aussi constater si, en l'espace de quelques minutes après qu'il a été stationné, il y a un écoulement d'huile important sous le moteur du camion, parce qu'il n'est pas entretenu.

Bref, ce sont tous des éléments techniques qui nous permettent de nous apercevoir qu'il s'agit de ce type de clientèle.

Xavier Barsalou-Duval: Vous dites que les plaques tiennent à l'aide d'attaches de plastique. Pourquoi tiendraient-elles à l'aide d'attaches de plastique plutôt que de tenir normalement?

Réjean Breton: C'est justement ça.

Je vous explique une situation qu'il n'est pas rare de constater au Québec. Parfois, en attendant l'arrivée des policiers ou de la dépanneuse, le conducteur du camion lourd sort un carton d'environ 30 pouces sur 30 pouces, ou même plus petit que ça, et il le colle à l'aide de ruban adhésif par-dessus le nom qui est déjà sur la porte du véhicule. Pourquoi? C'est peut-être parce qu'il a appelé son patron et que ce dernier lui a dit que l'entreprise avait atteint le nombre maximal de points permis par le programme d'IUVU, soit l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, ou par les règles liées aux PEVL, soit les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, au Québec. Le patron a peut-être dit au chauffeur de se dépêcher de changer le nom ou le NIR, soit le numéro d'identification au registre, parce que, lorsque les autorités vont arriver sur place, il faut qu'elles constatent qu'il s'agit d'une autre compagnie qui montre supposément patte blanche.

Xavier Barsalou-Duval: Il y a donc de la fraude en lien avec le véhicule accidenté: on change les plaques, on change les numéros d'entreprise, on change le nom de l'entreprise affichée sur le camion.

Réjean Breton: Oui. Non seulement on a des témoignages sur le terrain, mais je vous propose d'aller voir les réseaux sociaux et vous le constaterez par vous-mêmes au quotidien.

Xavier Barsalou-Duval: Vous dites que, parmi ces entreprises, beaucoup ne paient pas. Pourquoi ne paient-elles pas pour les camions? Pourquoi ne viennent-elles pas les chercher? Comment se fait-il que vous n'arriviez pas à vous faire payer?

Réjean Breton: Justement, étant donné que nous avons un contrat avec des autorités pour intervenir sur le réseau routier, bien entendu, les autorités qui nous demandent d'intervenir sont une tierce partie qui représente l'État sur le plan du réseau routier. La partie qui paie n'est pas l'État; c'est la personne qui se fait remorquer.

Lorsque nous remorquons un camion d'une compagnie fiable, même si le chauffeur est victime d'un accident, il sait que, s'il survient un incident fâcheux sur la route, la compagnie doit payer. Ça fait partie du domaine commercial.

Dans le cas des compagnies qui utilisent le modèle « Chauffeurs inc. », toutefois, nous constatons que non seulement le paiement est un sujet tabou, mais la vie humaine l'est également, au même titre que l'équité concurrentielle.

Le président: Merci, messieurs Breton et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Madame Cody, vous avez cinq minutes.

Connie Cody: Merci, monsieur le président.

Encore une fois, merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Nous savons qu'il y a beaucoup d'éléments en jeu lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité sur nos routes, de la formation jusqu'aux pressions incessantes s'exerçant sur les chauffeurs, en passant par l'application de la loi, les qualifications et la réglementation.

Monsieur Tarantini, les préoccupations en matière de sécurité sont-elles plus grandes aujourd'hui qu'il y a 10 ans? Dans l'affirmative, qu'est-ce qui a changé, et comment notre stratégie fédérale devrait-elle évoluer pour atténuer ces préoccupations?

• (1810)

Vince Tarantini: C'est une question complexe, parce que les choses ont tellement changé depuis l'époque où j'ai commencé.

J'ai obtenu mon permis il y a 35 ans, et la situation est loin d'être la même aujourd'hui. Les chauffeurs qui prennent la route ignorent simplement l'existence de toutes ces choses qu'ils devraient savoir. Les camions sont désormais conçus pour être beaucoup plus faciles à conduire qu'ils ne l'étaient à mes débuts. Leurs transmissions automatisées facilitent grandement les choses pour des chauffeurs qui n'auraient pas pu obtenir un permis il y a 10 ans à peine.

Les transmissions automatisées ont vraiment pris le contrôle de l'industrie il y a une dizaine d'années, même si elles avaient fait leur apparition un peu avant cela. C'est ainsi que des chauffeurs qui n'auraient pas été qualifiés pour conduire auparavant prennent maintenant le volant sur nos routes. De plus, les salaires versés dans le cadre du stratagème Chauffeurs inc. ont fait en sorte que certains chauffeurs compétents ont quitté l'industrie parce que la rémunération n'y était tout simplement plus à la hauteur de leurs attentes, et nous nous sommes retrouvés avec un nouveau contingent de chauffeurs qui ne sont tout simplement pas qualifiés.

Ils sont dangereux et ils n'en sont pas conscients. Ils se mettent dans le pétrin dès qu'ils doivent composer avec des difficultés mineures dans des situations simples à l'égard desquelles même un chauffeur ayant une formation dans la moyenne — et non pas un chauffeur aguerri — saurait exactement quoi faire. Il y a des circonstances auxquelles des chauffeurs d'expérience — des gens qui conduisent depuis 30 ans — n'ont jamais été confrontés, et un accident est toujours à craindre, même pour eux. C'est effectivement chose possible, mais d'un point de vue statistique, les risques sont maintenant beaucoup plus élevés. Nous le constatons même chez les chauffeurs qui se joignent à notre entreprise et qui ne mettent qu'un an ou deux à être victimes d'un incident qui ne devrait pas arriver à quelqu'un qui conduit depuis 10 ou 15 ans.

Lorsque vous passez en revue l'incident avec eux... Nous avons eu un cas semblable la semaine dernière, et j'ai vu en passant que l'on tenait une rencontre de sécurité avec ce chauffeur. Je suis entré pour entendre ce qu'il disait. Je lui ai demandé à combien d'heures de formation il avait eu droit et quand il avait obtenu son permis. Il m'a dit qu'il avait été formé au fil de trois ou quatre mois pendant les fins de semaine, parce qu'il travaillait du lundi au vendredi. Je lui ai demandé s'il était confiant avant de prendre la route après l'obtention de son permis et quel avait été son premier mandat. Il m'a répondu qu'on lui avait demandé de conduire un camion de Toronto jusqu'à Vancouver. Je me suis dit que ce n'est pas une manière de débiter sa carrière de chauffeur.

Connie Cody: Oui. Il semble que la première année pour un chauffeur exige d'importants ajustements pour s'habituer à l'équipement, aux heures de travail et aux réalités de la vie sur la route.

Peut-on affirmer que les nouveaux chauffeurs, et notamment ceux dont vous parlez, n'ont pas la formation et la préparation requises pour conduire dans les conditions hivernales du Canada et sont donc plus à risque d'accident, en particulier sur nos routes du Nord?

Vince Tarantini: Absolument.

Connie Cody: Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Vince Tarantini: Comme mon collègue l'a laissé entendre, il est très facile pour ceux d'entre nous qui sont chauffeurs ou qui possèdent certaines connaissances techniques de repérer un camion qui circule sans être bien préparé pour affronter nos conditions routières. Il y a de petits détails techniques qui ne mentent pas.

Ainsi, je pourrais vérifier si la cinquième roue du camion est positionnée complètement à l'arrière en hiver, plutôt que d'avoir été déplacée vers l'avant afin que le camion soit plus facile à diriger, pour autant, bien sûr, que le poids soit bien réparti. Il y a beaucoup de facteurs qui entrent en ligne de compte dans l'équilibrage du poids d'un camion, mais cette nécessité de bien préparer son véhicule avant de prendre la route est évidente pour un chauffeur qui est assez expérimenté, qualifié ou bien formé. De plus, si vous demandez à un de ces chauffeurs s'il y a à quoi que ce soit qui cloche dans sa configuration, il ne saura pas quoi vous répondre.

Connie Cody: Ma prochaine question s'adresse à M. Burstall ou à M. Breton.

Monsieur Breton, vous avez dit qu'il y a de la fraude et que les chauffeurs changent leurs noms d'entreprises en un claquement de doigts.

Dans quelle mesure est-il urgent que le gouvernement fédéral rende nos routes plus sûres pour les conducteurs et le public? La collecte de données nationales ferait-elle partie d'une stratégie améliorée pour régler le problème?

Mike Burstall: Il faut faire quelque chose, c'est certain, parce que j'ai vu des gens, comme vous l'avez dit, pas seulement changer les plaques... Quand nous saisissons un camion jugé en si mauvais état qu'il présente un problème environnemental, nous devons faire une recherche sur l'entreprise, sur Chauffeur inc. Lorsque nous faisons la recherche, l'adresse passe d'une case postale à une autre, dans l'Est ou dans l'Ouest et il devient presque impossible de trouver le propriétaire du camion, donc à qui puis-je m'adresser?

J'ai un véhicule qui présente un problème environnemental, que nous avons remorqué et dont nous devons nous occuper, et je dois

payer pour cela. Je n'arrive pas à trouver le propriétaire, alors il y a clairement un problème.

• (1815)

Le président: Merci, monsieur Burstall.

Merci, madame Cody.

Nous passons maintenant à Mme Nguyen. La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

Chi Nguyen: Merci, monsieur le président.

Je remercie beaucoup les témoins d'être parmi nous ce soir.

J'aimerais commencer par vous, monsieur Tarantini. Vous avez décrit un peu les réseaux informels pour accéder aux permis. J'aimerais bien que vous nous en disiez plus à ce sujet, car je ne suis pas certaine d'avoir bien compris ce que vous disiez. Quel est le mécanisme? Pouvez-vous nous en dire un peu plus?

Vince Tarantini: Cela a fait les manchettes, il y a un an ou deux. Des gens se sont infiltrés et ont fait la lumière sur la situation. Quelqu'un entre dans une école de conduite et dit: « Je veux obtenir un permis de conduire. Combien est-ce que cela va me coûter? » Ils donnent un prix, et le prix n'a pas vraiment d'importance, mais il est beaucoup moins élevé que ce que cela devrait coûter. Bien sûr, ces personnes reçoivent beaucoup moins de formation que ce dont elles auraient besoin pour faire ce travail.

Cela a été bien observé et mis en lumière. Il y a eu toute une couverture médiatique, ce qui m'a beaucoup impressionné.

Chi Nguyen: Merci, monsieur Tarantini. Cela me semble effectivement inadéquat, comme formation, et le gouvernement provincial doit s'attaquer à tous les éléments du problème. Il ne semble pas que ces permis soient en règle.

J'aimerais savoir, dans le contexte des autres témoignages entendus aujourd'hui, quelle est votre expérience de l'application de la loi et la sécurité, ce que vous observez dans vos activités et si vous pensez que le ministère des Transports de l'Ontario fait bien son travail sur ce plan.

Vince Tarantini: Qu'entendez-vous par application de la loi?

Chi Nguyen: Des vérifications de votre travail, etc. Quelle est votre expérience?

Vince Tarantini: Je suis d'accord pour dire que nous ne faisons pas suffisamment l'objet de vérifications. La dernière fois que j'ai fait l'objet d'une vérification, c'était il y a des années. C'est pourtant nécessaire à tous les niveaux, qu'on pense au ministère des Transports de l'Ontario...

Récemment, il y a eu un décès en milieu de travail. Malheureusement, la personne est décédée subitement pour des raisons de santé personnelle. Nous avons reçu la visite d'EDSC, du comité de santé et de sécurité, puis la conversation a rapidement dévié vers Chauffeur inc., et j'étais content qu'on en parle. On a discuté en profondeur du fait qu'il n'y a pas assez de personnel sur le terrain.

Chi Nguyen: Vous avez aussi mentionné l'idée de la technologie pour les tableaux de bord, les caméras et d'autres outils. Y a-t-il d'autres mesures que nous devrions envisager pour accroître la sécurité sur les routes?

Vince Tarantini: M. Burstall a mentionné les journaux de bord. On a toujours du mal à obtenir des appareils certifiés. La technologie est telle qu'il y a beaucoup de développeurs de logiciels sur le marché, mais ce sont eux qui certifient eux-mêmes la technologie, ce qui signifie qu'ils modifient les registres. Nous sommes passés de l'altération de registres papier à l'altération de registres numériques. Ceux d'entre nous qui travaillent avec des entreprises technologiques bien établies ont adopté une approche très robuste à l'égard de l'intégrité des données et de la non-manipulation, tant du siège du conducteur que dans les bureaux.

Beaucoup de chauffeurs que nous embauchons nous demandent s'ils doivent débrancher les appareils de la cabine du camion pour ne pas être visibles et échapper au suivi par satellite, pour faire des journées plus longues que ce que prévoit la loi. Nous leur disons de ne pas le faire, mais de nous en dire plus sur leur expérience, et ils nous racontent toutes sortes d'histoires, donc c'est très courant.

Chi Nguyen: J'aimerais interroger les autres témoins sur l'idée selon laquelle il y a des signes évidents qu'il peut s'agir de chauffeurs ou de camions de Chauffeur Inc. qui ne sont pas exploités en toute sécurité.

Avez-vous une idée des raisons pour lesquelles il n'y a pas plus de contrôles ou on n'arrive pas à sévir contre ce fléau?

Mike Burstall: Je pense que le volume est rendu trop élevé. Les contrôleurs du Québec en ont assez de les inspecter, parce que c'est très compliqué. Ils ne comprennent pas. Ils ne trouvent pas leurs documents. Ils sont tannés de tout cela.

Ce qui se passe au Québec, c'est qu'on vérifie davantage les bonnes entreprises. Les contrôleurs savent qu'elles sont en règle et qu'il leur faudra une demi-heure pour faire leur travail. À l'heure actuelle, c'est garanti: c'est le chauffeur de la bonne entreprise québécoise qui sera invité à se ranger sur le côté. Celui de Chauffeur Inc. n'est plus intercepté. Ils ont perdu tout intérêt à les vérifier. C'est trop long.

• (1820)

Chi Nguyen: C'est vraiment choquant d'entendre cela.

Le président: Malheureusement, votre temps est écoulé, madame Nguyen. C'était une excellente série de questions et d'excellentes réponses.

Nous passons maintenant à M. Barsalou-Duval.

[Français]

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Au début du mois d'octobre, du côté du Bloc québécois, nous avons déposé au gouvernement fédéral 10 demandes qui, selon nous, devraient être mises en place pour apporter des changements et mettre fin au phénomène de « Chauffeurs inc. », entre autres, et pour sécuriser le transport routier au Canada. Ce sont des demandes appuyées par l'industrie. Il y avait la présence de l'Association du camionnage du Québec, entre autres, et de beaucoup d'autres entreprises québécoises.

Parmi ces 10 demandes, nous proposons la création d'un registre national des infractions et la création d'un registre national des assurances. Je constate que la création d'un registre national des assurances est quelque chose que vous proposez également. La raison pour laquelle nous le proposons, c'est qu'on nous dit souvent que les compagnies ou les gens qui arrêtent ces chauffeurs au rabais au

Québec n'ont aucune façon de savoir si des infractions ont été commises en Ontario. Il n'y a aucune façon non plus de savoir si la compagnie est assurée ou si elle ne l'est pas. Souvent, ces compagnies ne sont pas assurées ou leurs papiers ne sont plus valides. Il faudrait donc avoir ce type de registres.

Évidemment, les infractions et le contrôle sur la route, ça relève du Québec ou des provinces. Pour les assurances, c'est la même chose. Toutefois, le Québec ne peut pas imposer aux autres provinces d'avoir ces données.

S'il y avait un leadership fédéral qui permettrait de créer un échange de données, est-ce quelque chose qui serait souhaitable, selon vous?

Réjean Breton: Certainement. C'est pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui. Le gouvernement fédéral se doit d'encadrer ces événements d'un bout à l'autre du pays, d'apporter des mesures rigoureuses et de donner des outils aux agents de la paix sur le terrain pour les appliquer.

Comme mon collègue M. Burstall le mentionnait, nous constatons que le rôle des agents de la paix, que ce soit au Québec, en Ontario, dans l'Ouest canadien ou dans les Maritimes, n'a pas été adapté pour faire face à la nouvelle délinquance du modèle « Chauffeurs inc. », parce qu'ils n'ont pas eu les outils de la part du législateur.

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

En fait, j'ai une motion à déposer. Je sais que mon temps de parole n'est pas tout à fait terminé. Selon le programme prévu, nous devions avoir la présence de représentants de Postes Canada aujourd'hui. Malheureusement, ils ne sont pas là. Par conséquent, ma motion propose ceci:

Que le Comité ordonne à Postes Canada de comparaître devant lui dans un délai de 15 jours suivant l'adoption de la présente motion, afin de témoigner en toute transparence et bonne foi dans le cadre de l'étude de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, compte tenu de ses liens possibles avec des entreprises pratiquant le modèle « Chauffeurs au rabais » et des préoccupations soulevées par l'industrie et les transporteurs lésés.

Monsieur le président, me permettez-vous d'expliquer cette motion? En fait, ça fait déjà partie des invitations qui ont été soumises par le Comité.

Le président: Oui, vous pouvez l'expliquer.

Xavier Barsalou-Duval: J'espère, dans le fond, avoir l'appui de tous mes collègues pour que nous puissions entendre les commentateurs de Postes Canada. Plusieurs témoins ont soulevé leur inquiétude de voir que Postes Canada utilisait des chauffeurs au rabais.

[Traduction]

Le président: Je cède la parole à M. Albas.

Dan Albas: J'ai une brève question pour mon collègue, M. Barsalou-Duval.

Qui de Postes Canada voulez-vous convoquer? À mon avis, il serait logique de demander au PDG de venir. Je me demande si vous pourriez clarifier votre proposition, monsieur.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Selon moi, ça semblerait naturel que ce soit le PDG qui vienne témoigner. Je ne l'ai pas précisé dans ma motion, mais ça peut faire l'objet d'un amendement.

Le président: Je vais suspendre la réunion pour donner la chance aux membres du Comité de lire cette motion comme il faut dans les deux langues officielles.

[Traduction]

La séance est suspendue.

• (1820)

(Pause)

• (1835)

Le président: Reprenons, chers collègues. Il y a eu des discussions hors ligne. Le greffier nous a beaucoup aidés à trouver une solution.

Monsieur le greffier, je vous cède la parole très brièvement afin que vous puissiez expliquer aux députés une solution possible.

Le greffier du Comité (Philip den Ouden): Merci, monsieur le président.

Tout dépend de l'intention du Comité avec cette motion. Si l'intention est d'inviter un témoin à comparaître, alors il faudrait préciser clairement dans la motion que l'intention est de l'inviter. Si l'intention est d'assigner un témoin à comparaître, alors il faudrait préciser clairement dans la motion que l'intention est de l'assigner à comparaître. S'il s'agit d'une assignation à comparaître, la motion devrait également inclure le nom de la personne visée et un échéancier pour sa comparution devant le Comité.

Il est également possible pour le Comité d'adopter une motion ou de débattre d'une motion afin d'inviter un témoin à comparaître, mais de prévoir de lui envoyer une assignation à comparaître si le témoin invité refuse l'invitation.

Le président: D'accord. Merci beaucoup, monsieur le greffier. C'est très utile.

Monsieur Greaves, je vois que vous avez levé la main. Quelle option aimeriez-vous privilégier, monsieur?

• (1840)

Will Greaves: Étant donné que nous souhaitons que quelqu'un de Postes Canada vienne nous parler directement pour défendre, peut-être, l'affirmation de l'organisation selon laquelle elle n'utilise pas le modèle de Chauffeur Inc., nous proposerions un amendement à la motion dans le sens de ce que le greffier vient d'expliquer.

Le président: Pour que ce soit bien clair, il s'agirait d'envoyer une seconde invitation à Postes Canada et de lui indiquer qu'en cas de deuxième refus, nous lui enverrions une assignation à comparaître.

Will Greaves: C'est exact.

Le président: D'accord.

Sommes-nous tous sur la même longueur d'onde?

[Français]

Avons-nous l'appui du Bloc québécois?

Xavier Barsalou-Duval: Oui. Je voulais juste remercier mon collègue d'en face pour sa merveilleuse collaboration. J'espère que c'est le début d'une année de collaboration qui continuera.

Le président: C'est parfait, merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Il semble que nous ayons le consentement unanime, mais je tiens à préciser que si aucun représentant de Postes Canada ne vient comparaître, ou si le PDG de Postes Canada ne vient pas, nous allons lui envoyer une assignation à comparaître. Est-ce bien cela?

Le président: Oui. Sommes-nous tous sur la même longueur d'onde à ce sujet?

Monsieur Greaves.

Will Greaves: Cette deuxième invitation s'adresserait-elle directement au président de Postes Canada, ou le Comité serait-il satisfait d'accueillir un autre haut fonctionnaire de Postes Canada? J'aimerais qu'on clarifie ce qui est demandé, ici, parce qu'à l'heure actuelle, personne n'est nommé dans la motion.

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

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: En fait, dans les discussions que nous avons eues tout à l'heure, j'ai souligné que l'intention était de recevoir le PDG de Postes Canada. S'il désire être accompagné de quelqu'un d'autre, je ne pense pas qu'il y ait d'inconvénient. Nous comprenons que d'autres personnes puissent connaître mieux que le PDG les détails des activités et qu'elles puissent l'accompagner.

Cela dit, je pense que les mots venant du PDG seraient beaucoup plus forts que ceux venant d'une autre personne qui n'a pas un rôle aussi névralgique ou qui n'occupe pas un poste d'une autorité aussi grande dans l'organisation.

Le président: Je vois que M. Albas a la main levée.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

Dan Albas: Je... [Inaudible] réfléchis, alors je remercie M. Greaves de son intervention et de son amendement favorable. Les conservateurs sont tout à fait prêts à l'accepter.

Cependant, je tiens à souligner une chose que nous ne devrions pas accepter en tant que comité: le fait que nous ayons reçu une lettre de Postes Canada. Bien sûr, les lettres sont sa spécialité. Malheureusement, sa lettre ne porte aucune signature. Ce n'est pas de l'imputabilité, ça. Je remercie mes collègues de leur accord pour demander la comparution du PDG; c'est ça, de l'imputabilité. Soit nous sommes un comité parlementaire, soit nous n'en sommes pas un, et je pense que Postes Canada doit une visite à ce comité.

Le président: Merci, monsieur Albas.

Je pense qu'il y a consentement unanime. J'aime l'idée de M. Barsalou-Duval d'inviter le PDG et des membres de son équipe, qui seront peut-être mieux outillés pour répondre à certaines questions. Est-ce que cela convient à tout le monde?

Des députés: D'accord.

Le président: D'accord. Y a-t-il consentement unanime pour adopter la motion?

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci beaucoup, chers collègues.

Si tout le monde est d'accord, nous allons revenir aux questions.

Monsieur Albas, je sais que vous teniez beaucoup à continuer, alors je vous cède la parole pour cinq minutes. Vous serez suivi de Mme O'Rourke, après quoi nous allons nous arrêter pour la journée. La parole est à vous, monsieur.

Dan Albas: Monsieur Tarantini, je vous remercie de votre témoignage et du travail que vous faites pour stimuler notre économie. Vous visez juste, à mon avis, quand vous comparez un camion à un missile, parce qu'il y a une question de sécurité... À la dernière réunion du Comité, nos témoins nous ont dit très clairement à quel point ces missiles peuvent être dangereux et mortels s'ils ne sont pas conduits de manière sécuritaire. Je vous remercie donc d'être ici.

Nous avons entendu un certain nombre de questions sur l'assurance offerte par la Facility Association, et cela semble être un problème propre à l'Ontario. Je n'entends rien de tel en Colombie-Britannique. Croyez-vous que le gouvernement fédéral devrait... Croyez-vous qu'il devrait y avoir des exigences minimales d'assurance souscrite d'assureurs reconnus pour les transporteurs extra-provinciaux?

Vince Tarantini: Oui, et il y en a. D'après ce que je comprends, l'inverse n'a jamais été envisagé. C'est la façon dont le système fonctionne. Il y a actuellement des courtiers d'assurances qui conseillent aux transporteurs qui ont de mauvais dossiers de ne pas obtenir de prix de compagnies d'assurance légitimes sur le libre marché, mais plutôt de contracter directement une assurance de la Facility Association. Ils sélectionnent à partir d'un menu une assurance responsabilité ciblée à un coût inférieur à celui qu'on paierait sur le libre marché, puis achètent les autres éléments de la couverture d'assurance sur le libre marché et mettent tout cela ensemble. C'est parce qu'ils ne pourraient pas survivre sur le libre marché, pour dire les choses simplement.

L'assurance de la Facility Association ne se veut pas punitive; le système a été conçu pour changer les comportements, et les comportements ne changent pas s'il n'y a pas de conséquences financières, malheureusement. Si les personnes qui ont des problèmes d'assurance sont ciblées... Depuis que je fais partie d'une captive d'assurance, nous avons vu bien des entreprises essayer de se joindre à notre assurance collective simplement parce qu'elles n'arrivent pas à se payer une couverture d'assurance, mais elles ne sont pas prêtes à changer leurs pratiques en matière de sécurité. Elles ne sont pas prêtes à augmenter leurs critères d'embauche ou de formation; elles prennent n'importe quel chauffeur qui vient d'obtenir son permis de conduire et l'emploi. C'est un problème dans l'industrie; quand quelqu'un obtient son permis de conduire, la plupart des entreprises de camionnage n'embaucheront pas un nouveau chauffeur, parce qu'ils n'ont pas les deux années minimales d'assurance que beaucoup de compagnies d'assurance exigent.

C'est un problème d'assurance très insidieux.

• (1845)

Dan Albas: J'aimerais vous poser la question suivante: de nombreux témoins nous ont parlé d'une base de données nationale, les gens de l'Office des transports du Canada, notamment. Pensez-vous que cette base de données devrait également permettre la vérification instantanée d'une norme minimale d'assurance, selon les règles actuelles?

Vince Tarantini: Oui. Nous avons entendu un témoignage un peu plus tôt au sujet des courtiers de fret. Les compagnies d'assurance produisent des certificats d'assurance, et le but est d'aviser les parties concernées que l'assurance est en vigueur. Si la couverture

d'assurance cesse, les parties seront avisées par la compagnie d'assurance que l'entreprise n'a plus de couverture d'assurance. Je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas être reproduit ailleurs, comme nous venons de le décrire.

Le plus intéressant, ce sont les recoupements qui peuvent être faits entre la base de données et le fait qu'une compagnie assure un tas de choses, des camions, des remorques, peu importe de quoi il s'agit.

Chez nous, le ministère des Transports de l'Ontario, le MTO, a des données à concilier. Cinquante camions ont besoin de 50 polices d'assurance, et ce n'est vraiment pas respecté, mais il n'est jamais possible de faire des liens entre les deux éléments et d'exiger des comptes de qui que ce soit.

Je n'ai jamais compris pourquoi ces deux filières ne peuvent pas se coordonner pour mettre leurs données en commun, afin de prévenir la fraude sur le marché.

Dan Albas: D'accord.

J'aimerais revenir à l'Association des professionnels du dépannage du Québec.

Qu'est-ce que cela signifierait si cela se poursuivait dans votre industrie? Vous avez dit tout à l'heure que les protocoles d'entente... que vos entreprises les délaisseraient. Qu'est-ce que cela signifie pour le Québec, et cela se produira-t-il dans d'autres provinces aussi si le problème persiste?

Mike Burstall: Parlez-vous d'argent, de l'aspect financier?

Dan Albas: Oui.

J'imagine que toute entreprise qui a subi des pertes et qui ne peut pas récupérer ses frais va finir par fermer ses portes.

Mike Burstall: Oui, mais c'est une question... Je pense que le Comité se préoccupe aussi beaucoup de la sécurité des gens sur les routes. Si je ne suis pas payé pour ce que je fais, il y a de bonnes chances que je n'envoie pas nos véhicules dégager la route. Malheureusement, j'ai des contrats avec le ministère des Transports et la Ville de Montréal, et j'ai des délais à respecter, faute de quoi je vais recevoir des amendes.

Quand je fais un dépannage, je veux être payé, mais en ce moment, le gros problème, c'est Chauffeur Inc. Comme nous l'avons déjà dit, nous n'arrivons pas à être payés. C'est au point où nous demandons à être payés avant de nous déplacer, et nous n'irons pas dégager la route si nous ne sommes pas payés. C'est une question de sécurité pour les camions d'incendie et les ambulances; c'est un gros problème de sécurité. C'est là où nous en sommes actuellement parce que, comme vous venez de le dire, nous devons être payés pour ce que nous faisons.

Le président: Merci, monsieur Burstall.

Merci, monsieur Albas.

Enfin, nous accueillons Mme O'Rourke.

Madame O'Rourke, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai été renversée d'apprendre récemment que le ministère des Transports de l'Ontario ne supervise pas le fonctionnement des écoles de conduite, que les écoles de camionnage relèvent plutôt du ministère responsable des collèges et des universités. Franchement, c'est ahurissant. Les témoignages que nous avons entendus au cours des deux dernières heures mettent en lumière un certain nombre de problèmes de compétence provinciale, alors je serais curieuse de savoir ceci: recommanderiez-vous au Comité que les provinces investissent de toute urgence des ressources supplémentaires dans l'application de la loi, la formation, les vérifications et l'embauche de personnel aux postes de contrôle et de pesée, entre autres, oui ou non?

Vince Tarantini: Oui.

Dominique O'Rourke: J'ai une autre petite question. Appuyez-vous et accueillez-vous favorablement les mesures que le gouvernement fédéral propose et dont la Chambre est saisie pour s'attaquer à ce problème? On parle ici des T4A et de vérifications accrues d'EDSC. Inciteriez-vous tous les membres du Comité à les appuyer?

Vince Tarantini: Oui.

[Français]

Dominique O'Rourke: D'accord.

Nous allons parler en français pour une seconde.

Les témoins nous demandent d'intervenir dans un champ de compétence provinciale: la formation, l'application de la loi, l'augmentation des heures d'ouverture des postes de contrôle avec pesée, les inspections, la collecte de données, la supervision des écoles de conduite.

Comment voyez-vous se dessiner un système optimal qui va respecter les compétences provinciales et qui ne sera pas trop lourd sur le plan de la réglementation, ce qui préoccupe certains membres de ce comité?

Comment voyez-vous se dessiner un système qui va réagir rapidement? Nous avons entendu des témoins dire qu'ils allaient cesser leurs activités en 2027 si la situation ne s'améliorait pas.

Qu'est-ce qui est urgent? Qu'est-ce qui doit être fait à moyen terme?

● (1850)

Réjean Breton: Nous croyons que non seulement les gens des ministères des Transports de l'Ontario, du Québec et de l'ensemble du Canada peuvent se réunir, mais ceux de tous les ministères de la Sécurité publique des provinces et du Canada le peuvent également, parce que c'est la sécurité publique qui est touchée en premier lieu.

Il n'y a pas que des partenaires du domaine fiscal qui doivent être réunis dans le comité national. Il faut également des partenaires en matière de sécurité publique ainsi que des partenaires du volet environnemental. Vous ne pouvez même pas imaginer combien de litres de diesel répandus en bordure des routes au Canada n'ont pas été récupérés à la suite d'accidents impliquant un véhicule lourd conduit par un chauffeur au rabais. Ce chiffre est exponentiel.

Un peu comme on l'a mentionné précédemment, lorsque des représentants du ministère de l'Environnement du Canada ou du Qué-

bec interviennent sur une scène de collision impliquant un véhicule lourd et constatent que le véhicule appartient à une compagnie du modèle « Chauffeurs inc. », je crois qu'ils vont au plus facile. Oui, ils avertissent le camionneur sur place et lui lisent les droits, par exemple ils lui disent qu'il se doit de récupérer les contaminants et d'appeler une compagnie de décontamination, mais c'est tout. Quelques jours plus tard ou quelques semaines plus tard, on peut se rendre sur la scène et s'apercevoir qu'il y a des petits lacs de contaminants. C'est ainsi partout au Canada actuellement, et c'est très regrettable.

[Traduction]

Dominique O'Rourke: Monsieur Tarantini, voulez-vous nous dire quel serait, selon vous, le système optimal pour que le gouvernement fédéral n'empiète pas sur les compétences des provinces, ou n'ait pas une approche trop réglementaire... pour que nous puissions agir rapidement? Nous entendons que ce sont les moyens de subsistance des gens qui sont menacés à très court terme. À quoi devrait ressembler le système, selon vous?

Vince Tarantini: De quoi parlez-vous, plus précisément? Il y a une multitude de problèmes qui nous touchent, de la formation des chauffeurs à la conformité. J'ai même mentionné que certaines certifications de sécurité que l'Ontario a adoptées dans le cadre de son programme InspectiON suscitent encore de la résistance au sein de l'industrie. Il y a encore de la fraude à cet égard.

C'est fragmenté. Nous avons tous des véhicules qui traversent les frontières. On s'attend à ce que nous nous conformions aux régimes de multiples administrations différentes. La géographie du Canada est vaste. Ce n'est pas la même chose en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, au Québec ou ailleurs. Il faudrait harmoniser nos régimes. Les organismes doivent travailler ensemble sur tout.

Un témoin a dit un peu plus tôt que Chauffeur Inc. était comme une branche d'un arbre pourri, mais le problème est dans les racines, en fait. Chauffeur Inc. est une porte d'entrée vers d'autres pratiques problématiques. Il faut harmoniser les règles entre les provinces, à l'échelle nationale.

Dominique O'Rourke: Quelle est la position du Bureau d'assurance du Canada sur l'assurance de dernier recours pour les véhicules commerciaux? Se préoccupe-t-il de la chose? J'ai déjà travaillé dans le domaine de l'assurance. Je n'en reviens pas qu'il ne se préoccupe pas davantage du risque accru auquel la situation nous expose.

[Français]

Réjean Breton: J'ai mentionné le Bureau d'assurance du Canada tout à l'heure. Je pense qu'on pourrait communiquer avec lui pour qu'il propose des pistes de solution.

Est-ce que ce sera avec le groupement des assureurs automobiles des provinces respectives? Peut-être que ce sera le cas, mais c'est certain que le Bureau d'assurance du Canada a les outils pour nous aider.

Si tous les acteurs sont de bonne foi, on va finir par trouver des pistes de solution pour enrayer ce phénomène, qui cause des problèmes de nature fiscale et économique, qui nuit à l'équité concurrentielle et, surtout, qui a des conséquences sur des vies humaines, et ce, tous les jours au Canada.

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>