



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

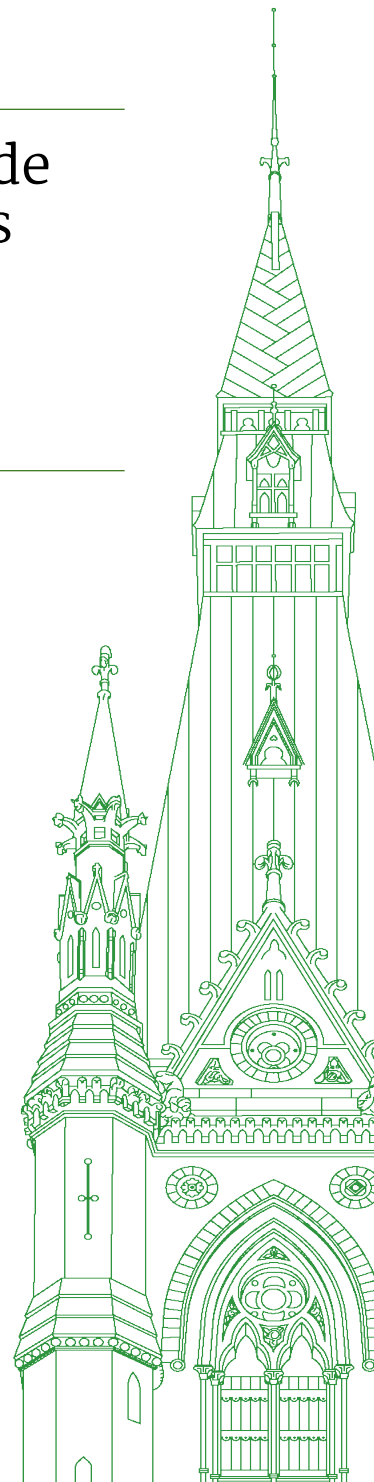
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 019

Le lundi 2 février 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le lundi 2 février 2026

• (1100)

[Français]

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

Bienvenue à la 19^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 de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

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

Pour garantir le bon déroulement de la réunion, j'aimerais transmettre certaines consignes aux témoins et aux députés.

[Traduction]

Tout d'abord, je vous prie qu'avant de parler, vous attendiez que je vous donne la parole en vous appelant par votre nom. Les témoins qui participent par vidéoconférence doivent cliquer sur l'icône du microphone pour activer leur micro. Veuillez désactiver votre micro quand vous ne parlez pas.

Les personnes qui participent sur Zoom peuvent sélectionner au bas de l'écran le canal d'interprétation qui leur convient: anglais, français ou français. Les personnes qui sont dans la salle peuvent utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré. Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Dans la salle, nos collègues qui veulent prendre la parole sont priés de lever la main. Les députés qui sont sur Zoom doivent utiliser la fonction « lever la main ». Le greffier et moi-même gérerons l'ordre des interventions le mieux possible. Nous vous remercions d'avance de faire preuve de patience et de compréhension à cet égard.

Je vais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons aujourd'hui M. Robert Harper, président de l'Alberta Motor Transport Association ainsi que Mme Linda McAusland, présidente et directrice générale du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui.

Nous entendrons d'abord les déclarations préliminaires.

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

Robert Harper (président, Alberta Motor Transport Association): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres

du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à contribuer à cette étude.

Pourquoi témoignons-nous devant vous?

L'Alberta Motor Transport Association, l'AMTA, offre des services de santé, de sécurité et autres à plus de 18 000 membres. Notre association a pour mission de défendre des causes, d'éduquer et d'innover au nom de l'industrie du transport de l'Alberta. Je compare devant vous aujourd'hui, parce que le phénomène « Chauffeur inc. » ne cause pas uniquement des problèmes fiscaux et une classification erronée des employés. Il menace la sécurité, il encourage l'exploitation des travailleurs et il entrave la compétitivité économique.

Le phénomène « Chauffeur inc. » a pu prospérer parce qu'on ne l'a pas surveillé étroitement. De nombreuses entreprises ont tiré profit de manière illégale et contraire à l'éthique en pratiquant des prix inférieurs de 25 à 35 % à ceux de leurs concurrents et en recourant à des menaces et à l'intimidation pour empêcher leurs concurrents et leurs employés de dénoncer cette arnaque.

Le modèle d'affaires de « Chauffeur inc. » repose sur la réduction des coûts, principalement en sous-payant les employés. Ces tactiques trompeuses se sont étendues à d'autres domaines d'activité. Elles créent une culture toxique de raccourcis, car elles érodent la sécurité en sabotant l'entretien des véhicules, elles favorisent la médiocrité d'une documentation souvent frauduleuse et elles restreignent la formation. Ce modèle empêche les travailleurs de refuser les tâches dangereuses, ce qui finit par compromettre la sécurité publique.

L'AMTA appuie les mesures actuelles et durables prises par l'Agence du revenu du Canada, l'ARC, et par Emploi et Développement social Canada, EDSC, pour garantir la conformité des entreprises de toutes tailles et de tous secteurs d'activité. L'AMTA se réjouit des mesures prises par le gouvernement fédéral exigeant la délivrance des formulaires T4A et allouant des ressources supplémentaires à l'enquête sur la classification erronée des employés.

Ces mesures fédérales s'harmonisent avec les initiatives provinciales qui visent à accroître le nombre de vérifications coordonnées de l'application de la loi sur la route et à mettre fin aux activités frauduleuses et non sécuritaires des chauffeurs, des écoles de conduite et des instructeurs. Il est crucial de soutenir ces excellentes mesures et de les coordonner dans toutes les provinces et dans tout le pays afin d'éliminer ce phénomène « Chauffeur inc. ».

Nous appuyons également les mesures prises par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé pour ajouter un profil national des transporteurs dans le Code national de sécurité. Ce profil permettra d'identifier et d'éliminer les transporteurs caméléons qui appliquent le stratagème « Chauffeur inc. » pour tromper les services d'application de la loi. Nous pensons aussi qu'il faudrait créer une base de données financée à l'échelle nationale pour réellement améliorer la sécurité et la conformité des opérations.

Le programme des travailleurs étrangers temporaires alimente lui aussi le modèle « Chauffeur inc. ». Ces travailleurs, embauchés sous le couvert d'un emploi légitime, sont contraints ou incités à appliquer le modèle « Chauffeur inc. » de sous-traitants. Ayant déjà déboursé des dizaines de milliers de dollars pour améliorer leur qualité de vie en venant travailler au Canada, ces chauffeurs comprennent que leur avenir dépend de leur silence et de leur docilité en supportant les abus dont ils sont victimes. Cela ressemble singulièrement à de l'esclavage moderne.

Si la classification erronée des employés est connue comme un stratagème visant à éviter l'impôt sur le revenu et à réduire les coûts, sachez que la fraude fiscale relative à la TPS en est aussi un élément important. Les transporteurs versent la TPS du trafic inter-réseaux aux sous-traitants du modèle « Chauffeur inc. ». Cette transaction ne donne pas droit à un crédit de TPS, mais le transporteur réclame des crédits de taxe sur les intrants, ou CTI, non admissibles. Autrement dit, l'argent des contribuables sert à financer cette arnaque.

Ces dix dernières années, l'augmentation des coûts salariaux et du nombre de règlements a contribué à rendre le modèle « Chauffeur inc. » plus lucratif. La réglementation actuelle en matière de zéro émission nette impose des coûts insoutenables à de nombreux transporteurs légitimes. L'adoption massive n'est pas rentable, car elle oblige les transporteurs à acheter des véhicules qui coûtent au moins deux fois plus cher que les véhicules conventionnels, puis à les modifier pour les adapter à des technologies qui n'ont pas d'infrastructures d'appui.

Il faut que le Canada réforme le modèle actuel d'émissions de gaz à effet de serre, le Greenhouse Gas Emissions Model, ou GEM. Ce modèle devrait tenir compte des possibilités limitées de s'y conformer et de l'utilisation opérationnelle qui n'autorise que des technologies pratiques à faibles émissions. Sans ces modifications, des milliers de chauffeurs de véhicules commerciaux lourds, notamment dans nos secteurs basés sur les ressources, perdront de nombreuses occasions professionnelles et économiques.

En conclusion, l'élimination du stratagème « Chauffeur inc. » ne favorisera pas seulement les domaines de l'impôt et de la main-d'œuvre. Elle corrigera les pratiques frauduleuses de paiement de la TPS, elle protégera la sécurité et les droits des travailleurs et elle soutiendra la compétitivité des transporteurs légitimes. Ne sous-estimons pas l'augmentation des coûts dans l'ensemble de l'économie canadienne, qui a motivé la création de ce stratagème. En éliminant les lacunes de l'application des lois et en modernisant la réglementation, nous pourrions protéger les chauffeurs et renforcer la sécurité publique tout en soutenant la croissance d'un secteur de transports solide et compétitif.

Merci beaucoup.

• (1105)

Le président : Merci beaucoup, monsieur Harper.

Nous passons maintenant à Mme McAusland.

Madame McAusland, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

Linda McAusland (présidente et directrice générale, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé) : Bonjour à tous et merci de m'avoir invitée à témoigner aujourd'hui.

Je suis heureuse de vous présenter un aperçu du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ou CCATM. Il s'agit d'un organisme sans but lucratif auquel adhèrent les cadres supérieurs des organismes provinciaux, territoriaux et fédéraux qui administrent, réglementent et supervisent le transport automobile et la sécurité routière au Canada. Depuis plus de 85 ans, nous offrons à nos membres une tribune où ils peuvent collaborer et répondre aux priorités en matière de sécurité routière en soulignant les gains d'efficacité pour les chauffeurs et les véhicules. Notre conseil d'administration se compose de représentants de Transports Canada, de ministères provinciaux et territoriaux des Transports, d'organismes de sécurité publique et de services ainsi que de sociétés d'assurance publiques. Il relève du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

À la fin des années 1980, avec la déréglementation des transports, il est devenu nécessaire d'harmoniser et d'uniformiser la gestion des véhicules commerciaux dans tout le Canada. En 1987, les ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables des transports et de la sécurité routière ont signé un protocole d'entente pour élaborer et mettre en œuvre le Code national de sécurité. Ce code vise à améliorer la sécurité routière, à promouvoir l'efficacité dans le secteur du transport routier et à uniformiser les normes de sécurité routière dans tout le Canada. Le CCATM est le gardien du Code national de sécurité.

Ce code se compose de 16 normes qui déterminent, notamment, l'aptitude des chauffeurs au Canada, les heures de service pour les chauffeurs de véhicules commerciaux, les cotes de sécurité, la vérification des installations et la formation que doivent recevoir les chauffeurs de véhicules commerciaux de catégorie 1 au niveau d'entrée. Conçu comme un code complet de normes minimales de rendement pour la sécurité de l'exploitation des véhicules de tourisme et des véhicules commerciaux, il oriente l'élaboration des mesures législatives, réglementaires et administratives. Il se concentre très particulièrement sur la responsabilité de l'exploitation des véhicules commerciaux routiers, soit les camions, les autobus, les tracteurs et les remorques.

Les provinces et les territoires choisissent leur façon d'utiliser ce code pour éclairer leur cadre réglementaire et législatif relatif aux véhicules commerciaux. Ils ne sont toutefois pas tenus de s'en inspirer. Le CCATM n'a pas de compétence réglementaire et législative et il n'exerce aucune surveillance.

Pour assurer la sécurité des véhicules commerciaux au Canada, nous collaborons avec les autorités compétentes pour terminer un examen de la norme 7 du Code national de sécurité sur le profil des transporteurs et des chauffeurs. Nous examinons aussi la norme 14, qui porte sur la cote de sécurité, ainsi que la norme 15 sur la vérification des installations. Ces normes constituent le cadre de la surveillance de la sécurité des véhicules commerciaux. Cet examen déterminera les modifications à apporter aux normes du Code, que nous soumettrons ensuite à l'approbation du Conseil des ministres.

Nous avons mis sur pied un comité national de vérificateurs et d'enquêteurs provinciaux et territoriaux pour identifier les transporteurs problématiques. Nous échangerons des renseignements et des pratiques exemplaires afin de prendre des mesures efficaces et efficaces à l'égard de ces transporteurs. Nous collaborons avec les autorités compétentes afin de leur garantir des données nationales plus fiables et plus récentes sur les transporteurs en améliorant et en optimisant notre système d'échange de données sur les transporteurs.

Nous avons créé un groupe de travail chargé de cerner les possibilités de coordonner les initiatives nationales qui visent à corriger les erreurs de classification des chauffeurs de véhicules commerciaux sous-traitants qui souscrivent au modèle « Chauffeur inc. ». Ce groupe de travail relie ces initiatives aux organismes pertinents et aux activités de sensibilisation du public que mène le CCATM.

De plus, nous élaborons des lignes directrices pour la norme 16 du Code national de sécurité, qui porte sur la formation de base des chauffeurs de camions commerciaux de catégorie 1. Nous aidons ainsi les autorités compétentes à élaborer une version plus uniforme de cette norme.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec nos partenaires de l'industrie dans le cadre de ces initiatives, et la plupart d'entre eux appuient ces démarches. Nous sommes déterminés à collaborer avec nos membres pour améliorer les activités des véhicules automobiles commerciaux au Canada afin que le transport routier des personnes et des marchandises soit le plus sécuritaire et le plus efficace au monde.

Je vous remercie pour votre attention. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1110)

Le président: Merci beaucoup, madame McAusland.

Nous commencerons notre série de questions avec M. Albas.

Monsieur Albas, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

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

Je remercie nos deux témoins pour le travail qu'ils accomplissent quotidiennement. Je les remercie d'être venus répondre à nos questions aujourd'hui.

Je vais commencer par m'adresser à M. Harper.

Monsieur Harper, je remercie votre province d'avoir si bien accueilli le congrès des conservateurs. Je suis sûr que vous avez ordonné au chinook de souffler sur nous, et je vous en remercie.

Au cours de ces six derniers mois, le ministre des Transports de l'Alberta, M. Dreesen, a fermé plusieurs écoles de conduite et un certain nombre d'entreprises de camionnage pour des raisons diverses.

Considérez-vous cela comme une bonne chose?

Robert Harper: Oui, tout à fait. Comme je l'ai mentionné, les provinces ont entrepris des vérifications de conformité aux normes de sécurité nationale et vérifié si les gens respectaient les règlements. Elles ont fermé un certain nombre d'entreprises de camionnage et d'écoles de conduite qui ne respectaient pas ces normes. C'est une bonne chose pour l'industrie, et je pense qu'il faudra coordonner cela dans les provinces et dans tout le pays.

Dan Albas: Parlant de la coordination à l'échelle provinciale et fédérale, bon nombre de ces exploitants peuvent simplement transférer leurs actifs ailleurs en créant une nouvelle entreprise et de demander un nouveau certificat d'aptitude à la sécurité. Ils pourraient même le faire en Alberta. Ils peuvent tout simplement s'installer dans ma province, la Colombie-Britannique.

Est-ce que cela vous inquiète?

Robert Harper: Oh oui. Ce sont des transporteurs caméléons qui changent tout simplement de couleurs quand ils quittent un territoire pour constituer une nouvelle entreprise ailleurs.

Oui, il faut améliorer les normes du Code national de sécurité. Nous devons aussi améliorer l'échange d'information entre les provinces en créant une base de données qui nous permette de surveiller ces entreprises et leurs administrateurs afin qu'ils ne constituent pas de nouvelles sociétés. De graves accidents sont survenus quand une entreprise a fermé ses portes pour se reconstituer en société presque tout de suite dans une autre province.

Dan Albas: Pensez-vous qu'en présentant une demande de certificat d'aptitude à la sécurité de la province, les nouvelles entreprises devraient être tenues de divulguer qui sont leurs administrateurs et qui sont leurs propriétaires effectifs pour déterminer si ce sont des transporteurs caméléons?

Robert Harper: Oui.

Dan Albas: Très bien.

Pourriez-vous nous expliquer la question de la TPS? L'Alliance canadienne du camionnage a soulevé la question de la fraude fiscale dans le modèle « Chauffeur inc. », mais je n'avais jamais entendu parler de la TPS avant aujourd'hui.

Robert Harper: Quand la majeure partie du transport est sous-traité, l'entrepreneur initial est le seul à payer les frais de transport. Dans le modèle « Chauffeur inc. », les entrepreneurs paient la TPS aux sous-traitants « Chauffeur inc. ». Nous avons vu des talons de chèque de paie où, essentiellement, cet argent est versé dans le champ des sources de revenus. Il ne s'agit pas d'un CTI admissible à la TPS, mais le transporteur déclare le CTI en sachant que le sous-traitant « Chauffeur inc. » ne paiera jamais cette TPS et qu'il l'inclura à ses autres revenus. Cela signifie qu'il obtient un crédit de 100 % d'un côté en faisant, au pire, un versement de taxe marginal ou, pire encore, de zéro. En Alberta, ce taux est de 5 %. En Ontario, il s'agit de la TVH, qui s'élève à 13 %.

Dan Albas: J'espère que nos analystes en prennent bonne note.

Pour ce qui est de la conduite et de l'expérience, nous avons entendu un témoin de l'Ontario, la semaine dernière, qui nous a dit que nous avons ainsi récolté des chauffeurs qui ne sont absolument pas qualifiés, qui ne sont pas en sécurité et qui ne le savent pas. Il a ajouté que ces chauffeurs se mettent dans le pétrin dans des circonstances simples et mineures que les chauffeurs expérimentés et ceux qui ont suivi une formation moyenne surmonteraient facilement.

J'ai l'impression que la norme 16 du Code national de sécurité, par exemple, qui est recommandée, mais qui n'est pas une loi à proprement parler, pose problème.

On m'a également fait remarquer qu'à l'heure actuelle, pour transporter des marchandises dangereuses, quiconque détient un permis de conduire peut conduire un véhicule lourd et même transporter des marchandises dangereuses sans reconnaissance officielle des compétences requises.

Pensez-vous que nous devrions mieux normaliser les conditions dans lesquelles une personne peut transporter quelque chose, comme des marchandises dangereuses? Les entreprises devraient-elles se spécialiser dans ce domaine? Faudrait-il mettre en place un système permettant de distinguer les chauffeurs plus expérimentés et capables de transporter ce type de marchandises? Ils devraient peut-être être reconnus en dehors du processus ordinaire d'octroi des permis, qu'en pensez-vous?

• (1115)

Robert Harper: Je pense que toute certification dépassant celle du permis ordinaire est précieuse. C'est pourquoi nous soutenons l'idée d'établir des étapes progressives dans le processus de délivrance de permis.

Soulignons avant tout que le modèle « Chauffeur inc. » tend à négliger la formation et qu'il pousse les sous-traitants à accepter des tâches qu'ils refuseraient d'exécuter s'ils en avaient le choix.

Dan Albas: La province de l'Alberta est bien connue pour avoir révisé son programme de formation obligatoire des débutants. Même si les autres provinces suivaient son exemple, pensez-vous que la norme 16 du Code national de sécurité devrait avoir force de loi? Peut-être faudrait-il ajouter une condition au certificat d'aptitude à la sécurité stipulant qu'il n'autorise qu'un certain nombre d'heures de formation. À l'heure actuelle, chaque province a son propre système, ce qui crée une grande disparité....

Robert Harper: Je le répète, nous soutenons les provinces qui ont compétence en la matière, mais, en effet, nous serions favorables à une meilleure normalisation.

Dan Albas: Comme l'Alberta?

Robert Harper: Oui.

Dan Albas: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Merci, monsieur Harper.

Nous passons maintenant à M. Greaves.

Monsieur Greaves, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

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

Bonjour à nos témoins. Merci de comparaître devant nous.

Je vais aussi commencer par m'adresser à M. Harper.

Je vous remercie d'être venu, monsieur.

Nous avons entendu beaucoup de témoins venant du Centre du Canada. Bon nombre d'entre eux ont parlé du contexte ontarien et des mesures que le gouvernement de l'Ontario pourrait prendre pour contrer l'arnaque « Chauffeur inc. ».

Dans le même ordre d'idées, je me demande si vous pourriez nous donner plus de détails sur les mesures précises que le gouvernement de l'Alberta pourrait prendre, selon vous, pour soutenir la lutte du gouvernement fédéral contre la classification erronée.

Robert Harper: Je ne suis pas ici pour parler de ce que le gouvernement de l'Alberta devrait faire, mais il a participé à certaines des campagnes d'inspection éclair qui ont été menées à grande échelle et qui comprenaient les enquêtes intergouvernementales de différents ministères visant à déceler les arnaques « Chauffeur inc. ».

Nous pensions qu'ils y parvenaient, mais, quand l'Alberta a procédé à des inspections éclair à la balance, les responsables ont été quelque peu surpris. Ils ont affirmé que quand ils voyaient ces chauffeurs à la balance, tout indiquait qu'il s'agissait probablement de sous-traitants « Chauffeurs inc. ». Ils ont été surpris de constater que le pourcentage de ces entreprises était aussi élevé que nous l'avions suggéré, soit environ 30 %. Cela a contribué à valider nos dires.

Pour identifier les sous-traitants « Chauffeurs inc. », la province peut examiner les écoles de conduite, la délivrance des permis et les vérifications du Code national de sécurité. Elle peut ensuite poursuivre le gouvernement fédéral pour ne pas avoir perçu suffisamment d'impôts des entreprises qui ne versent pas d'impôt sur le revenu.

Will Greaves: Pouvez-vous nous dire quelle serait, selon vous, la meilleure façon d'envoyer un message percutant en faveur d'un renforcement de l'application de la loi? D'autres témoins nous ont longuement expliqué qu'on n'effectue pas beaucoup de contrôle sur le terrain. Dans de nombreux cas, il semble qu'une culture d'impunité se soit développée dans certaines parties du secteur du camionnage.

À votre avis, quelles mesures pourrions-nous prendre aussitôt que possible pour signaler l'urgence de ce problème et pour montrer que nous le prenons très au sérieux afin que les travailleurs de ce secteur comprennent bien notre intention?

Robert Harper: L'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC et Emploi et Développement social Canada, EDSC, devraient mener certains audits. Dans quelques cas, des travailleurs étrangers temporaires ont été licenciés par leur employeur. Ils étaient arrivés avec leur permis, mais, une semaine plus tard, ils devenaient sous-traitants de « Chauffeur inc. ». Ils s'en vantaient dans Facebook, alors qu'ils ne devraient absolument pas travailler de cette façon. J'ai envoyé des documents à l'ASFC, qui m'a répondu en me priant de ne plus lui envoyer ce type d'information.

Il faut aussi examiner les résultats d'audits sur la TPS. Il faut passer en revue les finances de ces entreprises pour savoir quels montants de TPS elles ont payés. Quelles entreprises ont le droit de transporter des marchandises interrégionales? Ensuite, il faut chercher qui a reçu le paiement de la TPS et vérifier si cette personne l'a versée ou l'a déclarée avec ses revenus. Il faut renforcer l'application de la loi et les audits sur ces questions.

Je vous dirai que nous avons soulevé cette question l'an dernier, et que certains membres de mon conseil d'administration et de l'Alliance canadienne du camionnage semblent avoir été les premiers à se faire auditer. Les entreprises qui nous préoccupaient n'ont pas été auditées. Les audits semblaient viser les entreprises les plus susceptibles de se conformer au lieu de celles que nous avions désignées comme étant probablement délinquantes.

• (1120)

Will Greaves: S'il me reste une...

Le président: Vous avez trois minutes.

Will Greaves: C'est beaucoup de temps.

Bonjour, madame McAusland. Merci beaucoup d'être venue.

Pourriez-vous nous donner plus de détails sur le problème de l'échange de données? Cet aspect a été soulevé à maintes reprises comme entravant l'application efficace de la loi.

Pourriez-vous nous parler davantage des obstacles qui, selon vous, entravent l'échange efficace de données entre les autorités compétentes?

Linda McAusland: Oui, avec plaisir.

Nous avons un système d'échange de données sur les transporteurs. Il date d'il y a plus de 20 ans, alors les renseignements qu'il fournit sont très limités. Pour échanger de l'information, il faut que les données soient dans un même format, dans les mêmes champs et dans une même séquence de noms. Ce système a été très peu utilisé pendant un certain temps. Notre conseil d'administration en a pris conscience, et nous avons lancé un grand projet visant à mettre à jour le système d'échange de données sur les transporteurs, les données échangées et la façon de le faire.

Les premières étapes consistent à mettre à jour les normes 7, 14 et 15 du Code national de sécurité ainsi que les renseignements tirés des profils des transporteurs. Quels renseignements pouvons-nous inclure pour éliminer les transporteurs qui cherchent à s'installer ailleurs au pays quand ils reçoivent une mauvaise cote? Nous examinons notre profil des transporteurs et les données qu'il contient. Nous avons constaté de grandes différences d'un bout à l'autre du pays.

Nous examinons notre façon d'effectuer les audits et nous procédons à une refonte complète de la norme 15 du Code. En cernant les changements à apporter aux normes du Code, nous pouvons élaborer un système d'échange d'information plus efficace pour tout le pays.

Will Greaves: Serait-il juste de dire que, selon vous, compte tenu des défis et des champs de compétence qui entravent l'échange des données, il est essentiel d'inviter les gouvernements provinciaux et territoriaux à participer à un mécanisme d'échange des données afin de les faire circuler librement et efficacement?

Linda McAusland: Oui, en effet. Notre conseil d'administration est d'accord avec cela. Certaines autorités compétentes font face à de gros obstacles. Certaines d'entre elles travaillent dans des feuilles de calcul. D'autres disposent de systèmes très avancés.

Une fois cet échange établi, nous devons hausser le minimum des données à recueillir et la manière de le faire. Il faudra pour cela effectuer des changements informatiques et réglementaires et obtenir les ressources nécessaires.

Le président: Merci beaucoup, madame McAusland.

Merci beaucoup, monsieur Greaves.

[Français]

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

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

Monsieur Harper, dans votre déclaration d'ouverture, vous avez dit tout à l'heure qu'il existe carrément un problème d'extorsion et d'abus de travailleurs étrangers temporaires dans le domaine du camionnage. Cela a été souligné par d'autres témoins avant vous. Cependant, des gens nous ont mentionné que le fait de cibler les travailleurs immigrants et de faire le lien entre l'exploitation des travailleurs étrangers temporaires et le modèle « Chauffeurs inc. » serait du racisme et que, dans le fond, la seule raison qui motiverait notre volonté de bouger dans ce dossier serait liée à cela.

Comment vous positionnez-vous par rapport à ça?

[Traduction]

Robert Harper: De nombreux sous-traitants « Chauffeur inc. » ne sont pas des travailleurs étrangers temporaires. Le modèle « Chauffeur inc. » a incité des conducteurs, constatant qu'ils ne payaient pas d'impôts, à téléphoner à leur employeur. Nous savons que, dans certains cas, ils lui ont demandé s'il appliquait le modèle « Chauffeur inc. », puis lui ont dit qu'ils ne voulaient pas travailler de cette façon. Les travailleurs étrangers temporaires ne sont pas les seuls sous-traitants « Chauffeur inc. ».

Le Programme des travailleurs étrangers temporaires est susceptible de créer des abus parce que, dans bien des cas, les gens viennent travailler au Canada parce qu'ils ont payé un consultant à l'extérieur du pays pour obtenir un emploi au Canada. Ensuite, ils doivent investir dans leur emploi. L'employeur leur dit que, s'il n'aime pas leur façon de travailler, ou autre, il peut les congédier sur-le-champ. Tout ce qu'ils ont investi sera alors perdu. Une partie de ces abus réside dans l'existence d'un programme qui devient une voie d'accès à la citoyenneté. Le fait que le gouvernement considère ce programme comme une voie d'accès à la citoyenneté a ouvert la voie à de nombreux abus dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires. Les gens qui ne paient pas pour entrer dans le pays viennent simplement y travailler. Cela peut constituer un argument pour une future demande de résidence permanente, mais je pense que c'est vraiment ce qui a ouvert la voie aux abus.

Nous faisons face à une pénurie de logements. Des chauffeurs de taxi d'Ottawa et de Winnipeg m'ont parlé des entreprises de camionnage. De nombreux camionneurs paient des loyers exorbitants. Leur loyer est un abus en soi. On abuse d'eux en leur faisant payer leurs frais de formation, ce qui n'est pas légal. Leur nombre d'heures de travail est aussi un abus en soi.

Pour ce qui est des données électroniques et des dispositifs de consignment électroniques, certains chauffeurs, qui sont parfois aussi nos membres, demandent tout de suite à leur nouvel employeur où se trouve leur deuxième dispositif de consignment électronique. En effet, l'entreprise « Chauffeur inc. » pour laquelle ils travaillaient auparavant leur fournissait un deuxième dispositif pour enregistrer leurs heures de travail non réglementées. Nous sommes tout à fait conscients de ces abus.

Une fois de plus, ces abus nuisent à la sécurité publique. Ils nuisent aux employés et aux concurrents qui agissent légitimement en se conformant à la loi.

• (1125)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

J'ajouterais autre chose là-dessus.

Des gens n'ayant pas la citoyenneté, qui sont peut-être entrés au pays dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires ou après avoir obtenu un permis d'étude, ou encore qui sont peut-être des demandeurs d'asile, se retrouvent à se constituer eux-mêmes en tant qu'entreprise de camionnage et à fonctionner dans un système et dans un environnement qu'ils ne connaissent pas très bien. Ils connaissent à peine les lois, et ils ont à peine de l'expérience de conduite sur le territoire, ici, au Canada. Ensuite, on leur dit qu'ils sont laissés à eux-mêmes et que personne n'est responsable d'eux, parce qu'il y a un écran organisationnel, en fait, entre la structure de « Chauffeurs inc. » et l'employeur réel.

Pensez-vous qu'il est normal qu'on permette ça?

L'une des propositions que nous avons mises en avant est d'interdire que des gens n'ayant pas le statut de résident permanent ni la citoyenneté se constituent eux-mêmes en tant qu'entreprise. Lorsqu'on a un statut temporaire sur le territoire, on ne devrait pas être en mesure de faire cela. On devrait travailler seulement à titre de salarié. Il s'agit aussi de s'assurer que toutes les protections sociales sont là.

Êtes-vous d'accord sur ce genre de mesure?

[Traduction]

Robert Harper: Oui, je suis tout à fait d'accord. La plupart des permis de travail considèrent les détenteurs comme des employés. Les participants au Programme des travailleurs étrangers temporaires sont censés être des employés. Le fait est que le programme n'a pas préqualifié les employeurs pour veiller à ce qu'ils embauchent réellement des employés et vérifié par la suite si ces travailleurs étaient effectivement rémunérés à titre d'employés.

Les travailleurs étrangers temporaires ne sont pas censés être entrepreneurs. Ce sont des employés. Le permis de travail et les exigences du programme l'indiquent clairement. Le fait que personne n'y donne suite ouvre des portes à l'abus. Les employés ne devraient pas se constituer en société pour travailler comme chauffeurs.

Parlons aussi de la constitution en société. Les formulaires T4A ne s'appliquent qu'aux chauffeurs constitués en société. Certains chauffeurs qui ne sont pas constitués en société sont payés à titre d'entrepreneurs indépendants. Ils ne reçoivent pas nécessairement des formulaires T4A.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Vous avez fait allusion aux entreprises qui ferment leurs portes, puis qui rouvrent sous un autre nom dans une autre province ou, parfois, dans la même province. Parmi les recommandations que nous avons mises en avant, il y a celle de créer un système de mise en commun de données et d'infractions. Nous commençons aussi à nous demander s'il peut être nécessaire d'établir une liste noire du camionnage pour avoir le nom de certains individus qui se font prendre à répétition en raison de leurs pratiques inacceptables.

Pensez-vous que nous devrions en arriver là? Ce sont souvent les mêmes individus qui sont à l'origine de ces actions.

[Traduction]

Robert Harper: Oui, à mon avis, l'échange d'information serait utile, et c'est là le problème avec les transporteurs caméléons. Il est actuellement très difficile de vérifier entre les différentes autorités compétentes. Nous échangeons des renseignements avec plusieurs d'entre elles, mais ces échanges sont souvent très lents.

Si nous identifions les dirigeants, les administrateurs, je pense que nous pourrions plus facilement les identifier quand ils changent leurs entreprises.

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

Nous allons commencer notre deuxième tour avec M. Lawrence.

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

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

Mes prochaines questions sont pour vous, monsieur Harper. Elles se concentreront sur le modèle des émissions de gaz à effet de serre ou GEM dont, si je ne m'abuse, nous n'avions jamais entendu parler avant votre témoignage.

Pourriez-vous commencer par décrire le GEM, le modèle des émissions de gaz à effet de serre?

• (1130)

Robert Harper: Ce modèle, qui a vu le jour en janvier 2025, exige que les camions des industries lourdes respectent certaines limites d'émissions de gaz à effet de serre. Certaines choses qui limitent les gaz à effet de serre et qui permettent d'obtenir des crédits peuvent être achetées pour les camions. Certains des véhicules achetés sont munis de pneus à faible résistance, ce qui permet d'obtenir un crédit pour eux. Lorsque ces véhicules sont importés au Canada, leurs pneus sont remplacés immédiatement parce qu'ils ne sont pas efficaces dans la neige ni lorsqu'ils sont utilisés hors route, dans le secteur des ressources.

Dans ce secteur, il arrive souvent aussi que des véhicules soient peu utilisés, de 10 à 20 heures par semaine, mais reçoivent le même traitement que ceux qui fonctionnent de 40 à 50 heures par semaine, dans les entreprises de camionnage conventionnelles, par exemple. Lorsque ces gens n'ont pas les moyens de se payer ces camions ou qu'ils n'en trouvent pas — et c'est souvent ce qui arrive, parce que ces critères sont fondés sur un règlement californien sur les émissions que l'EPA a élaboré il y a de nombreuses années maintenant, et qui a été abrogé —, ils doivent acheter un véhicule neuf à prix fort pour pouvoir en acheter un autre qu'ils peuvent véritablement utiliser. Ils remettent ensuite certains de ces véhicules coûteux et utilisent les autres pour leur travail dans le secteur des ressources.

Philip Lawrence: Dans votre témoignage, vous dites ensuite, et je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, que le GEM ou la taxe fondée sur les émissions de CO₂ ou la tarification du carbone font augmenter le coût pour les camionneurs légitimes et n'ont probablement pas beaucoup d'incidence sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone. Est-ce exact?

Robert Harper: C'est exact. Cela vient du fait que ce n'est pas pratique. Il y a des technologies à faibles émissions, comme le gaz naturel comprimé, ou GNC, qui sont beaucoup plus prometteuses, mais la réglementation actuelle vise un niveau nul d'émissions, et non pas une amélioration de celles-ci. Les entreprises de camionnage hésitent donc à investir dans cette technologie, qui est limitée dans le temps. Ce serait plus facile s'ils reconnaissaient qu'il y a de meilleures options.

Philip Lawrence: Pour ce qui est du lien entre le GEM et « Chauffeur inc. », si je comprends bien, si vous êtes une entreprise de camionnage légitime, il est beaucoup plus probable que vous ayez à assumer des coûts supplémentaires liés à la conformité que si vous adoptez le modèle « Chauffeur inc. », qui a été associé à des lacunes graves au chapitre de l'entretien et à l'évitement des paiements au titre de la TPS et du RPC. Ce serait un autre coût que ceux qui utilisent ce modèle pourraient éviter et que les transporteurs légitimes devraient assumer. Est-ce exact?

Robert Harper: Oui, c'est ce qui figure dans notre témoignage.

Philip Lawrence: Merci beaucoup.

Je vais m'arrêter ici. C'était très intéressant, et j'espère que les analystes ont pris des notes. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Nous passons maintenant à M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole pour cinq minutes. Je vous en prie.

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être ici. Je leur en suis vraiment reconnaissant.

J'ai passé un peu de temps à Calgary — pas la semaine dernière —, mais j'ai vécu à Calgary où j'ai enseigné et je suis allé à l'école. Alors, mes respects aux gens de Calgary.

Nous avons entendu les témoignages d'un large éventail de personnes, allant de groupes sectoriels à des organisations, en passant par des propriétaires d'entreprise individuels et des gens qui ont des histoires horribles à raconter sur la façon dont des accidents qui auraient pu être évités ont coûté la vie à des êtres qui leur sont chers. Ces témoignages sont difficiles à entendre, mais sont importants.

Monsieur Harper et madame McAusland, je vous remercie de participer à cette discussion. Madame McAusland, je vais commencer par vous.

Il y a deux ou trois choses que j'aimerais aborder.

Lorsque nous examinons les recommandations du Comité, il y a des thèmes qui reviennent constamment. L'un d'entre eux est une base de données nationale dont vous avez parlé et qui serait utilisée à la fois par les provinces et par le gouvernement fédéral. Ce sont les gouvernements provinciaux qui seraient probablement chargés de la mise en œuvre.

Je me demande comment nous pouvons veiller à ce que chaque province emboîte le pas. On pourrait s'attendre à ce que chaque province contribue et à ce que tout le monde participe, mais je m'interroge sur la façon de rallier les provinces. Pouvez-vous me dire ce que vous en pensez?

Linda McAusland: Je dirais que la plupart des provinces sont d'accord. Elles m'ont donné le mandat de faire des mises à jour et d'investir des fonds pour élaborer un système. Elles ont mis des ressources à notre disposition pour mettre à jour les normes du Code national de sécurité, afin d'en arriver à plus d'uniformité dans l'ensemble du pays en ce qui concerne l'information recueillie et la façon dont elle l'est. La prochaine étape serait d'élaborer un système qu'elles pourraient utiliser. Nous ne proposons pas de base de données. Nous proposons un système d'échange de données.

• (1135)

Mike Kelloway: D'accord.

Linda McAusland: C'est ce qui existe maintenant pour les numéros d'identification des véhicules. C'est simplement une façon pour les systèmes de communiquer entre eux. C'est ce que nous allons examiner. Nous ne voulons pas être propriétaires des données ou les héberger, mais nous voulons offrir une tribune qui nous permet d'échanger des données en temps réel à l'échelle du pays.

Mike Kelloway: Il s'agirait donc de données très intuitives en temps réel.

Linda McAusland: C'est l'intention, oui.

Mike Kelloway: C'est très intéressant, parce que c'est une question qui a été soulevée à maintes reprises. Je suis sûr que vous avez suivi les témoignages...

Linda McAusland: Oui.

Mike Kelloway: ... en ce qui concerne les recommandations qui permettraient de trouver des solutions à certains problèmes communs.

Monsieur Harper, je suis très heureux que vous ayez mentionné le modèle « Chauffeur inc. », qui n'est pas un problème spécifiquement lié aux nouveaux arrivants, mais un système auquel de nombreux groupes et particuliers participent.

Au début de votre témoignage, vous avez parlé des lacunes dans l'application de la loi. L'une des nombreuses choses qui m'ont stupéfié, c'est le nombre d'écoles qui offrent une formation, l'équivalent de 48 heures de formation, suite à laquelle des gens sont autorisés à conduire sur les routes canadiennes. Certains cas ont été soulevés, je crois, par un témoin de l'Ontario.

Dans un an, quels seraient selon vous les trois, quatre ou cinq éléments d'application de la loi qui amélioreraient vraiment la situation? Je suis conscient que, dans le modèle « Chauffeur inc. », il doit y avoir des ajustements, et c'est ce dont nous nous occupons en tant que gouvernement fédéral. Il faut toutefois en faire plus.

En ce qui concerne l'application de la loi, il semble, d'après tous les autres témoignages que nous avons entendus, qu'elle soit très déficiente. Les responsables font de leur mieux, mais que pourrions-nous améliorer aujourd'hui? Si nous devons injecter des fonds, fournir une orientation, quelle forme cela devrait-il prendre?

Robert Harper: Nous avons parlé tout à l'heure de nous attaquer à l'impôt sur le revenu. Emploi et Développement social Canada se penche sur la définition d'employé, et nous faisons déjà des progrès à cet égard.

Nous avons eu un problème, il y a un an, lorsque nous avons abordé la question avec EDSC. Lorsqu'ils reçoivent une plainte d'un employé en particulier, ils évaluent cette personne — oui, vous êtes censé être un employé —, mais ils ne s'occupent pas des autres personnes que compte l'organisation. Je pense que cela est en train de changer, et c'est ce qui doit être fait.

Il faut vraiment procéder à un examen de ces écoles de conduite, afin de s'assurer qu'elles sont légitimes. Au moment de la délivrance des permis, les gens doivent s'assurer que la personne est formée pour le travail qu'elle a à faire. En Alberta, on a mis sur pied un cheminement qui comporte trois étapes. La première étape consiste à obtenir des renseignements semblables à ceux du MELT, qui répondent aux normes du MELT. La deuxième étape consiste à apprendre les règles s'appliquant à la conduite dans les différentes provinces. Avant d'être autorisée à conduire à l'extérieur de la province, la personne doit faire un autre test de conduite pour montrer qu'elle a satisfait à d'autres normes et qu'elle s'est améliorée par rapport à ses débuts. Je pense que ces étapes sont nécessaires.

Le président: Merci, monsieur Harper, et merci, monsieur Kelloway.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Madame McAusland, les contrôleurs routiers sont venus témoigner ici, au Comité, et ils nous ont dit avoir observé des lacunes dans le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire. Par exemple, s'il y a plusieurs utilisateurs indiqués dans le dispositif de consignation électronique et que le permis de conduire ne correspond pas exactement au nom d'utilisateur, ils n'ont pas nécessairement le pouvoir de mettre hors service le véhicule pour cette raison. Ils pensent que c'est un problème.

Ils ont aussi affirmé qu'ils n'étaient pas capables de savoir quelles modifications avaient été apportées dans le système. Ils voudraient avoir un droit de consultation en mode lecture seule pour, d'une part, connaître les dispositions en matière de consignation électronique et, d'autre part, être capables de voir quels changements ont été faits ou pour vérifier si les changements ont été faits de façon légitime.

Je soulève ces deux éléments, parce que j'aimerais savoir comment est établi le Règlement et comment c'est voté.

Est-ce seulement le gouvernement fédéral qui le met en place, ou est-ce fait de concert avec les provinces? Quelle est l'autorité du fédéral dans ça?

• (1140)

[Traduction]

Linda McAusland: Les normes que nous avons sont établies par consensus au sein du conseil d'administration. Nous avons un comité de programme qui est chargé des normes du CNS et qui se réunit pour formuler des recommandations au conseil d'administration sur les modifications qui se produisent. Au bout du compte, cela est approuvé par le Conseil des ministres.

La façon dont ces normes sont mises en œuvre dans chaque province ou territoire est à la discrétion de ceux-ci. Nous sommes un modèle fédéré, alors il n'y a pas de loi qui guide les normes. Il n'y a pas de pouvoir réglementaire. Chaque province est libre d'utiliser ce qui figure dans les normes et de choisir comment intégrer cela dans son propre régime de réglementation.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Nous avons aussi soulevé, à de nombreuses reprises jusqu'à maintenant, la nécessité d'avoir une forme de mise en commun des données pour ce qui est des infractions commises par des entreprises. Par exemple, aux États-Unis, il existe un registre complet des transporteurs, qui indique le nombre de chauffeurs, le nombre de camions, les permis et les autorisations pour les types de transports qu'ils offrent.

Si jamais on mettait en place ce genre de registre ou de document, tant pour les infractions que pour les transporteurs, ou bien tout autre type de registre, est-ce que ce serait votre organisation, soit le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui devrait naturellement prendre en charge ce registre, ou est-ce que vous verriez ce registre mis en place d'une autre manière?

[Traduction]

Linda McAusland: Je ne connais pas d'autre organisation. Nous travaillons actuellement à un système d'échange de données. Je pense que cela répondrait à vos attentes, et les administrations auraient alors une vue d'ensemble de ce qui se passe dans chacune d'entre elles. Le problème, c'est que les données ne sont pas recueillies de façon uniforme et qu'elles ne sont pas partagées au moyen d'un système similaire. C'est ce que nous tentons d'améliorer.

Le président: Merci, madame McAusland.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous revenons maintenant à M. Albas.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur. Je vous en prie.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Je remercie encore une fois nos témoins de leurs témoignages.

Mes questions s'adressent au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, donc à Mme McAusland.

En 1954, le gouvernement fédéral a renoncé à son rôle d'application extraprovinciale de la loi et a essentiellement dit à chaque province qu'elle pouvait appliquer les règles en vertu de ses propres lois sur les véhicules automobiles. Cela a eu deux conséquences.

Premièrement, cela a entraîné un abandon du domaine, pour ainsi dire, et laissé aux provinces le soin d'appliquer les règles fédérales, qui étaient peu nombreuses, parce qu'elles consistaient essentiellement à s'en remettre aux lois sur les véhicules automobiles en vigueur.

Deuxièmement, cela a entraîné la création de règlements, chaque province ayant établi sa propre structure. C'est pourquoi nous avons tant de problèmes au Canada en ce qui concerne les barrières interprovinciales au commerce. Vous ne pouvez pas traverser ma province en voiture le jour, mais vous pouvez traverser l'Alberta la nuit, ou vice versa.

Il est difficile de faire le suivi de tout cela, parce que les règles sont multiples. La gratte d'un chasse-neige doit être enlevée et placée à l'arrière. Dans certaines provinces, ce n'est pas à l'arrière, mais sur le côté. Le nombre de règlements que nous avons est presque insensé.

Il me semble que le CCATM a été créé pour s'occuper de ce genre de choses. Pourquoi n'avons-nous toujours pas une base de référence pour la formation extraprovinciale obligatoire au niveau d'entrée? Pourquoi la norme 16 du Code national de sécurité n'est-elle encore qu'une recommandation, que les secteurs de compétence sont libres de respecter?

Linda McAusland: Nous avons élaboré la norme 16 du CNS en 2019. Elle a été lancée en 2020. L'objectif était de constituer une base de formation à laquelle chaque province s'engagerait.

Je peux dire que chaque province a respecté les exigences minimales du MELT. Comme il s'agit d'une nouvelle norme, nous savons que nous devrions en faire plus. Des travaux sont en cours pour examiner la façon dont elle est appliquée dans chacune des provinces, cerner les lacunes et élaborer des outils pour aider les provinces à harmoniser davantage leur façon d'administrer la norme 16 du CNS.

Dan Albas: Y a-t-il des directives sur la façon de donner cette formation dans l'une ou l'autre des langues officielles?

Linda McAusland: Oui, dans les deux langues officielles.

Dan Albas: D'accord. C'est bon à savoir.

En ce qui concerne le système — je crois comprendre qu'il s'agit d'un ancien système —, qui paie pour cela? Y a-t-il une entente en vertu de laquelle chaque province fait un chèque, ou est-ce quelque chose que le gouvernement fédéral paie? Comment cela fonctionne-t-il?

Linda McAusland: Le CCATM le gère et l'exploite au nom des provinces. Nous recevons des cotisations de chacune des provinces, et elles sont gérées à partir des coffres du CCATM.

Dan Albas: Au bout du compte, ce sont les contribuables qui paient. Est-ce exact? Vous assurez l'administration, mais ce sont les contribuables de chaque province qui assument les coûts.

Linda McAusland: Il y a aussi un programme d'échange de dossiers interprovincial qui permet l'échange de données sur les véhicules et auquel les programmes et les entreprises ont accès moyennant une contribution. Une partie de nos revenus provient également de ce système.

Dan Albas: D'accord.

Dans le cadre de vos discussions en tant qu'organisme, avez-vous abordé les questions d'assurance et certaines des préoccupations soulevées par M. Harper et d'autres associations de camionnage? Les consultez-vous? Leur parlez-vous de ces questions, ou n'y a-t-il que des gouvernements qui discutent entre eux de la meilleure façon de régler les problèmes?

• (1145)

Linda McAusland: Trois de nos membres représentent des secteurs de compétence où les assurances sont publiques. Ce sont le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique. Au Québec, nous avons des représentants du secteur des assurances. J'ai une relation très étroite avec le Bureau d'assurance du Canada, avec qui j'ai des rencontres régulières. Les impacts sont connus.

Dan Albas: Pensez-vous que des améliorations sont possibles, cependant? Par exemple, nous avons entendu dire qu'il y a des problèmes en Ontario, surtout en ce qui concerne l'assurance de dernier recours. Des victimes au Québec et des conducteurs de dépanneuse nous ont dit qu'ils ne peuvent pas être indemnisés.

Pensez-vous qu'il devrait y avoir plus de normes minimales en matière d'assurance pour le camionnage extraprovincial?

Linda McAusland: Je n'ai pas vraiment d'opinion à ce sujet. Cela pourrait s'intégrer au travail que nous faisons, mais...

Dan Albas: Avez-vous l'intention d'examiner cela officiellement en tant qu'organisation?

Linda McAusland: Nous considérons les assurances comme un facteur dans le travail que nous faisons au jour le jour.

Dan Albas: N'avez-vous pas une opinion à ce sujet?

Linda McAusland: Je fais ce que mon conseil me demande de faire, et nous communiquons régulièrement avec le secteur des assurances.

Dan Albas: Je vous encourage à demander à votre conseil d'administration de se pencher là-dessus, parce que c'est quelque chose dont le Comité a entendu parler à maintes reprises et qui cause toutes sortes de problèmes dans une très bonne industrie.

Dan Albas: Rapidement, monsieur Harper, je vous remercie encore une fois de votre témoignage d'aujourd'hui.

Il y a un certain nombre d'entreprises familiales qui sont présentes dans ma région, l'Okanagan, depuis des décennies, voire plus

longtemps. C'était, et j'espère que ce sera de nouveau, un endroit où l'on peut travailler et élever une famille.

Je vous laisse le soin de faire vos dernières observations au sujet de la profession.

Robert Harper: C'est un très bon point que vous soulevez. Notre industrie permet aux gens de bien gagner leur vie, et la situation a vraiment un impact sur ceux qui ont consacré leur vie à bâtir une bonne entreprise et à traiter leurs travailleurs comme il se doit. Personne n'aime voir des fraudeurs réussir aux dépens de ceux qui essaient de respecter la loi.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harper.

Merci, monsieur Albas.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole pour le dernier tour. Je vous en prie.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Nous approchons de la fin des témoignages sur cet important sujet. J'ai mentionné que vous avez suivi les témoignages qui se sont succédé au cours des semaines que nous avons consacrées à l'étude de cette question. J'aimerais vraiment entendre ce que vous avez à ajouter à ce sujet.

Pendant les témoignages, avons-nous oublié quelque chose? Y a-t-il des questions que nous aurions dû poser?

Monsieur Harper, vous avez fait un signe de la tête comme si vous aviez une idée ou deux à ce sujet. Cette question s'adresse à vous deux.

Lorsque nous rédigerons notre rapport, nous formulerons un certain nombre de recommandations. Quelles sont les recommandations que vous aimeriez y voir?

Je sais qu'il y a tellement de choses différentes en cause, de l'échange de données à la mise en application et à la réforme fiscale, mais j'aimerais que vous nous disiez si nous avons posé les bonnes questions. Avons-nous oublié certaines choses?

Lorsque vous consulterez notre rapport, une fois qu'il sera terminé, quelles sont les principales recommandations que vous aimeriez y voir pour améliorer cette étude en particulier et, au bout du compte, la rendre plus applicable sur le terrain?

Monsieur Harper, nous allons commencer par vous.

Robert Harper: C'est une question très ouverte. La raison pour laquelle j'ai penché la tête, c'est que je n'avais pas réfléchi à cette question de façon aussi générale.

Je commencerais par rappeler, comme vous l'avez probablement entendu dans les témoignages, tous les aspects de « Chauffeur inc. » qui sont en cause — assurances, fraude fiscale, fraude en matière d'emploi et santé et sécurité — et combien d'organismes différents sont concernés. Pour ce qui est des pires aspects de « Chauffeur inc. », il s'agit certainement de la très importante porte d'entrée que ce modèle représente pour le crime organisé au Canada et l'industrie du camionnage. La question est de savoir si nous avons des lois adéquates pour faire face à un tel problème, comme c'est le cas aux États-Unis, où il y a des lois sur le racket.

À mon avis, c'est l'une des choses que le Comité devrait probablement envisager. Cela repose sur une base tellement vaste. Des attaques se produisent ici et là. Avons-nous les outils nécessaires au Canada pour résoudre ce véritable problème de racket? Ces personnes commettent une multitude de crimes, un peu ici, un peu là, et utilisent des gens.

• (1150)

Avons-nous les outils nécessaires au Canada pour faire face à un réseau ou à un stratagème aussi complexe visant à frauder les citoyens et à abuser des employés? Quand j'y pense, et si c'est vraiment une considération, il faudrait peut-être faire encore plus d'enquêtes sur l'industrie, au-delà du Comité, pour essayer de se débarrasser des mauvais joueurs. Cela a des répercussions négatives sur le commerce international, et pas seulement au Canada.

Mike Kelloway: Merci beaucoup. C'est parfois la raison pour laquelle je pose des questions générales. Elles me permettent d'obtenir des réponses précises.

Madame McAusland, qu'en pensez-vous?

Linda McAusland: Nous sommes heureux de voir qu'un comité fédéral se penche sur cette question. Nous en parlons avec l'industrie depuis un certain temps. Nous ne savions pas si les bons organismes ou les bons ministères étaient au courant du problème.

En ce qui concerne la sensibilisation, nous serons très heureux de recevoir vos recommandations. Le conseil d'administration suit de très près les délibérations du Comité, et je pense que nous continuerons à discuter avec l'industrie du rôle que nous devrions jouer.

Mike Kelloway: Je vous en suis reconnaissant.

Je vais conclure en vous remerciant tous les deux.

Je veux dire à tous ceux qui sont venus témoigner ici, peu importe leur allégeance politique, que le fait d'être conservateur, libéral, néo-démocrate, vert ou bloquiste ne change rien en ce qui a trait à l'industrie du transport. C'est une question de sécurité et une question économique. Il s'agit de renforcer les règles et la réglementation. Je pense que nous avons appris que le gouvernement fédéral a manifestement un rôle à jouer, mais qu'il doit également agir conjointement avec les provinces.

Je tiens à vous remercier. J'apprécie vraiment vos commentaires.

Je vais terminer là-dessus.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Mesdames et messieurs les témoins, je tiens à vous remercier au nom de tous les membres du Comité pour votre présence et vos témoignages dans le cadre de cette étude très importante.

Chers collègues, je vais suspendre la séance pendant quelques minutes pour permettre à notre greffier de passer au prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue jusqu'à ce que je la déclare ouverte de nouveau.

• (1150)

(Pause)

• (1200)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, pour la deuxième série de questions d'aujourd'hui, nous accueillons M. Dave Earle, président et directeur général

de la British Columbia Trucking Association, ainsi que M. Mark Bylsma, président, et M. Geoffrey Wood, vice-président principal, Politique, de l'Ontario Trucking Association.

Soyez les bienvenus. Je vous remercie d'avoir pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Nous allons commencer tout de suite.

Nous vous cédon la parole, monsieur Earle, pour votre déclaration préliminaire. Vous avez cinq minutes, monsieur. Je vous en prie.

Dave Earle (président et directeur général, British Columbia Trucking Association): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de votre intérêt soutenu et de l'invitation à comparaître ce matin.

La BCTA représente des parcs de véhicules de transporteurs privés et pour compte d'autrui qui exploitent différents types de véhicules partout dans la province de la Colombie-Britannique. Merci d'aborder ce qui est vraiment notre préoccupation la plus pressante.

Vous avez beaucoup entendu parler du modèle « Chauffeur inc. » et des escroqueries qu'il permet de commettre. Il est important de comprendre que nous ne pouvons pas sous-estimer la portée ou les répercussions qu'il a, et je ne parle pas seulement des escroqueries proprement dites. En raison de son omniprésence et de la façon dont il a été toléré et a pu continuer d'exister pendant des années, cela envoie le message que la réglementation dans son ensemble n'a pas d'importance. Cela a envoyé le message aux exploitants — aux tricheurs et aux menteurs — que ce qu'ils font est non seulement toléré, mais que c'est de cette façon qu'il faut fonctionner. Cela a créé un climat d'évitement délibéré et de non-conformité, ce qui met tous les Canadiens en danger.

L'industrie du camionnage n'est pas régie par la réglementation, mais par des marges de profit minuscules. Un règlement qui prescrit des dimensions jusqu'au centimètre et qui n'est pas appliqué par la suite ne fait que renforcer la notion que rien n'a d'importance. Si un aspect n'est pas respecté, comment le reste peut-il avoir de l'importance?

Les gouvernements qui se sont succédé à tous les niveaux ont délibérément fermé les yeux sur cette crise. J'ai le plaisir de travailler dans cette industrie depuis huit ans. Les gouvernements provinciaux et fédéral qui se sont succédé n'ont pas pris de mesures à l'égard de « Chauffeur inc. », ce qui a contribué à renforcer certains comportements. Cela a permis et favorisé une culture qui a commencé à s'infiltrer à tous les niveaux d'une industrie très fière et prospère. Il a été extrêmement difficile de voir des décideurs ne pas être prêts à régler les problèmes et de tenter de travailler avec eux.

Ce n'est que lorsque nous arrivons à des situations de crise que des décisions sont prises et que des décisions difficiles sont mises en œuvre. J'ai bon espoir que nous en sommes à un point où des décisions et des mesures seront prises.

Le modèle d'affaires — si on peut l'appeler ainsi — de « Chauffeur inc. » est une conséquence directe de la paresse réglementaire. Si nous voulons aller au-delà de cela, si nous voulons parvenir à quelque chose, il y a certaines choses qui sont nécessaires, selon nos membres.

Premièrement, il faut que notre Code national de sécurité soit réellement national. Il faut aussi que nous ayons un système qui fonctionne à l'échelle du pays pour tous les transporteurs dans toutes les administrations. Il faut également que nous comprenions tous quelles sont les règles, qui est un bon joueur et qui est un mauvais joueur, et que la réglementation soit appliquée de façon uniforme dans tout le pays. Qu'il s'agisse de fiscalité ou de sécurité routière, quel que soit le règlement, il doit être appliqué.

Le plus important, de notre point de vue, pour changer cela, c'est que la propriété effective des entreprises soit transparente. Il faut connaître les propriétaires. En Colombie-Britannique, nous faisons le suivi des actifs dans le contexte des certifications selon le Code national de sécurité, afin de savoir qui possède et qui ne possède pas les actifs, pour savoir où ils vont, mais ce que nous ne savons pas, c'est qui possède ces entreprises. Ce qui est étonnant, c'est que ces renseignements sont facilement accessibles, mais que nous ne les colligeons pas, que nous ne les communiquons pas et que nous n'y donnons pas suite. C'est ce que nous recherchons et ce qu'il faut vraiment, c'est-à-dire faire la lumière sur ceux qui dirigent réellement ces entreprises.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de votre attention. Nous savons quoi faire. Nous savons comment le faire. Nous avons simplement besoin de votre aide et nous pourrions y arriver.

Merci.

• (1205)

Le président: Merci, monsieur Earle.

Je vais céder la parole à M. Bylsma et à M. Wood pour leur déclaration préliminaire.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes. Je vous en prie.

Mark Bylsma (président, Ontario Trucking Association): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier le Comité de son engagement constant à étudier plus en profondeur l'évolution du contexte du travail des camionneurs au Canada et d'avoir invité l'OTA, c'est-à-dire l'Ontario Trucking Association, à prendre part aux échanges.

L'Ontario Trucking Association est fière d'être membre de l'Alliance canadienne du camionnage et célèbre cette année son 100^e anniversaire, car elle représente les intérêts de ses membres depuis 100 ans.

Nous appuyons l'intégralité des observations et mémoires que l'Alliance a présentés dans le cadre de cette étude. L'élimination de « Chauffeurs inc. » et de tout ce qui s'y rattache est au premier rang des priorités de nos membres.

Il importe de souligner deux étapes importantes que le Comité a déjà contribué à franchir dans la lutte contre « Chauffeurs inc. ». La première est la levée du moratoire relatif aux feuillets T4A par l'Agence du revenu du Canada. La deuxième, ce sont les engagements pris par Emploi et Développement social Canada, EDSC, de mener des campagnes de conformité à grande échelle et d'assurer un financement soutenu du programme.

L'OTA félicite le Comité et les ministres d'avoir rendu cela possible. Ces mesures ont donné au segment de notre industrie qui est responsable une lueur d'espoir en cette période difficile. Il sera essentiel que l'Agence et EDSC donnent suite à leurs plans.

Notre témoignage, que Geoff Wood présentera pendant le temps qu'il nous reste, portera sur le problème de « Chauffeurs inc. », ses manifestations en Ontario et les autres mesures à prendre pour infléchir le cours des choses.

Geoffrey Wood (vice-président principal, Politique, Ontario Trucking Association): Merci à vous, monsieur le président, et aux membres du Comité. C'est un honneur de vous adresser la parole.

Comme M. Bylsma l'a signalé, il reste un certain nombre de problèmes à régler à propos de « Chauffeurs inc. » et de ses diverses manifestations. Dans le temps qu'il me reste, j'entends vous exposer aussi bien les problèmes que les solutions immédiates.

Permettez-moi d'être franc et direct. Il s'est fait beaucoup de choses en Ontario pour régler le problème, mais l'Ontario Trucking Association estime qu'il faut faire beaucoup plus. Nous espérons que le Comité reprendra dans son rapport final les solutions que nous proposons aujourd'hui.

Comme je suis à la recherche de solutions et tiens à être très direct, j'aborderai tout de suite les enjeux.

L'intégrité du système des permis de conduire est un problème en Ontario. Nous l'avons vu dans les médias. La Police provinciale de l'Ontario et le ministère des Transports essaient de gérer la situation. Nous ne connaissons pas toute la portée du problème, mais nous croyons qu'il s'est fait un certain travail. Pour notre part, nous souhaitons comprendre comment la situation se présente dans le reste du Canada et comment nous pouvons la maîtriser. À cet égard, nous recommandons que le ministre des Transports travaille avec ses homologues provinciaux et territoriaux pour comprendre l'ampleur du problème et trouver une façon de le régler. Il faut envoyer un message clair à tout le monde et dire que notre système de permis de conduire et son intégrité sont intacts. Ce message doit atteindre nos partenaires aux États-Unis.

Des membres du Comité vous ont parlé des problèmes de stationnement illégal, particulièrement à Caledon. En Ontario, le problème est hors de contrôle. La province a besoin de toute l'aide qu'elle peut obtenir. Les ressources fédérales et provinciales doivent appuyer les efforts des municipalités. Lorsqu'il y a des lacunes ou des pénuries en matière de stationnement, nous recommandons d'étudier la possibilité d'utiliser des terrains fédéraux pour régler le problème. Il faut cependant que l'utilisation de ces terrains soit encadrée par des relations contractuelles correctes et transparentes. Il faut étudier en profondeur ce qui s'est fait dans le cas de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et éviter de reproduire ce modèle, pour peu qu'on songe à utiliser des terrains fédéraux.

L'industrie du camionnage est de plus en plus préoccupée par la criminalité, les vols et les niveaux croissants de violence, surtout dans la région du Grand Toronto. Nous préconisons trois solutions. La police a besoin d'un financement annuel adéquat, à la hauteur de la gravité du problème qui, comme il a été dit dans des conférences de presse antérieures, est hors de contrôle. Les services de police fédéraux et les unités d'exécution de la loi des bureaux intérieurs de l'ASFC, l'Agence des services frontaliers du Canada, doivent être présents aux postes d'inspection des camions dans toute la province. De plus, l'Agence et le service américain Customs and Border Protection doivent réglementer à nouveau la frontière.

Le travail forcé et l'utilisation abusive de nos programmes d'immigration sont des préoccupations majeures. Il est regrettable qu'il faille le dire, mais c'est une réalité dans le secteur du camionnage. Une solution immédiate consiste à élaborer un programme d'« employeurs reconnus » pour toutes les entreprises de camionnage qui font appel aux programmes d'immigration provinciaux et fédéraux. Le deuxième volet consisterait à élaborer de solides programmes de sensibilisation de l'industrie, comme celui de la Joy Smith Foundation, prévoyant des protections suffisantes pour les dénonciateurs et des moyens de communiquer de l'information à la police.

Le gouvernement de l'Ontario exige qu'une assurance de dernier recours soit offerte aux entreprises de camionnage commercial, ce qui rend possibles les opérations à haut risque. Nous devons songer à imposer des limites importantes au recours à ce type d'assurance et envisager une restructuration des modalités de souscription pour se rapprocher des pratiques du privé. Nous transférons le risque à d'autres administrations. Nous devons cerner le problème et le régler.

La surveillance de la sécurité du parc automobile doit faire l'objet d'une révision complète. En Ontario, 80 % des parcs n'ont jamais été inspectés par le ministère des Transports. La solution? Éliminer la cote de sécurité « satisfaisant non vérifié ». Nous avons besoin de vérifications et d'inspections régulières de toutes les entreprises de camionnage dans la province. Il faudrait, précise l'OTA, que ces contrôles se fassent aux frais des transporteurs. Si les règles du jeu sont les mêmes pour tous, alors soit. Nous croyons que diverses possibilités sont à envisager.

Quant aux contrôles routiers et à la conformité des véhicules et des conducteurs, encore une fois, de notre point de vue, la solution consiste à avoir des postes d'inspection des camions 24 heures sur 24, sept jours sur sept, ainsi que les autorités légales voulues à ces endroits en tout temps pour gérer tous les cas de non-conformité qui ont une incidence sur l'industrie du camionnage.

Comme il a été dit ce matin, et c'est le point de vue de l'OTA, il faut revoir la formation des chauffeurs de véhicules commerciaux. Nous y travaillons avec le ministère des Transports. Nous sommes heureux des progrès accomplis. L'OTA estime que le permis doit correspondre à la configuration des camions à conduire, avec une délivrance graduelle des permis, ce dont d'autres témoins ont parlé.

Enfin, en ce qui a trait aux marchés publics, surtout au niveau fédéral, mais certainement au niveau provincial, ils doivent être assortis de vérifications de la conformité de la main-d'œuvre. Nous sommes très préoccupés par les pratiques d'un certain nombre de sociétés d'État et la façon dont elles lancent des appels d'offres. Nous estimons qu'il faut s'attaquer à ce problème.

Merci de votre temps. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1210)

Le président: Merci beaucoup à vous deux.

M. Muys va poser les premières questions.

Monsieur Muys, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

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

Étant donné le nombre de députés de la Colombie-Britannique présents aujourd'hui, je vais réserver mes questions à l'Ontario Trucking Association.

Le 25 novembre, la province a publié un communiqué dans lequel vous avez été cité, monsieur Bylsma. Il y avait toute une série de mesures concernant la suspension du permis, les amendes, les amendes progressives, les mises à la fourrière de plus en plus contraignantes, etc. Cela a-t-il contribué à changer les comportements, ou est-il trop tôt pour le dire? Il est vrai qu'il reste encore beaucoup à faire.

Mark Bylsma: Il y a effectivement beaucoup à faire. Ce n'est que la pointe de l'iceberg. Dans un témoignage précédent, quelqu'un a dit que « Chauffeurs inc. » n'est qu'une branche d'un arbre énorme. Bien que des mesures commencent à apparaître, il faut certainement en faire plus si nous voulons régler le problème. C'est hors de contrôle. Chaque fois qu'on met un doigt pour boucher un trou dans la digue, un autre trou apparaît.

Dan Muys: M. Wood a décrit un certain nombre de solutions immédiates ou de mesures concrètes à prendre, en plus de ce qui a déjà été fait. Bon nombre d'entre elles relèvent de la compétence provinciale, et vous avez énuméré quelques domaines dans lesquels le gouvernement fédéral pourrait intervenir. Ce modèle existe toujours, bien sûr. Comme vous l'avez dit, ce n'est qu'une branche d'un gros arbre. Qu'est-ce que le gouvernement fédéral peut faire de plus dans l'immédiat pour s'attaquer au problème?

Geoffrey Wood: Je vais répondre à cette question.

Le rôle du gouvernement fédéral? Tout ce qu'il peut faire pour appuyer et aider les provinces, que ce soit sur le plan des services de police ou du financement, serait utile.

Dan Muys: Le témoin précédent a parlé des travailleurs étrangers temporaires. Il y a des échappatoires liées à la TPS. Oui, le moratoire relatif aux feuillets T4A a été levé, mais il y a encore beaucoup de problèmes à cet égard. Est-ce qu'on agit assez rapidement?

Geoffrey Wood: Il s'est fait beaucoup de choses au niveau fédéral, je le répète, mais si nous voulons régler le problème, il faut continuer. EDSC et l'ARC doivent demeurer engagés dans notre secteur. Nous devons garder le pied sur l'accélérateur. Nous ne pouvons pas baisser les bras, car les mêmes problèmes vont se présenter sous une autre forme au fil du temps et le gouvernement doit être prêt à y faire face.

Un fait essentiel, c'est que les municipalités et la province ne peuvent pas faire grand-chose seules dans le secteur du camionnage. Elles ont besoin de l'appui du gouvernement fédéral, du ministère fédéral. Lorsqu'un problème relève de la compétence provinciale, il est possible d'accorder des fonds aux provinces pour les aider à atteindre leurs objectifs afin d'améliorer la sécurité routière et l'industrie et de rétablir l'ordre public. Le gouvernement fédéral doit être présent.

• (1215)

Dan Muys: Huit ans se sont écoulés. Dans quelle mesure avons-nous fait bouger les choses? Où en sommes-nous?

Geoffrey Wood: Je dirais qu'à propos des T4A et d'EDSC, nous avons beaucoup progressé. Je n'ai pas d'évaluation à proposer, mais je peux vous dire que ceux qui sont concernés font attention. Ils prennent acte de ce qui se fait. Des exigences sont en place. Dans le cas du feuillet T4A, il faut suivre la piste de l'argent.

Nous avons parlé de l'aspect criminel de la question. Là encore, il y a un point de vue fédéral. Le ministère des Transports et la Police provinciale de l'Ontario ont leurs limites, mais la GRC, l'ASFC et d'autres services de police fédéraux peuvent certainement jouer un rôle, et ils devraient le faire. La police provinciale nous l'a dit. Sur ce plan, le gouvernement fédéral peut apporter les changements nécessaires. Il s'agit de dissuasion. Si tout le monde est sur ses gardes, cela découragera davantage les manquements aux règles, si je me fais bien comprendre.

Dan Muys: Oui.

M. Earle, qui vient de la Colombie-Britannique, a parlé de la nécessité d'une certaine harmonisation ou d'un système national d'application de la loi. Qu'en pensez-vous du point de vue de l'Ontario? D'autres, j'en suis sûr, poseront la question à M. Earle.

Mark Bylsma: Nous sommes d'accord.

Bien sûr, comme on l'a dit à la réunion précédente, c'est une question de mise en commun des renseignements et d'harmonisation entre les provinces, fonction que les autorités fédérales pourraient peut-être exercer. Cela permettrait d'agir dans l'ensemble du Canada, de sorte qu'une activité réprimée dans une province ne puisse aussitôt renaître dans une autre. La communication de l'information permettra d'éradiquer le problème.

Pour revenir à ce que vous disiez tout à l'heure, nous avons commencé à agir, mais il faut continuer de foncer tête baissée, car le problème ne cesse de prendre de l'ampleur. Il y a un effet boule de neige.

Geoffrey Wood: J'ajouterais qu'il faut donner aux services chargés de l'application de la loi les outils nécessaires pour faire leur travail. Nous avons parlé de la mise en commun des données dans les bases de données et de l'information qui s'y trouve. Pour l'heure, les outils nécessaires font défaut. Je crois que vous avez entendu ce matin le CCATM, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Il se fait beaucoup de bon travail. Nous y arriverons, mais nous devons garder le pied sur l'accélérateur; nous devons appuyer nos services d'application de la loi. Nous avons besoin de personnel sur le terrain, et il doit être appuyé par la technologie.

Dan Muys: Vous avez parlé de l'élément criminel. La question a été soulevée. Qui dirige ces entreprises? Les responsables créent des entités bidons ailleurs. Lorsque cela se fait en Ontario, la province prend-elle des mesures?

Geoffrey Wood: Elle commence à le faire, mais il lui faut des ressources soutenues.

Le président: Merci.

Dan Muys: Pouvez-vous nous donner des exemples où on l'a déjà fait?

Mon temps de parole est écoulé? C'est ce que le carton rouge veut dire. C'est terminé.

Le président: C'est une carte très puissante, monsieur Wood. Elle suscite la peur chez les députés.

Merci beaucoup, messieurs Muys et Wood.

Nous passons maintenant à M. Greaves.

Monsieur Greaves, vous avez la parole. Six minutes.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous cet après-midi.

J'adresserai mes questions à M. Earle.

Bienvenue. C'est formidable d'accueillir un représentant de la Colombie-Britannique au Comité aujourd'hui.

Une question dont bien des témoins ont beaucoup parlé et qui revient sans cesse concerne les conséquences pour le secteur du camionnage du moratoire sur les pénalités relatives aux feuillets T4A. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet du point de vue de la Colombie-Britannique? En quoi le moratoire a-t-il eu une incidence sur votre secteur et sur la sécurité, particulièrement dans l'industrie en Colombie-Britannique et ailleurs?

Dave Earle: Il y a deux volets: les répercussions sur notre secteur et l'effet de la levée du moratoire.

Lorsqu'on a supprimé l'obligation de présenter des T4A, cela a occulté ce qui se passait dans l'industrie. Qui payait qui? Que se passait-il? Qui était actif? Qui dirigeait? Où allait l'argent? Cela a permis de cacher beaucoup d'argent et d'activités. Cela ne fait que faciliter toute la discussion sur la conformité et la réglementation. S'il est important d'être là et d'être prêt à agir, il faut appliquer la loi.

Depuis la levée du moratoire, ce n'est pas tant le moratoire lui-même et ses mécanismes qui sont importants, bien qu'ils aient leur importance. C'est plutôt le message envoyé qui a été vraiment important et très puissant. Ce message, c'est que le gouvernement fédéral est attentif. Il surveille la situation. Il va faire respecter la loi. Les entreprises devront faire attention. Cacher de l'argent et se dissimuler derrière cette sorte de rideau, ce ne sera plus toléré. À lui seul, ce message est très important.

• (1220)

Will Greaves: Excellent.

L'automne dernier, le ministre des Finances a annoncé que le budget de 2025 prévoyait 77 millions de dollars sur quatre ans, à compter de 2026-2027, ainsi qu'un financement permanent de 19,2 millions de dollars pour l'ARC, afin de lever le moratoire dont vous parlez concernant les pénalités imposées aux entreprises qui ne produisent pas de feuillets T4A dans le secteur du camionnage.

À votre avis, si le budget de 2025 n'était pas adopté rapidement et si ces changements n'étaient donc pas mis en œuvre, quelles seraient les conséquences pour le secteur du camionnage et la sécurité en Colombie-Britannique ou ailleurs au Canada?

Dave Earle: Il n'est pas exagéré de dire que ce serait catastrophique.

Il n'y a pas que la mécanique de ce qui est proposé, je le répète. À considérer le budget de 2025 et ses éléments, je me dis que l'application est très importante, certes, mais que les messages ainsi lancés le sont encore plus. On a laissé cette industrie dans une sorte de malaise. Nous travaillons avec notre ministère provincial et les organismes de réglementation. Ils font de leur mieux avec ce qu'ils ont, mais leurs outils sont limités. Si nous considérons « Chauffeur inc. » comme une seule branche dans un arbre, c'est une branche pourrie et il y a toute une série d'autres branches à élaguer.

Devant les dispositions du budget, c'est ce que je me dis. Voilà pourquoi elles sont si importantes. Ce sont les modifications législatives qui permettent la mise en commun de renseignements. Ce sont les modifications réglementaires qui permettent d'appliquer la loi.

Le plus important, c'est le message qui dit que ces mesures sont importantes et seront appliquées. Si nous n'agissons pas en ce sens et n'envoyons pas ce message, je crains fort, tout comme nos membres, que nous ne continuions à tolérer le problème et que nous ne faisons comprendre à ceux qui mentent et trichent qu'ils peuvent continuer sans s'amender, puisque les législateurs n'arrivent même pas à faire adopter cette mesure.

Ce n'est que la première étape d'un très long parcours, et elle est très importante. Notre secteur a bon espoir que ces mesures seront adoptées. C'est un élément extrêmement important de l'ensemble, c'est certain.

Will Greaves: Merci.

Je vais demander à M. Bylsma ou à M. Wood de nous dire si, en se plaçant du point de vue de l'Ontario, ils reprennent à leur compte cette évaluation, à propos de la mise en œuvre du budget et de la levée du moratoire relatif aux feuillets T4A.

Geoffrey Wood: Il faut que cela se fasse. Je ne pourrais pas le dire plus carrément.

Si on fait marche arrière, l'industrie légitime considérera que c'est un signe de faiblesse et que les mauvais joueurs reprendront le contrôle, ou du moins qu'ils auront plus de contrôle qu'à l'heure actuelle. Vous ne pouvez pas faire marche arrière. Ne le faites pas, s'il vous plaît.

Will Greaves: C'est très clair. Merci.

Pour revenir à la Colombie-Britannique, monsieur Earle, pourriez-vous nous parler de la réglementation et de l'application de la loi dans le camionnage en Colombie-Britannique et de ce qui fonctionne bien, selon vous? Y a-t-il quelque chose que la Colombie-Britannique fait dans ce secteur qui puisse servir de modèle à d'autres administrations ou qui mette en évidence des progrès dans la résolution de ce problème?

Dave Earle: Nous avons parlé notamment de la coordination entre les administrations. Au moyen de son processus de certification aux termes du Code canadien de sécurité, la Colombie-Britannique assure le suivi des actifs. Le titulaire d'un certificat aux termes de ce code doit dresser la liste de ses biens et des véhicules qui font partie de son parc. Il faut tenir un registre. Lorsque ces actifs sont transférés et se retrouvent ailleurs dans le système relevant du Code national de sécurité, il faut savoir ce qui s'est passé.

Un cas isolé, cela n'a pas vraiment d'importance, mais nous avons vu des entreprises fermer leurs portes en Colombie-Britannique et simplement déménager leurs activités dans une autre province. Nous avons appris ce qui s'était passé et nous avons décidé d'empêcher que cela ne se produise en Colombie-Britannique. Le bureau chargé du Code canadien de sécurité a dit: « Un instant. Vous avez tous ces actifs — tous — qui passent de telle entreprise à telle autre. À qui appartiennent-ils? Pourquoi ces actifs sont-ils déplacés? Cela n'a aucun sens. » Il y a eu une acquisition, et ces questions ont fait en sorte que ces interactions n'aient pas lieu.

Il est très important de rattacher ces actifs à une entité, de les suivre et de voir où ils se retrouvent grâce aux certifications du Code. Dans ces circonstances, ces actifs se sont finalement retrouvés en Alberta et l'entreprise exerçait ses activités en vertu de sa certification albertaine en Colombie-Britannique.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Earle.

Merci, monsieur Greaves.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Earle, j'ai beaucoup aimé vos commentaires sur l'importance de la transparence dans les entreprises, notamment pour ce qui est de savoir qui en est le vrai propriétaire. Je pense que ce n'est pas cette direction que nous avons prise jusqu'à maintenant quant aux recommandations et aux commentaires.

Cela dit, monsieur Wood, du côté de l'Association de camionnage de l'Ontario, serait-on d'accord sur la nécessité d'avoir ce genre de mesure?

• (1225)

[Traduction]

Geoffrey Wood: Sommes-nous d'accord sur la transparence en matière de propriété?

Oui, à 100 %. C'est ce que nous appelons la lutte contre l'évitement, et il faut qu'elle soit financée adéquatement, qu'on y consacre des ressources et qu'on la mette en œuvre de façon uniforme dans tout le Canada.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Earle, dans un article paru sur le site de *Truck News* et publié le 20 janvier dernier, il a été question d'une inspection effectuée à Burnaby et dans le Lower Mainland. Il semblerait qu'au cours de cette inspection, plus de 56 % des camions inspectés ont été mis hors service. Cela est hallucinant.

Pensez-vous que ce pourcentage est représentatif de ce qui se passe dans l'industrie en ce moment?

[Traduction]

Dave Earle: Je regrette d'avoir à dire oui et non.

Oui, en ce sens que les inspections en question n'ont pas été aléatoires. En fait, elles ont été ciblées. On a vu arriver des camions et on s'est dit: « Oh, celui-ci arrive, celui-là continue et cet autre... ». Et ainsi de suite.

Le plus important pour moi, cependant — ce qui nous ramène à notre discussion sur l'application de la loi —, c'est que la Colombie-Britannique a un programme d'inspection des véhicules commerciaux qui exige pour chaque véhicule deux inspections par année, tous les six mois. Des véhicules arrivent, comme des camions à benne basculante, dont le fond est pourri et les tringleries de direction brisées. Ces problèmes ne surviennent pas en deux, trois ou quatre semaines, ni en quatre mois. Il faut des années pour qu'on en arrive là, et pourtant, ces véhicules passent l'inspection quelques semaines ou quelques mois avant un incident.

En fait, ils ne sont pas inspectés. C'est une autre arnaque. Il existe une culture pernicieuse de la tricherie à laquelle il faut s'attaquer. C'est la source du problème, et il y a un travail vraiment important à accomplir.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: M. Harper a brièvement soulevé ce point en réponse à la question posée par M. Kelloway. Ce dernier lui avait demandé s'il y avait des angles que nous n'avions pas suffisamment couverts. J'ai l'impression que nous sommes un peu en train d'ouvrir la porte, aujourd'hui, à l'implication du crime organisé dans ces mauvaises pratiques ou aux liens qui peuvent exister avec celui-ci.

Messieurs Wood ou Bylsma, j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Dans l'industrie du camionnage, à l'heure actuelle, y a-t-il un lien à faire entre le stratagème « Chauffeurs inc. » et le crime organisé?

Si ce lien est établi, que pourrait faire le gouvernement fédéral pour lutter contre cette situation?

[Traduction]

Geoffrey Wood: À notre avis, les signes sont là. Nous ne sommes pas dans le monde des enquêtes ou de l'application de la loi, mais les signes que le crime organisé est derrière tout cela et qu'il s'infiltre dans notre industrie nous semblent assez clairs. La question est de savoir comment accorder les ressources nécessaires aux responsables de l'application de la loi et comment s'assurer que tout le monde s'attaque au problème en toute conscience. Voilà où nous en sommes, malheureusement.

Les niveaux de violence ont augmenté de façon exponentielle, surtout dans la région du Grand Toronto. La réaction à ce problème doit être immédiate et soutenue. Nous ne pouvons pas baisser les bras. Nous ne pouvons pas. Si nous ne maîtrisons pas la situation, nous aurons de graves problèmes.

Nous voulons travailler avec le Comité. L'occasion est là. Nous avons parlé de bien des choses. C'est la prochaine étape. Il est essentiel de recommander que nous abordions cette question en toute connaissance de cause et que le Comité comprenne où en est l'industrie du camionnage en 2026. Essentiellement, nous sommes aux prises avec une crise majeure et nous devons tout mettre en œuvre.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Un peu plus tôt, M. Earle a fait mention de l'importance de la transparence dans les entreprises. Je pense que ça devrait aussi s'appliquer aux organisations. C'est moi qui le dis. Le lobby du groupe « Chauffeurs inc. », soit l'Association canadienne des camionneurs, ou CTOA, que vous devez connaître, a refusé de nous transmettre sa liste de membres. Ses revendications semblent très favorables. Selon des représentants de cette association, il n'y a pas de problème dans l'industrie, et personne n'abuse des travailleurs. Ils disent que le modèle « Chauffeurs inc. » est une façon tout à fait normale de fonctionner.

Puisque nous n'avons pas d'information sur le conseil d'administration de cette association, à savoir qui en est le président ou qui en sont les membres, devrions-nous nous méfier de ces déclarations, selon vous? Il y a ici un manque de transparence.

Ma question s'adresse à quiconque souhaite y répondre.

• (1230)

[Traduction]

Mark Bylsma: Je vais aborder brièvement la question.

M. Kelloway a dit au cours de la réunion précédente qu'il s'agissait d'une question de sécurité et d'économie. Un autre élément a

été omis: la primauté du droit. C'est une question de sécurité. C'est une question d'économie. C'est une question de primauté du droit. Il y a aujourd'hui une incroyable lacune au plan de la primauté du droit.

Nous n'avons pas besoin de beaucoup de nouveaux règlements. Je l'ai dit plus tôt. Nous n'avons pas besoin de nouveaux règlements, mais plutôt d'harmonisation, de soutien et de financement pour que les différents ordres de gouvernement ou ministères puissent sévir. Geoff Wood en a parlé tout à l'heure. S'il y a plusieurs ministères aux installations, cela aidera à sévir. Il ne s'agit pas seulement des T4A. C'est une question de sécurité et de criminalité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bylsma.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à M. Albas.

Monsieur Albas, vous disposez de cinq minutes.

Dan Albas: Je vous remercie, monsieur le président.

Merci également à tous les témoins d'être ici.

Je vais commencer par M. Earle.

Monsieur Earle, voici ce que l'on pouvait lire dans le *Vancouver Sun* d'il y a environ cinq mois:

Selon une analyse du réseau d'information Postmedia, une nouvelle entreprise de camionnage de la Colombie-Britannique a des liens avec la Chohan Freight Forwarders Ltd., une entreprise que la province a dissoute après son implication dans de multiples collisions avec des viaducs.

On ne sait pas clairement si les liens entre la Legacy Pathways Ltd. et l'ancienne entreprise contreviennent aux règlements de la loi sur les véhicules à moteur de la Colombie-Britannique, mais le ministère des Transports a fait savoir que sa direction chargée de l'application de la loi en matière de sécurité des véhicules commerciaux « est au courant des préoccupations au sujet de la Legacy Pathways Ltd. et mène une enquête. »

En vertu de la réglementation provinciale, lorsque le certificat délivré en vertu du Code canadien de sécurité...

Je suppose qu'il s'agit du certificat d'aptitude à la sécurité.

... autorisant une entreprise de camionnage à exercer ses activités est annulé pour un motif valable, l'entreprise, ses directeurs et ses agents se verront refuser tout nouveau certificat d'aptitude à la sécurité. Les entreprises peuvent présenter une demande de rétablissement au bout de trois ans.

Monsieur Earle, il s'agit d'une entreprise de la Colombie-Britannique. Elle est visée par une mesure d'exécution de la loi émise par un organisme de réglementation. Après l'annulation de son certificat d'aptitude à la sécurité, voilà que cette entreprise renaît de ses cendres, tel un phénix. Nous sommes au courant pour la simple raison qu'elle a fait l'objet d'un signalement, mais elle aurait très bien pu réapparaître en tant qu'entreprise albertaine ou ontarienne, n'est-ce pas?

Dave Earle: Oui, et c'est justement ça le problème dont nous parlions. C'est précisément de cette situation qu'il était question quand nous parlions du transfert d'actifs vers une autre province. La seule raison pour laquelle notre organisme d'application de la loi était au courant, c'est parce que nous faisons le suivi des actifs. Nous faisons le suivi des numéros d'identification des véhicules. Malgré cela, lorsqu'il existe plusieurs autorités compétentes dans un pays, il est facile de transférer différents actifs et de continuer à circuler.

Tant que nous n'aurons pas un système national clair, contraignant et transparent permettant de retracer les propriétaires et les administrateurs bénéficiaires, il est quasiment impossible de les détecter.

Dan Albas: Pensez-vous que chaque fois qu'une demande est présentée, il y aurait lieu de relier les données au certificat d'aptitude à la sécurité?

Dave Earle: Certainement.

Dan Albas: Qu'en est-il des écoles de formation de camionneurs? D'après ce que nous avons entendu, 66 écoles ont été fermées en Ontario et, au cours des six derniers mois, environ cinq ont fermé leurs portes en Alberta. Ne pourraient-elles pas tout simplement faire la même chose?

Dave Earle: C'est exactement ce qui se passe en Colombie-Britannique. Avant que la formation de base ne devienne obligatoire, nous avions entre 30 et 35 écoles. Après l'imposition de cette obligation, le nombre est passé à 105 parce que, soudainement, il y avait de l'argent. Au fil du temps, l'Insurance Corporation of British Columbia, la société d'État qui délivre les permis, en a fermé 67.

Dan Albas: Elle a fermé 67 écoles.

Dave Earle: Oui, mais nous en avons à nouveau une centaine.

Dan Albas: Comment...

Dave Earle: C'est un cycle. C'est justement le problème, selon nous. Dès que nous fermons une entreprise, elle réapparaît ailleurs. Ce sont les mêmes gens.

Dan Albas: L'important, je le répète, c'est de faire une vérification en temps réel. Avec tout le respect que je dois à M. Greaves pour ce qu'il a dit tout à l'heure au sujet de l'Agence du revenu du Canada, c'est un indicateur tardif. La loi est appliquée des années après que l'ARC a constaté des écarts dans le cadre de ses vérifications. Nous devons avoir un outil beaucoup plus tactile et à jour. Est-ce exact?

Dave Earle: Nous avons besoin des deux, d'un outil tactile et d'un outil à jour. Ne vous y trompez pas, la crainte de l'Agence est réelle, et c'est très important d'en tenir compte.

Dan Albas: Je suis tout à fait pour que l'ARC applique la loi. Je vous signale également que le projet de loi dont vous parlez tous est mort au Feuilleton quand le premier ministre a déclenché les élections au début du printemps. Pour l'instant, nous ne faisons que l'examiner par le biais de la Loi d'exécution du budget, qui est actuellement à l'étude au Comité permanent des finances.

J'ai une dernière brève question.

Vous avez fait allusion aux huit années des deux gouvernements. Je suppose que vous voulez parler du gouvernement Eby. Pouvez-vous nous répéter ce que vous avez dit à ce gouvernement et si oui ou non... À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral l'autorise à appliquer toutes les règles relatives au transport extraprovincial.

Dave Earle: Oui. Ma première séance d'information à ce titre a eu lieu avec le premier ministre Eby à l'époque où il était procureur général. C'était intéressant, en ce sens qu'au bout de cinq minutes, il s'est arrêté et m'a dit: « Vous faites partie de l'association des gens d'affaires et vous demandez un renforcement de la surveillance réglementaire » et j'ai acquiescé. Cela devrait répondre à toutes vos questions concernant ma présence ici...

• (1235)

Dan Albas: Est-ce qu'ils l'ont fait, monsieur? Attribue-t-on toujours la cote de sécurité « satisfaisant-non vérifié »?

Dave Earle: Nous avons encore une catégorie d'entreprises ayant cette cote. Nos installations d'inspection sont toujours sous-financées. Certains de nos postes de pesée n'ont toujours pas de personnel. En Colombie-Britannique, la situation habituelle perdure — c'est terrible d'employer le mot « habituelle », mais c'est vrai — en ce qui concerne l'application de mesures déjà en place dans d'autres provinces. Est-ce que des mesures ont été prises? Très peu. Devons-nous faire plus? Certainement.

Dan Albas: Parlons maintenant des marchandises dangereuses. Pensez-vous que les entreprises qui embauchent des chauffeurs comptant 10 années d'expérience devraient être admissibles à un programme différent? Si je ne me trompe, la société Canada Clean Fuels a laissé entendre qu'il était injuste d'exiger que ces entreprises paient les mêmes frais d'assurance vu qu'elles investissent dans leurs chauffeurs beaucoup plus d'argent que toutes les autres entreprises.

Dave Earle: Oui, il y a une meilleure façon de procéder. La question que nous devons nous poser au sujet des années d'expérience est la suivante: est-ce que les chauffeurs cumulent 10 années d'expérience, ou une année d'expérience dans 10 contextes différents?

Dan Albas: C'est juste.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Earle.

Merci à vous également, monsieur Albas.

Nous passons maintenant à M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous disposez de cinq minutes.

Mike Kelloway: Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis ravi de vous retrouver tous les trois aujourd'hui.

Je suis content d'entendre tous ces commentaires confirmant que ce n'est pas simplement une question de feuillets T4A, mais que l'arbre comporte de nombreuses branches.

J'aimerais connaître votre point de vue, à tous les trois. Notre étude porte sur tellement d'enjeux différents, comme la sécurité et le personnel, sans parler de l'impact économique que je vais d'ailleurs aborder.

Concernant les répercussions économiques sur le secteur en Ontario et en Colombie-Britannique, vous devez bien avoir une estimation quantifiable ou une bonne idée de ce que cela coûte à l'industrie — je parle notamment de la non-application de la loi, du modèle « Chauffeur inc. » Avez-vous un chiffre précis ou une estimation de ce que le recours à ce modèle coûte au secteur, en Ontario et en Colombie-Britannique?

Geoffrey Wood: Oui, nous avons une idée. Notre estimation est basée sur très peu de données à partir desquelles nous extrapolons. C'est un coût important par chauffeur, qu'il s'agisse de chauffeurs au rabais ou faisant l'objet de travail forcé. C'est très lucratif du point de vue du préjudice causé aux chaînes d'approvisionnement, en ce sens que cela fausse les coûts d'exploitation. C'est important. Pour être précis, d'après les données que nous avons examinées, le coût est de 40 000 \$ par chauffeur travaillant selon le modèle « Chauffeur inc. » qui a pour effet de réduire les coûts d'exploitation. Dans le cas du travail forcé malheureusement, et je ne dis pas cela à la légère, il est d'environ 80 000 \$ par année par chauffeur. C'est beaucoup.

Je le répète, ces chiffres sont basés sur des données. Nous avons commencé par celles de la commission ontarienne de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents, la WSIB, ou la commission des accidents du travail, qui indiquent si la classification est erronée. Notre analyse des données est partie de là. C'est important. Je regarde le nombre total d'entreprises ayant fait l'objet d'une évaluation par la WSIB, qui correspond à 35 ou 40 % des flottes prises en compte. Comme nous jouissons de la liberté d'accès à l'information, nous avons pu obtenir ces données. Nous devons toutefois les utiliser et les traiter avec une grande circonspection.

Je peux vous dire qu'en extrapolant le préjudice, du moins celui que nous avons constaté pour les 100 flottes de camions qui ont dû payer ou qui ont été évaluées, la capacité de ces entreprises de manipuler la chaîne d'approvisionnement dans le contexte canadien correspond à environ 300 millions de dollars par année. Je parle de la manipulation de la structure de coûts; si vous transposez cela dans le contexte américain, cela représente environ 330 millions de dollars américains.

En nous posant une question sur le préjudice, c'est comme si vous nous demandiez de recréer le bilan financier d'un criminel. C'est un exercice très difficile.

Mike Kelloway: Je comprends cela.

Geoffrey Wood: C'est beaucoup d'argent. Quand vous extrapolez cela à l'échelle de... Faire de l'argent, c'est justement l'objectif d'un grand nombre de ces organisations. C'est de l'argent facile, et elles sont prêtes à tout pour en avoir.

Mike Kelloway: Exact.

Monsieur Earle, avez-vous un commentaire à faire à ce sujet?

Dave Earle: Il me semble que ce sont les meilleures données que nous aurons sur cet élément. L'autre élément qui est très difficile à réaliser, c'est le suivi du reste de l'industrie. Nous parlons de la sécurité routière. Nous parlons des souffrances et de la douleur causées par les incidents. Nous parlons de tout cela et de ce que toutes les autres entreprises doivent faire pour essayer de soutenir la concurrence.

Nous parlons des coûts de base. Là encore, nous devons procéder par extrapolation, et nous arrivons à des milliards de dollars.

• (1240)

Mike Kelloway: Je vous remercie.

Allez-y, monsieur Bylsma.

Mark Bylsma: Nous représentons des entreprises de toutes tailles. Certaines possèdent 10 camions, d'autres 1 000. L'entreprise Spring Creek Carriers, que j'ai représentée ici l'automne dernier, possède un peu plus d'une quarantaine de camions. D'après mes calculs, nous pourrions majorer notre rentabilité de 10 % si nous utilisions le modèle « Chauffeur inc. ». Je veux simplement illustrer quel est mon désavantage concurrentiel. C'est une augmentation de 10 % dans un secteur où les marges sont très minces. Voilà la différence entre gagner beaucoup d'argent et en perdre beaucoup. Dans une optique économique, c'est pour une seule petite entreprise.

Mike Kelloway: Je vous remercie pour cette information. Je tenais à ce qu'elle soit versée au compte rendu.

Je sais que vous n'êtes pas un organisme d'application de la loi, mais vous avez parlé des mauvais joueurs. D'après vos observations, est-il exact de dire — et je mesure mes mots — que les mau-

vais joueurs sont presque toujours les mêmes, d'après votre expérience dans votre propre région? Est-ce que ce sont les mêmes personnes qui ont compris comment fonctionne le système et qui en exploitent constamment les failles?

Je sais que c'est une question difficile, mais vous demande d'y répondre en fonction de votre expérience.

Geoffrey Wood: Je dirais que n'importe qui, parmi les 30 à 40 % des entreprises sur le marché, peut trouver une façon de profiter du système. C'est beaucoup, et le taux de criminalité est en hausse.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Wood, dans votre allocution d'ouverture, vous avez dit avoir des craintes relativement au système d'approvisionnement du gouvernement, notamment en ce qui concerne les sociétés de la Couronne. On peut penser à Postes Canada, mais aussi à différents ministères qui auraient besoin de services sur le plan du transport et du camionnage. Nous avons d'ailleurs voté une résolution, la semaine dernière, pour que des représentants de Postes Canada viennent témoigner à ce comité.

Quelles sont vos craintes? Selon vous, qu'est-ce qui doit changer?

[Traduction]

Geoffrey Wood: Le gouvernement achète beaucoup de services de transport. Il offre à l'industrie beaucoup de possibilités de revenus. À notre avis, nous devons, en particulier les sociétés d'État qui sont censées défendre les valeurs de notre pays, effectuer des vérifications de conformité de la main-d'œuvre dans le cadre du processus d'appel d'offres et du processus contractuel pour nous assurer que les entreprises n'ont pas recours à des chauffeurs au rabais ni au travail forcé? Ce sont des préoccupations importantes.

À mon avis, ces deux vérifications vont de soi pour nous. Nous ne comprenons pas pourquoi elles ne sont pas effectuées. Nous ne comprenons pas non plus le genre de réponses que nous obtenons lorsque nous posons ces questions.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Ma prochaine question est toujours en lien avec Emploi et Développement social Canada, dont le budget a été augmenté.

Nous avons documenté les amendes et les pénalités données par Emploi et Développement social Canada, et nous avons constaté que la très grande majorité de ces amendes ne sont pas payées.

Avez-vous une suggestion à faire pour éviter que cette situation se reproduise? Les compagnies ne payent pas les amendes, et celles-ci disparaissent.

Quel effet peut avoir la présence d'Emploi et Développement social Canada?

Y a-t-il une solution à ça?

[Traduction]

Geoffrey Wood: Si vous parlez du non-paiement d'amendes pour des infractions au code de la route ou des collisions, poursuivons avec cette analogie. Si vous commettez un crime, vous devez purger une peine d'emprisonnement ou payer une amende. Je pense que c'est important et, là encore, cela nous ramène au partage de données et aux mécanismes. Si vous ne sévissez pas ou si les mécanismes ne sont pas en place pour pénaliser ceux qui dérogent à la règle, et cela comprend... Il existe d'importants leviers, et je me ferai un plaisir de les explorer plus en détail avec vous.

Le président: Merci, monsieur Wood.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Groleau, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Bonjour, chers invités.

Monsieur Bylsma, vous êtes le président de l'Association de camionnage de l'Ontario.

Au Québec, les Beaucerons et les Beauceronnes sont très inquiets pour ce qui est des formations données dans certaines écoles de conduite, en Ontario. On a vu le reportage diffusé par *Marketplace* à propos des chauffeurs qui reçoivent leur permis de conduire en moins de 24 heures. Trouvez-vous ça normal?

Quel serait le temps requis pour avoir une bonne formation?

[Traduction]

Mark Bylsma: Cela ne devrait pas être normal, non. La formation obligatoire de niveau débutant est obligatoire partout en Ontario. D'autres provinces ont adopté cette formation par la suite. Je crois que M. Earle l'a mentionné. Cela fait l'objet d'une réglementation, mais encore une fois, si les gens optent pour des raccourcis, en l'absence de surveillance, la réglementation demeure sans effet, n'est-il pas vrai?

Si un règlement est en vigueur, il faut s'assurer qu'il soit respecté. Si vous sortez dîner l'après-midi pour manger un hamburger, un steak, une salade ou autre chose, vous savez que le restaurant a fait l'objet d'une inspection. Pourtant, les membres de votre famille ou vos enfants peuvent se trouver dans un autobus scolaire qui se déplace à proximité d'un camion dont le conducteur pourrait avoir obtenu son permis de conduire en 24 heures. C'est totalement inacceptable.

Ce sont là les raisons derrière les recommandations de notre rapport.

• (1245)

[Français]

Jason Groleau: Quels mécanismes suggérez-vous pour corriger ça partout au Canada?

[Traduction]

Mark Bylsma: L'octroi de licences fait partie des recommandations que vous avez devant vous, mais il faudra instaurer des normes minimales. Il faudra délivrer des permis progressifs et des permis correspondant aux types de véhicules précis que l'on est appelé à conduire.

Ai-je oublié quelque chose?

Geoffrey Wood: Non.

[Français]

Jason Groleau: Monsieur Bylsma, il est arrivé beaucoup d'incidents et d'accidents sur les routes qui relient l'Ontario et le Québec. Vous êtes au courant de cela.

Pensez-vous que les chauffeurs de poids lourds devraient maîtriser au minimum un peu le français et un peu l'anglais avant d'obtenir leur permis?

[Traduction]

Mark Bylsma: L'élément le plus important est sans contredit la sécurité, mais encore faut-il que les chauffeurs soient bien formés.

La communication est également importante. On a commencé à sévir à ce sujet au sud de la frontière. Si les chauffeurs pouvaient conduire leur véhicule de façon sécuritaire et parler l'une des langues officielles du Canada, ou les deux, ce serait utile.

[Français]

Jason Groleau: Croyez-vous que les communications entre les provinces devraient être améliorées, notamment celles ayant trait aux vérifications interprovinciales? Je pense ici aux permis de conduire et aux assurances.

Vous l'avez mentionné dans vos recommandations, mais quelle serait la recommandation principale qui permettrait d'assurer une meilleure communication?

[Traduction]

Mark Bylsma: Il faut harmoniser tout cela et s'assurer que toutes les autorités législatives et tous les ministères, tant au niveau provincial qu'au niveau fédéral, voient les choses de la même façon et sentent qu'ils font partie d'un tout unifié composé de divers éléments. Chaque élément doit être examiné.

C'est pourquoi j'ai remercié l'ARC et EDSC dès le début de mon intervention. Les mesures qu'ils proposent ne représentent que la pointe de l'iceberg. Nous devons lutter contre toutes les activités criminelles, qu'il s'agisse d'évasion fiscale ou d'autre chose. Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent collaborer sur tous les plans.

[Français]

Jason Groleau: Nous menons cette étude depuis plusieurs semaines.

Quelles mesures concrètes le gouvernement devrait-il prendre dès maintenant pour faire en sorte que nos routes soient sécuritaires?

Je m'adresse à quiconque voudra répondre à la question.

[Traduction]

Geoffrey Wood: Encore une fois, le gouvernement fédéral appuie les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ainsi que tous les programmes qui relèvent d'eux, le CCATM, notamment. Il faut offrir un tel soutien. Il doit y avoir des agents sur le terrain. Il faut effectuer une refonte de la formation, afin qu'elle mette l'accent sur la disponibilité en temps réel de toutes les données figurant au Code national de sécurité, y compris l'assurance, qui est essentielle.

[Français]

Jason Groleau: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Groleau.

[Traduction]

Enfin, pour aujourd'hui, nous passons à M. Grant.

Monsieur Grant, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

Wade Grant (Vancouver Quadra, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins.

Il nous arrive rarement de réunir 33 % des députés de la Colombie-Britannique autour d'une table de comité, alors j'aimerais en profiter. Je ne suis pas un membre régulier du Comité, mais j'ai écouté et je suis très inquiet. Mes préoccupations concernent la sécurité, comme je l'ai mentionné plus tôt.

Monsieur Bylsma, vous avez parlé de votre inquiétude à voir vos enfants dans un autobus scolaire. Mes enfants ont l'âge d'obtenir leur permis de conduire. Je m'inquiète sans cesse pour mon fils. Je ne cesse de lui dire: « Ce n'est pas ta conduite qui m'inquiète, c'est ce qui se passe autour. »

Je viens de la Colombie-Britannique et j'aimerais demander à M. Earle s'il existe des outils provinciaux aptes à décourager fortement les pratiques des entreprises qui œuvrent sur le modèle de « Chauffeur inc. » dans notre province.

Dave Earle: Oui, il y en a et, dans une grande mesure, la province fait ce qu'elle peut dans ce dossier, car cette responsabilité relève en bonne partie du gouvernement fédéral.

À l'échelle provinciale, cependant, ce qui me frappe, c'est le travail coordonné de vérification routière que nous avons effectué en mai. Nous avons alors procédé à deux vérifications différentes sur quelques axes majeurs du réseau de Coquihalla. C'était réellement fascinant de voir 7 agences différentes et 107 inspecteurs présents sur le terrain. En rentrant chez moi en voiture, je me suis dit: « Incroyable! Même avec 7 agences et 107 inspecteurs, nos problèmes ne sont toujours pas résolus. »

Il faut plus que des opérations sur le terrain, il faut un message clair derrière ces opérations. Je l'ai déjà dit à quelques reprises, mais je ne saurais trop insister sur l'importance de cela. Le message transmis à l'industrie est de première importance, le suivi vient ensuite.

Oui, certaines opérations relèvent du niveau provincial, mais une grande partie du pouvoir exécutif relève du fédéral. Il y a des limites à ce qu'on peut faire.

• (1250)

Wade Grant: Parlant de coordination, j'aimerais connaître le degré d'importance de la coordination entre le ministère des Transports de la Colombie-Britannique, WorkSafeBC et les organismes fédéraux quand vient le temps de prendre des mesures à l'égard des classifications erronées.

Dave Earle: Elle est très importante. Les organismes ont tous des perspectives différentes. Leurs lois et leurs règlements visent des objectifs sociaux différents, mais à notre avis, l'échange de renseignements est un peu moins transparent que ce qu'il pourrait et devrait être.

WorkSafeBC, tout particulièrement, interprète de façon très étroite ce qu'elle peut et ne peut pas divulguer. Nous sommes ac-

tuellement en pourparlers pour l'obtention de renseignements que nos homologues obtiennent habituellement d'autres systèmes de rémunération au Canada.

Cet échange de renseignements est extrêmement important pour assurer l'uniformité et la rigueur dans tous les organes d'application de la loi.

Wade Grant: À votre avis, quelles sont les lacunes en matière d'échange de renseignements qui permettent aux transporteurs non conformes de poursuivre leurs activités?

Dave Earle: Nous ne savons tout simplement pas qui ils sont et où ils se trouvent. Cela peut sembler bête, mais c'est en administrant un programme pour le compte de la province que l'un de mes employés a constaté, grâce à son bon travail et à son application, que trois entreprises complètement distinctes en théorie avaient en fait la même structure de propriété. On avait simplement modifié le nom du directeur, l'adresse et le lieu de travail physique, mais cet employé a reconnu les adresses. C'est le type de situation qu'on voit.

Si un membre de mon personnel est en mesure de reconnaître des adresses, il est possible de faire beaucoup mieux en matière de partage et d'exploration des données. Il faut simplement prendre les moyens d'y arriver.

Wade Grant: La Colombie-Britannique devrait-elle envisager de soumettre l'octroi des permis de transporteur ou d'une cote de sécurité au respect des exigences en matière de travail et d'emploi?

Dave Earle: Une évaluation doit être réalisée pour établir une définition claire de la conformité.

En matière de conformité, nous avons beaucoup fait référence aux évaluations d'impact sur le marché du travail, les EIMT, et aux travailleurs étrangers temporaires. Il faut pourtant reconnaître que ce ne sont pas tous les participants à ce système qui posent problème. Un de nos membres a réalisé un travail extraordinaire en fait de prestation de services connexes à l'arrivée des camionneurs au pays. Il a vraiment réalisé un excellent travail dans ces circonstances. Il fait l'objet de vérifications annuelles au moyen de campagnes d'inspection concentrées, les CIC. Cependant, lorsqu'une entreprise ayant 20 postes approuvés et une flotte de 2 camions a été soumise à une CIC, elle n'a jamais été visitée. C'est totalement aberrant, et cela s'explique par le fait qu'avec un membre, il est possible d'aller prendre un bon café dans un bureau. L'autre est une boîte postale au milieu de la vallée du Fraser.

Nous pouvons faire mieux. Nous devons faire mieux.

Wade Grant: Il me reste moins d'une minute. C'est donc une question ouverte à quiconque peut y répondre.

À quoi ressemblerait un progrès significatif dans ce dossier au cours de la prochaine année?

Je vais permettre à tout le monde de répondre à cette question.

Geoffrey Wood: Encore une fois, nos deux principales demandes sont d'ouvrir les pesées routières 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et de veiller à ce que chaque camion soit inspecté. C'est facile à réaliser.

Wade Grant: Excellent.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Grant.

Je vois que nous avons cinq minutes d'avance, et si vous le permettez, chers collègues, j'aimerais poser une question avant de conclure.

Au cours d'une réunion précédente, nous avons assisté à un témoignage poignant de la part de trois parents qui ont perdu un enfant dans un accident de camionnage. L'une des mères a proposé que, si un accident de camionnage causait la mort, le conducteur du camion soit automatiquement suspendu dans l'attente d'une enquête sur ses antécédents de conduite et que l'entreprise elle-même fasse réaliser une inspection avant que le conducteur ou la conductrice du camion puisse reprendre la route ou que l'entreprise puisse remettre des camions en fonction. Elle a été choquée d'apprendre que, le lendemain de l'accident, la même camionneuse qui avait tué son enfant était peut-être de nouveau sur la route et que c'était permis.

La question que j'aimerais vous poser est la suivante: appuieriez-vous la proposition présentée par cette mère de faire en sorte qu'une suspension soit obligatoire jusqu'à ce qu'une enquête ait été menée sur les antécédents de conduite du conducteur et qu'une vérification de l'entreprise et de son équipement ait été effectuée? Seriez-vous d'accord?

• (1255)

Dave Earle: Si vous me le permettez, nous avons un problème semblable en ce qui concerne la suspension. Nous avons essayé cela en Colombie-Britannique dans le cas d'incidents liés à des viaducs. Cela s'est produit à maintes et maintes reprises.

Une réglementation accrue ne donne pas de meilleurs résultats: c'est l'application de cette réglementation qui compte. Ce que nous avons observé dans les cas de collision avec des viaducs, c'est qu'il y avait suspension du certificat d'exploitation. Mais bien que plusieurs de leurs autorisations soient suspendues, cela ne les empêche pas de fonctionner impunément dès le lendemain.

Une réglementation accrue ne nous aidera pas nécessairement à réaliser notre objectif. Il faut surtout que la loi soit efficacement appliquée, et c'est ce que nous cherchons à faire. Je m'en remets à mes collègues, mais je peux vous parler de l'expérience de la Colombie-Britannique quant à ce type de réglementation. Sans une application efficace de la loi, on ne change pas les comportements, et c'est pourtant ce que l'on doit réussir à faire.

Le président: D'accord.

Monsieur Wood.

Geoffrey Wood: C'est une excellente question. Pour ce qui est de l'entreprise, cela ne fait aucun doute. Chaque fois qu'il y a eu un accident mortel en Ontario par le passé, c'était automatique. Le ministère des Transports intervenait énergiquement et procédait à des enquêtes. Il faut revenir à cette façon de faire, mais je pense que si le MTO est constamment présent, nous diminuons les risques de la situation.

En ce qui concerne les incidents individuels, la police dispose d'un processus pour mener ses enquêtes. On ne peut pas l'esquiver. Nous en tirons des leçons — il y a une certaine logique à mon obsession —, si nous apprenons des enquêtes, nous pouvons améliorer la situation. À l'heure actuelle, la plupart du temps, nous n'obtenons aucune information de la police sur les leçons qui ont été tirées. Ce n'est pas comme la National Transportation Safety Board, qui produit des rapports détaillés. Ces informations ne nous sont pas transmises. Nous avons essayé d'intervenir dans ce processus avec la NTSB sans succès.

Au moment où votre comité rédige ses recommandations, nous pourrions intégrer ces deux éléments et fixer des paramètres. Nous devons déterminer quelles informations émanent de la collision, des données recueillies, mais il ne fait aucun doute que tout doit être examiné.

Le président: Il faut plus d'inspections, tant avant qu'après.

Geoffrey Wood: Sans contredit.

Nous devons être proactifs et apprendre de nos erreurs.

Le président: Au nom de tous les membres du Comité, je vous remercie beaucoup pour votre témoignage d'aujourd'hui. Il s'agit d'une étude très importante, que nous avons prolongée, comme vous le savez.

Nous vous en sommes reconnaissants, et si jamais vous voulez revenir ou partager quoi que ce soit avec nous, n'hésitez pas à le faire.

Chers collègues, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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