



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

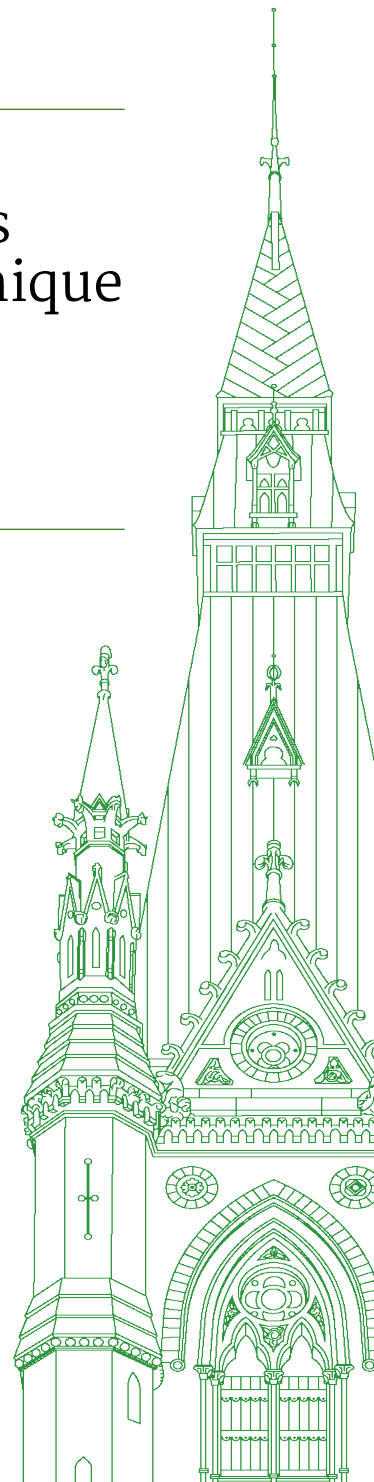
Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 048

Le lundi 15 juin 2026

Président : John Brassard



Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique

Le lundi 15 juin 2026

• (1615)

[Traduction]

Le président (John Brassard (Barrie-Sud—Innisfil, PCC)):
Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 48^e réunion du Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique de la Chambre des communes.

Conformément à l'ordre de renvoi de jeudi 12 février 2026, à l'article 14.1 de la Loi sur le lobbying et à la motion adoptée par le Comité le mercredi 17 septembre 2025, le Comité reprend l'examen législatif de la Loi sur le lobbying.

Avant de présenter notre témoin, je vous rappelle que les membres du Comité peuvent poser des questions en anglais ou en français. Veuillez vous assurer que vous portez votre oreillette si vous en avez besoin.

Je souhaite la bienvenue à notre premier témoin aujourd'hui, Alan Hanley, du Centre consultatif des relations juives et israéliennes, qui est présent parmi nous. Il est vice-président principal chargé des Affaires publiques.

Monsieur Hanley, vous disposez de cinq minutes pour présenter vos observations au Comité.

Vous avez la parole, monsieur.

Dylan Hanley (vice-président principal, Affaires publiques, Centre consultatif des relations juives et israéliennes): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Je m'appelle Dylan Hanley. Je suis vice-président principal chargé des Affaires publiques du Centre consultatif des affaires juives et israéliennes, le CIJA, l'organisme de défense des intérêts des Fédérations juives du Canada, lesquelles représentent des centaines de milliers de Canadiens juifs.

[Français]

Je vous remercie de l'occasion qui m'est offerte de m'adresser à vous dans le cadre de l'examen prévu par la loi de la Loi sur le lobbying.

[Traduction]

Je n'irai pas plus loin en français. J'en suis désolé. Je m'efforce de faire en sorte que mes enfants soient vraiment bilingues.

Fondamentalement, notre préoccupation ne porte pas sur une disposition particulière de la Loi. Il s'agit de savoir si l'intention du Parlement — clairement exprimée dans la législation et les recommandations du Comité — est respectée, ou si elle est en réalité

contournée par l'interprétation administrative du commissaire au lobbying.

Nos préoccupations portent sur deux domaines: les voyages parrainés des parlementaires et les programmes de stages parlementaires.

Le Parlement a autorisé les voyages parrainés parce qu'il en reconnaissait la valeur. Les titulaires de fonctions publiques bénéficient d'une exposition directe et de première main aux questions mondiales complexes sur lesquelles ils sont appelés à se prononcer. Les missions du CIJA en Israël sont structurées, apolitiques et éducatives. Les participants rencontrent des responsables israéliens, palestiniens et canadiens, ainsi que des experts, des journalistes et des représentants de la société civile.

Cependant, l'interprétation actuelle, avancée par le Commissariat au lobbying du Canada, a créé une contradiction évidente. Le Parlement autorise manifestement les voyages parrainés en vertu de l'article 15 du Code régissant les conflits d'intérêts, mais l'approche réglementaire empêche de fait la participation en classant les voyages parrainés dans la catégorie des cadeaux soumis à une limite de 200 \$. Dans la pratique, cela a largement annulé l'exemption que le Parlement avait délibérément créée, sapant ainsi la volonté des parlementaires.

Nous en voyons déjà les conséquences. Selon le dernier rapport annuel du commissaire à l'éthique, seuls 15 députés ont participé à des voyages internationaux pris en charge en 2025, soit le nombre le plus bas depuis 15 ans.

Deuxièmement, les stages parlementaires — où la contradiction est encore plus flagrante. En 2002, le CIJA a mis en place un programme de stages parlementaires multipartite afin de permettre à de jeunes Canadiens d'acquérir une expérience de terrain sur la Colline du Parlement. L'objectif était simple: familiariser les participants avec la fonction publique et les inciter à embrasser une carrière politique. En octobre 2018, le commissaire à l'éthique a rendu un avis indiquant que les stagiaires placés par des tiers constituent un avantage au sens du Code, bien que celui-ci ne fasse aucune mention explicite des stagiaires.

Le mois suivant, le commissaire au lobbying a rendu une décision allant dans le sens de celle du commissaire à l'éthique, selon laquelle le fait de fournir gratuitement des stagiaires rémunérés aux députés constitue un don ou un avantage. Cela est également considéré comme un don au sens de l'article 10 du Code de déontologie des lobbyistes. Par respect pour les règles, le CIJA a immédiatement suspendu le programme.

Le Parlement s'est depuis prononcé directement sur cette question. En 2022, le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, dont le rapport a été approuvé par la Chambre, a clairement déclaré que les stages parlementaires constituent des occasions inestimables et a recommandé que les stagiaires soient exclus de la définition de l'avantage. Pourtant, malgré cette expression claire de la volonté parlementaire, la situation reste inchangée dans la pratique. Alors que le commissaire à l'éthique s'est orienté vers l'autorisation des stages, l'interprétation du commissaire au lobbying continue d'empêcher les organisations assujetties à la Loi sur le lobbying de les proposer.

Pris dans leur ensemble, ces cas mettent en lumière un problème plus large. Les activités elles-mêmes sont légitimes, éducatives et non partisans. Le Parlement les a soit explicitement autorisées, soit, dans le cas des stages, a clairement manifesté son intention de le faire. Pourtant, les interprétations réglementaires les ont rendues inapplicables. Il ne s'agit pas simplement d'une surveillance plus stricte, mais d'un écart par rapport à l'intention du Parlement.

Nous soutenons fermement à la fois les mesures de protection et la transparence totale en matière de voyages pris en charge, de divulgation publique et de rapports détaillés sur les participants et les coûts. En ce qui concerne les stages, il devrait y avoir une exemption claire pour les stagiaires parrainés, parallèlement à la divulgation publique de l'organisme parrain, du stagiaire et de la durée du stage. La transparence peut répondre aux préoccupations sans pour autant éliminer les programmes eux-mêmes.

En conclusion, le Parlement a clairement exprimé son intention, tant par la législation que par les recommandations des comités adoptées par la Chambre. Nous craignons que les interprétations actuelles aient, en fait, pris le pas sur cette intention. Nous demandons respectueusement à ce comité de rétablir l'alignement entre la volonté du Parlement et la pratique réglementaire.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Hanley.

Nous allons entamer notre première série de questions. La parole est à M. Barrett pour six minutes.

Vous avez la parole, monsieur Barrett.

Michael Barrett (Leeds—Grenville—Thousand Islands—Rideau Lakes, PCC): Je vous remercie.

Je tiens à préciser qu'en 2022, je crois, j'ai effectivement participé à un voyage parrainé par le CIJA, ce qui éclaire mon point de vue sur l'éventail des sujets que nous avons couverts au cours de ce déplacement, mais aussi sur la question des voyages parrainés.

Je pense que le plus important, au fond, c'est la transparence qui découle des déclarations faites par la suite. Il est important que les voyages parrainés soient déclarés. Il est important que ces déclarations soient transparentes et que, par exemple, je n'aie pas besoin de dire que j'ai fait ce voyage avec mon épouse, car la valeur totale, les détails et les dates sont publics. Je pense que c'est important, comme dans toutes les activités de lobbying.

Pour ce qui est de savoir s'il s'agit ou non d'un cadeau, pensez-vous que ce serait plus simple si les députés se voyaient attribuer, par l'intermédiaire de la Chambre des communes et du Trésor, des budgets pour ce type de voyages, que ce soit avec ou sans la coordination d'organisations tierces comme la vôtre, par exemple?

• (1620)

Dylan Hanley: Ce qui nous préoccupe avant tout, c'est que les députés puissent se déplacer, voir de leurs propres yeux ce qui se passe et entendre les témoignages de personnes sur place. Je pense qu'il serait probablement intéressant que le Parlement étudie cette option, au moins pour ce qui est d'augmenter les fonds mis à la disposition des députés.

Encore une fois, je pense que, avec la transparence, tout ce qui se passe est du domaine public, et nous aimerions que ce soit rétabli. Nous pensons que des personnes comme vous — et cela remonte à avant mon arrivée au CIJA — ont, je l'espère, tiré profit de cette possibilité d'apprendre et de réunir des faits sur place.

Michael Barrett: J'ai des collègues qui ont participé à des voyages parrainés, des parlementaires représentant tous les partis à la Chambre, qui ont rapporté différentes expériences de ces voyages. Certaines organisations, bien sûr, sont visées par l'interprétation faite par le commissaire. Le CIJA en fait partie. Certaines organisations subventionnées et certains gouvernements ne sont pas visés par cette interprétation.

Nous convenons que la transparence est l'élément le plus important, que les rapports mis à la disposition du public sont essentiels.

Que répondriez-vous aux inquiétudes concernant le risque d'ingérence étrangère? Certains demanderont, dans le cas du CIJA, quelle distance sépare le gouvernement d'Israël du député qui accepte ce voyage?

Dylan Hanley: La distinction est très claire. Nous ne parlons pas au nom du gouvernement d'Israël, ni sous ses ordres, ni en quelque coordination que ce soit avec lui. Nous représentons les Canadiens de confession juive, des centaines de milliers, par l'intermédiaire des fédérations juives de tout le pays. Les Juifs ont un lien unique et fort avec la terre d'Israël. C'est ce qui nous anime lorsque nous organisons ce genre de délégations.

Je soulignerai également que le parrainage par des gouvernements étrangers est autorisé.

Michael Barrett: C'est vrai, et je sais que c'est parfois l'une des questions soulevées au sujet des voyages parrainés, notamment lorsqu'ils sont financés par un gouvernement, par exemple par le Bureau économique de Taïwan, ce qui est rendu public. C'est dans un but légitime et cette transparence existe.

Lors du déplacement que j'ai fait avec le CIJA, j'ai fait ce que vous avez mentionné. J'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants palestiniens, israéliens et canadiens dans la région. Je pense que cela m'a été très profitable.

Quelle est, selon vous, l'incidence sur d'autres organisations? Résultats Canada est une organisation que vous connaissez certainement et qui parraine des déplacements dans des pays africains. Je connais des collègues de tous les partis qui y ont participé. Quelle est, selon vous, la perte pour le débat public si aucun changement n'autorise ces voyages ou leur financement par la Chambre des communes?

Dylan Hanley: Je pense que les députés y perdent des liens avec la société civile canadienne, mais aussi par rapport aux enjeux mondiaux. Quand nous parlons de réduire les risques, nous parlons en réalité de les atténuer. Le risque zéro n'existe pas, n'est-ce pas?

Quand vous achetez une alarme pour votre maison, etc., le risque n'est pas nul. Les dispositions en matière de transparence et de responsabilisation qui existent dans ce pays sont, à ma connaissance, les plus solides par rapport à tout pays comparable, les plus strictes aussi. Selon moi, il s'agit de trouver un équilibre entre faire en sorte que les députés puissent se familiariser avec les questions qu'ils devront étudier en tant que députés et être en relation avec la société civile canadienne. Je pense que c'est très important.

• (1625)

Le président: Merci.

[Français]

Madame Lapointe, vous avez la parole pour six minutes.

Linda Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Hanley, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

J'ai participé à votre voyage en 2018 et j'ai bien aimé mon expérience. Tantôt, vous parliez des choses uniques, et j'aimerais dire à mes collègues que, dans ma circonscription, il y a une communauté juive très unique, soit la communauté Tosh. Elle est là depuis 1964 et elle compte 3 000 personnes, dont 350 familles. C'est très particulier. Elle n'est pas reliée à Israël, mais principalement à la ville de New York.

Lors du voyage, j'ai donc été contente de rencontrer des représentants gouvernementaux, des gens du Parlement et des Palestiniens pour essayer de comprendre pourquoi vous avez besoin d'une organisation pour représenter les intérêts des différentes communautés juives. J'avais compris qu'elles n'étaient pas homogènes et que la communauté juive de ma circonscription était très orthodoxe.

Vous avez appuyé la récente annonce du gouvernement concernant le Programme pour la sécurité communautaire du Canada, compte tenu de la montée troublante de l'antisémitisme. Je dois dire qu'à Boisbriand, ce n'est pas arrivé dans les cinq dernières années. Cela dit, étant donné que les membres de la communauté Tosh s'habillent différemment, les gens de Boisbriand ont toujours eu beaucoup d'appréhension vis-à-vis d'eux, bien qu'ils ne créent jamais de problème et qu'ils se tiennent dans leur communauté.

Nous avons observé une montée de l'antisémitisme partout au Canada, au cours des dernières années. Alors, j'imagine que votre organisation a eu des occasions importantes d'interagir directement avec le ministre de la Sécurité publique et des représentants ministériels pour transmettre ses préoccupations et plaider en faveur de programmes tels que le Programme pour la sécurité communautaire du Canada.

Dans cette optique, diriez-vous qu'il s'agit d'un exemple convaincant qui illustre l'importance d'un régime de lobbying transparent et accessible qui permet à des organisations comme le Centre consultatif des relations juives et israéliennes de faire valoir leurs préoccupations, de faire entendre leur voix et, en fin de compte, d'aider à façonner des politiques qui protègent les communautés vulnérables?

La communauté de ma circonscription a justement reçu des fonds pour avoir des systèmes de sécurité.

[Traduction]

Dylan Hanley: Certainement, et je suis désolé de ne pas pouvoir répondre en français. Il ne fait aucun doute que le financement du

Programme pour la sécurité communautaire du Canada, annoncé dans la Mise à jour économique du printemps, et une autre tranche destinée spécifiquement à la communauté juive plus tôt au printemps sont très importants pour protéger la communauté juive en cette période très difficile.

Depuis trois ans, et encore plus depuis un an, des synagogues sont encerclées. On tire sur des écoles et des lieux de culte, etc., et c'est une des réponses apportées. L'autre est le projet de loi C-9, que nous espérons voir présenté et qui mettra fin aux manifestations autour des lieux de culte et, espérons-le, protégera mieux les Canadiens. Ce dont nous avons encore plus besoin, c'est de l'application de la loi. Nous demandons au gouvernement fédéral d'utiliser son pouvoir de concertation pour réunir les autres ordres de gouvernement afin de renforcer l'application de la loi. Nous espérons que cela se fera avec le temps. Bien sûr, nous travaillons en étroite collaboration avec le ministre Anandasangaree et, encore une fois, avec les forces de police et les gouvernements provinciaux dans tout le pays, pour veiller à la sécurité de notre communauté.

[Français]

Linda Lapointe: Pour ce qui est de la première recommandation, croyez-vous qu'il devrait y avoir une distinction entre un lobbyiste salarié et un lobbyiste-conseil?

Êtes-vous favorable à l'adoption d'un processus d'enregistrement par défaut?

[Traduction]

Dylan Hanley: Je ne pense pas que nous ayons le moindre problème avec le fait d'être enregistrés comme lobbyistes ni avec la distinction entre les lobbyistes internes et externes. Évidemment, je suis sûr que vous avez reçu des représentants d'entreprises du secteur privé et d'autres acteurs venus vous parler de tout cela. Je le répète, je pense que nous sommes tout à fait disposés à être enregistrés, à nous conformer pleinement à la loi et à faire preuve d'une transparence totale au sujet de toutes nos communications avec le gouvernement.

[Français]

Linda Lapointe: J'aimerais aussi avoir votre avis sur la deuxième recommandation.

Vous avez étudié les recommandations, n'est-ce pas?

[Traduction]

Dylan Hanley: Oui.

[Français]

Linda Lapointe: La deuxième recommandation consiste à modifier la Loi sur le lobbying de manière à ce que les membres des conseils d'administration soient réputés être des employés des organisations ou des sociétés dont ils font partie.

Êtes-vous en mesure de parler de l'incidence que cette recommandation pourrait avoir?

• (1630)

[Traduction]

Dylan Hanley: Je pense, là encore, que lorsque l'on parle de réglementer le lobbying — ce qui est important, car la transparence et la responsabilisation sont importantes —, il s'agit pour nous, en tant qu'organisation communautaire, et, j'imagine, pour de nombreux autres organismes à but non lucratif et organisations caritatives, d'un exercice d'atténuation des risques. Je ne peux pas m'exprimer au nom des entreprises du secteur privé, car je n'ai pas encore été invité à siéger à un de leurs conseils d'administration. Cela viendra peut-être un jour.

Ces personnes sont, pour la plupart, des bénévoles, et le terme « lobbyiste enregistré » risque de les faire hésiter à participer à ces activités. Je dirai donc que nous ne sommes pas favorables à l'adoption de ce règlement tant que l'organisation respecte la réglementation en vigueur, qui, je le rappelle, va plus loin que celle de presque toutes les autres démocraties occidentales.

[Français]

Linda Lapointe: Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame Lapointe.

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

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

Bonjour, monsieur Hanley. Je vous remercie beaucoup d'être parmi nous aujourd'hui.

Vous avez mentionné la question de l'augmentation des crimes et des actes commis contre la communauté juive, donc je voudrais dire d'entrée de jeu que je partage vos préoccupations quant à ce phénomène grandissant. Nous constatons avec satisfaction le résultat des démarches entreprises par le Bloc québécois pour interdire l'utilisation de la religion comme prétexte pour commettre des actes ou faire de l'incitation à la haine, ce que nous trouvons inacceptable. On sait que ces actes visaient la communauté juive, entre autres. Je le souligne parce que je pense que c'est important, même si ce n'est pas directement lié au sujet dont il est question aujourd'hui.

Par ailleurs, je suis sûr que, comme représentant de la communauté juive, de votre côté, vous défendez les intérêts de vos membres et des gens que vous représentez tout en respectant les lois, bien évidemment. Néanmoins, il arrive parfois que des organisations le fassent en ne respectant pas les lois, en ne déclarant pas leurs activités à la commissaire au lobbying et en ne s'inscrivant pas non plus. Ces organisations pourraient travailler contre vos intérêts, alors que, vous, vous respectez les règles.

Récemment, j'ai eu à travailler sur un dossier lié aux chauffeurs au rabais, entre autres. Une organisation avait fait du lobbying auprès du gouvernement et de députés libéraux sans le déclarer. J'ai porté plainte à la commissaire au lobbying, et elle m'a répondu qu'il lui était impossible de nous dire si elle faisait une enquête ou pas. Je trouve ça hallucinant de savoir qu'il n'y a aucune reddition de comptes et qu'on n'a aucune information sur ce qu'il arrive aux plaintes une fois qu'elles sont déposées.

Êtes-vous d'accord qu'il serait important que la commissaire au lobbying nous informe des enquêtes qui sont faites et de leurs conclusions pour que nous ayons confiance en son travail?

À mon sens, si nous ne savons pas ce qu'elle fait, nous ne pouvons pas savoir si elle fait son travail de façon rigoureuse et si les lois qui sont censées protéger les gens en ce qui a trait au lobbying sont vraiment appliquées.

[Traduction]

Dylan Hanley: Merci beaucoup pour votre reconnaissance et votre souci envers la collectivité.

Sur cette question particulière, je ne connais pas bien l'affaire Chauffeur Inc., je ne peux donc pas en parler directement.

Ce que je dirais, c'est qu'une évolution vers une plus grande transparence dans les enquêtes susciterait également des craintes quant à l'utilisation abusive d'une procédure de plainte, comme nous l'avons vu faire contre notre communauté dans d'autres instances. Il y a donc là un équilibre à trouver. Nous n'avons pas de position précise sur cet aspect du dossier qui vous est présenté, mais il faut trouver un équilibre entre la protection de la vie privée et la création d'incitations perverses qui...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de la réponse.

Monsieur le président, lors de ma dernière présence au Comité, j'avais déposé un avis de motion. J'aimerais maintenant que nous débattions de cette motion. Pour rappeler à tout le monde de quelle motion il s'agit, je vais la relire:

Considérant que, dans le cadre de l'étude portant sur le modèle « Drivers inc. » au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), la Canada Truck Operators Association (CTOA) est la seule organisation à avoir exprimé un appui explicite à ce modèle; Considérant que la CTOA est la seule organisation à avoir refusé de transmettre sa liste de membres au Comité TRAN dans le cadre de l'étude;

Considérant que de nombreux élus et ministres libéraux se sont affichés à plusieurs reprises avec des membres de la CTOA lors d'événements publics ou d'activités de lobbying, notamment au gala de fondation de l'organisation en 2023;

Considérant qu'un ministre libéral a interdit l'utilisation du terme « Driver inc. » à la demande de la CTOA;

Considérant que le président du Comité TRAN a participé à un événement de la CTOA où il figurait comme l'une des deux têtes d'affiche;

Considérant que Tejpreet Dulat, porte-parole de la CTOA, s'est impliqué auprès du Parti libéral du Canada depuis 2015 et qu'il a joué un rôle direct dans l'élection de Marc Carney à titre de député de Nepean et de premier ministre;

Considérant qu'une dizaine de membres actifs de la CTOA ont contribué à la caisse électorale du PLC en versant plus de 100 000\$ au parti depuis 2015;

Que le Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique entreprenne une étude sur les liens entre le PLC et la CTOA.

Monsieur le président, je vais me permettre d'expliquer la motion.

• (1635)

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, attendez une seconde.

Monsieur Hanley, je vous demande de rester quelques minutes, si vous le pouvez. Nous allons discuter de la motion qui est présentée.

Monsieur Barsalou-Duval, votre motion est recevable. Vous pouvez l'expliquer.

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

Si je propose cette motion aujourd'hui, c'est parce que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a découvert le fameux stratagème « Chauffeurs inc. » grâce à une étude qu'il a menée. Il est possible que les gens autour de la table ne soient pas au courant de ce stratagème. Je vais donc l'expliquer rapidement.

Essentiellement, il s'agit d'intégrer quelqu'un à une organisation à titre de sous-traitant plutôt que de l'engager comme employé. Ce stratagème permet d'éviter de payer toutes sortes de charges sociales, comme les cotisations à l'assurance-emploi ou aux régimes de retraite, par exemple, et d'éviter de payer des congés au personnel. Normalement, on devrait fournir ça. Il n'y a pas non plus de retenue d'impôt sur le revenu, car on verse directement l'argent aux sous-traitants.

Par ailleurs, il n'y a pas de couverture pour les accidents de travail. Comme ce sont des sous-traitants, ils doivent avoir leurs propres assurances et ils sont responsables de leurs propres actions. De plus, leurs heures supplémentaires ne sont pas payées, et il n'y a pas de salaire minimum. Alors, ils ont beau travailler très fort, ils n'ont aucune garantie quant à leur niveau de rémunération. Ils n'ont aucune sécurité d'emploi non plus, puisque ce sont des sous-traitants. On n'a pas besoin de les licencier, on n'a qu'à arrêter de leur donner de l'ouvrage.

Tout ça crée un système où les victimes de ce stratagème sont très désavantagées par rapport à un employé normal. Selon les témoins que nous avons reçus, pour une entreprise, ça représente une économie de coûts de 30 %, 40 % ou même 50 %. De plus, les personnes qui sont rémunérées de cette façon ont la perception qu'elles n'ont même pas besoin de payer de l'impôt ou de déclarer leurs revenus. C'est une idée qui semble très répandue dans le secteur. Évidemment, ça crée une concurrence complètement déloyale envers les entreprises qui, elles, emploient leur personnel et respectent les lois.

Il s'agit aussi d'un système qui donne lieu à toutes sortes d'abus et à de l'exploitation. Je pense notamment au nombre d'heures de travail exigées. On ne respecte pas le maximum d'heures, ce qui entraîne une fatigue extrême chez les chauffeurs, ce qui peut mener à des accidents. D'ailleurs, les statistiques le démontrent. Au Canada, en 2020, il y a eu 336 décès à la suite d'une collision impliquant des véhicules commerciaux. Ensuite, il y en a eu 362 en 2021, 376 en 2022 et 399 en 2023. Il y a donc eu une augmentation constante du nombre de décès chaque année. Au Québec seulement, en un an, soit en 2023-2024, on a observé une augmentation de 35 % du nombre de décès impliquant des camions lourds.

On voit souvent d'autres problèmes en lien avec le système « Chauffeurs inc. ». Je pense ici aux camions qui sont dangereux et non entretenus, aux camionneurs mal formés ou sous-payés et aux travailleurs immigrants dont on profite du statut pour leur faire faire des manœuvres dangereuses. Comme je l'ai mentionné, il y a aussi un non-respect du nombre d'heures de conduite maximal. De façon plus large, on peut aussi parler de fraude. Dans les médias, des tonnes d'articles ont été publiés, notamment sur des gens qui se sont fait prendre à avoir conduit 50 ou 87 heures d'affilée. C'est quelque chose qui est de plus en plus répandu, malheureusement.

Regardons les données. Selon Statistique Canada, en 2015, il y avait 65 000 camionneurs constitués en société au Canada, et en 2025, il y en avait plus de 100 000. Au Québec, il y en avait environ 9 000 en 2015, et aujourd'hui, il y en a 11 000. En Ontario, il y en avait 27 000 en 2015, et en 2025, il y en avait 53 000. En fait, si

on regarde les données plus récentes, entre 2020 et 2025, ce nombre est passé de 33 000 à 53 000. C'est une augmentation de 20 000. Du côté de l'Ontario, le nombre de camionneurs constitués en société a donc quasiment doublé en cinq ans, tandis qu'au Québec, il a augmenté de 1 800. Au Canada, on parle d'une augmentation de 26 000. C'est donc dire que 20 000 des 26 000 camionneurs constitués en société qui se sont ajoutés au nombre existant entre 2020 et 2025 viennent de l'Ontario.

M. MacKinnon nous a dit à plusieurs reprises qu'il s'agissait d'un problème qui relevait du Québec et que c'était à lui de régler ça. Or ces données démontrent clairement qu'il s'agit d'un problème qui se situe principalement en Ontario. En fait, 85 % de l'augmentation observée au Canada dans les cinq dernières années vient de l'Ontario. Je pense que ça ne peut pas être plus clair que ça.

● (1640)

Si on compare le nombre de camionneurs constitués en société au nombre d'employés dans le secteur des transports, ça donne une meilleure idée de la situation. En 2025, au Canada, il y avait 100 000 camionneurs constitués en société contre 200 000 personnes qui travaillaient comme employés. Ça veut dire qu'environ un camionneur sur trois au Canada est constitué en société.

En Ontario, on parle de 53 000 camionneurs constitués en société contre 66 000 employés. C'est un ratio de 45 %. Presque un camionneur sur deux en Ontario est constitué en société. Au Québec, on parle de 11 000 camionneurs constitués en société contre 47 000 employés, ce qui équivaut à environ une personne sur cinq. Encore une fois, très évidemment, le problème est situé en Ontario.

De plus, les données démontrent qu'en 2023, il y avait 215 800 emplois de camionneur au Canada, et qu'en 2025, il en restait 209 000. On a perdu plus de 6 600 emplois en deux ans. Pourquoi des emplois disparaissent-ils dans le secteur du camionnage? C'est parce que les entreprises font carrément faillite. Elles ne sont pas capables de soutenir ce système, qui fragilise les travailleurs et les font travailler dans des conditions immondes. Certaines entreprises qui fonctionnent selon les règles habituelles finissent par être forcées de faire la transition vers ce système. En 2020, il y a eu 123 faillites dans le secteur du transport et de l'entreposage au Canada. En 2024, il y en a eu 424. C'est une explosion du nombre de faillites. Il a augmenté de 245 %.

Selon l'Association des professionnels du dépannage du Québec, 78 % des accidents et des incidents sur la route sont liés à des chauffeurs au rabais. Ce sont les gens de cette association qui remorquent ces camions sur la route. Ce sont eux qui sont aux prises avec le problème. Ils réagissent à environ quatre accidents ou incidents par jour, et ils perdent des millions de dollars en raison de factures impayées. Souvent, quand les compagnies essaient de réduire leurs dépenses de toutes les manières possibles, que ce soit en utilisant des camions dangereux, en sous-payant leurs employés ou en exploitant des immigrants, malheureusement, elles ne paient pas non plus leurs factures. Il y a donc 3,8 millions de dollars en factures impayées.

Quand on regarde les données concernant les travailleurs étrangers temporaires, on constate qu'entre 2016 et 2024, seulement dans le domaine du camionnage, plus de 43 000 permis de travail ont été octroyés. C'est quand même un chiffre énorme, quand on considère les données totales. Selon des documents que nous avons pu obtenir dans le cadre d'une demande de production de documents au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, dont une correspondance entre Emploi et Développement social Canada et le programme qui surveille les travailleurs étrangers temporaires, 114 des 149 employeurs qui s'étaient fait prendre étaient des utilisateurs du Programme des travailleurs étrangers temporaires. Ça veut dire que, sur 149 employeurs qui utilisaient le stratum « Chauffeurs inc. », 114, ou 77 %, utilisaient des travailleurs étrangers temporaires, alors que c'est carrément interdit. Quand on engage des travailleurs étrangers temporaires, on est censé les engager comme salariés et non les engager comme sous-traitants pour qu'ils travaillent dans des conditions périlleuses et désavantageuses.

Le gouvernement est au courant de la situation depuis des années. L'industrie du camionnage a averti le gouvernement fédéral, l'ambassade des États-Unis a averti le gouvernement fédéral et les syndicats ont averti le gouvernement fédéral, mais ça n'a pas bougé. Pourquoi est-ce que les choses ne bougent pas, monsieur le président? Nous nous posons la question, et c'est un peu pour ça que je propose cette motion au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique aujourd'hui.

Nous avons même découvert que, chez Postes Canada aussi, on avait recours à des chauffeurs au rabais. De plus, nous avons découvert, par l'entremise de demandes d'accès à l'information, que des millions de dollars avaient été récupérés par des agences, comme la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail, en Ontario. On parle de 12 millions de dollars de primes récupérées entre 2019 et 2024. Ce sont des centaines de millions de dollars en masse salariale non déclarée. C'est un problème généralisé au Canada et en Ontario.

• (1645)

Il y a des organisations qui ont intérêt à ce que ça ne bouge pas, à ce qu'on tolère les choses ou même à ce qu'on change les lois pour permettre ce système qui donne lieu à de l'exploitation. Le gouvernement, face aux demandes du secteur, a décidé de mettre en place un projet pilote. En 2021, il y a eu un projet pilote d'Emploi et Développement social Canada, qui est allé sonder les entreprises en Ontario pour savoir si c'était un vrai problème ou pas. Il a pris un échantillon, et la conclusion était que 60 % des entreprises sondées en Ontario étaient non conformes.

Dans la mise à jour économique de 2022, le gouvernement annonçait un investissement de 26,3 millions de dollars sur cinq ans pour lutter contre le phénomène et disait que cet argent allait être donné à Emploi et Développement social Canada. C'était une bonne nouvelle. Cependant, dans la mise à jour, on disait aussi que plus d'informations seraient transmises dans les mises à jour économiques et les budgets subséquents. Qu'est-il arrivé? Dans tous les documents gouvernementaux suivants, que ce soit la mise à jour économique de 2023, le budget de 2023 ou celui de 2024, il n'y a eu absolument rien, jusqu'en 2025. Le seul moment où il y a eu quelque chose, c'était à l'automne dernier, lorsqu'on a fait une annonce concernant le feuillet T4A à la suite des pressions que nous avions exercées. Je vais vous en parler un peu plus tard.

À la suite de la mise à jour économique de 2022, il y a un nouveau lobby qui s'est créé et qui a organisé un grand gala de fondation, une grosse fête. Ce lobby s'appelle la Canada Truck Operators Association, ou CTOA. Elle avait invité une foule de députés libéraux. Quand on regarde les photos de 2023, on voit qu'il y a eu une réaction rapide à la mise à jour économique de 2022. On y voit des députés libéraux, comme Sonia Sidhu, Iqra Khalid, Francesco Sorbara, George Chahal, Maninder Sidhu, Ahmed Hussien, Ruby Sahota, Rechie Valdez et Sukh Dhaliwal. Certains d'entre eux ne sont plus en fonction. D'autres étaient probablement présents aussi. Ce sont ceux que j'ai été capable de trouver sur les photos prises au gala de fondation. Évidemment, être présent au gala de fondation d'un lobby, en soi, n'est pas un crime. Ça montre, en fait, que le lobby fait son travail, qu'il parle aux gens et qu'il essaie de les influencer. Toutefois, quand on voit un grand nombre de députés libéraux présents au lancement d'un lobby, on peut quand même se poser des questions et vouloir fouiller davantage.

Alors, qui sont les entreprises ou les organisations derrière la CTOA? En fouillant un petit peu, on découvre qu'il y a un groupe qui s'appelle Kapow Communications, qui a fait des communications publiques pour la CTOA, une association qui favorise le système « Chauffeurs inc. » et qui pense que c'est un système très positif, malgré les informations que je vous ai déjà données. Ensuite, il y a des entreprises comme HK United Trucks, Harman Transport, KJS Transport, Sun Transportation Systems, JB Rand Express, Mig Freight, Air & Oceanland, Autobahn Freight Lines, United Group of Companies et Truck Solutions. Il y a un porte-parole proche du premier ministre, M. Jaskaran Singh Sandhu, qui a déjà été à la World Sikh Organization of Canada.

Bref, quand nous avons fait des recherches sur les actionnaires et les principaux dirigeants de ces entreprises, qui font toutes partie de la CTOA, le lobby qui défend le système « Chauffeurs inc. », nous avons découvert que ces individus avaient quelque chose en commun: ce sont presque tous des donateurs du Parti libéral. Je ne sais pas si c'est une coïncidence, mais, en tout cas, ça soulève des questions, d'autant plus qu'un article publié dans le *Le Journal de Montréal* au mois de décembre dernier mentionnait que plus de 85 000 \$ de dons avaient été versés par des gens qui sont derrière la CTOA. Aujourd'hui, selon de nouvelles données que nous avons pu obtenir, cette somme dépasse maintenant 100 000 \$.

Quels sont les groupes d'entreprises qui sont derrière la CTOA? Est-ce que ce sont des entreprises fiables qui peuvent garantir un bon travail sécuritaire? On peut parler d'une des entreprises que j'ai nommées, Harman Transport, dont l'un des chauffeurs a été impliqué dans un accident sur l'autoroute 30, en juillet 2022, qui a causé la mort de Nancy Lefrançois, 42 ans, et de Loïc, 11 ans. Le chauffeur, Baljeet Singh, s'était enfui en Inde, pour ensuite être retrouvé aux États-Unis. Il a été extradé vers le Canada, et il doit maintenant subir son procès. La même entreprise a été impliquée...

• (1650)

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, avant que vous poursuiviez votre intervention, je dois donner congé à M. Hanley, étant donné qu'il a un rendez-vous à 17 heures.

[Traduction]

Monsieur Hanley, je comprends malheureusement que vous ayez un engagement à 17 heures; je vais donc vous donner la parole pour le moment, mais je vous invite, monsieur, à fournir un mémoire au Comité. Sinon, puisque nous allons poursuivre cette étude en septembre, je pourrai vous inviter à revenir si vous voulez.

Allez-y pour un rappel au Règlement, madame Chagger.

L'hon. Bardish Chagger (Waterloo, Lib.): Pourrions-nous simplement savoir combien de temps le témoin peut réellement rester? J'ai des questions que j'aimerais voir prises en compte.

Le président: D'accord. J'avais cru comprendre que le témoin pouvait rester jusqu'à 17 heures.

Dylan Hanley: Je dois participer à un appel à 17 heures. Si je dois avoir 10 ou 15 minutes de retard, c'est possible.

Le président: D'accord. Très bien. Je vous laisse cette possibilité.

Merci.

[Français]

Vous pouvez continuer, monsieur Barsalou-Duval.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Le président: Attendez une seconde.

[Traduction]

M. Al Soud invoque le Règlement.

Fares Al Soud (Mississauga-Centre, Lib.): Je me demande si nous pourrions solliciter le consentement unanime pour procéder à une série de questions, par respect pour notre témoin, qui dispose peut-être encore de 10 minutes. Ensuite, nous reprendrons le débat aussi longtemps que M. Barsalou-Duval le souhaitera.

Le président: Il a la parole pour l'instant. S'il y a consentement unanime des membres du Comité, je suppose que nous pouvons procéder à une série de questions.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, c'est votre choix.

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, je n'y vois aucune objection, pourvu que je ne perde pas mon tour de parole. Je pense que c'est un sujet qui est important et qui doit être abordé par le Comité.

[Traduction]

Le président: J'accepte cette proposition, à condition qu'il soit entendu que M. Barsalou-Duval aura la parole à notre retour.

Monsieur Hanley, cela vous convient-il?

Cela nous laissera environ 12 minutes et demie de plus, si cela ne pose pas de problème.

Ai-je le consentement unanime pour la proposition de M. Al Soud?

[Français]

Des députés: D'accord.

Le président: Merci.

[Traduction]

Sur la liste, j'ai M. Cooper, puis Mme Chagger et...

[Français]

M. Barsalou-Duval, s'il souhaite prendre la parole pour deux minutes et demie après Mme Chagger.

[Traduction]

Monsieur Cooper, vous avez la parole. Allez-y, je vous en prie.

Michael Cooper (St. Albert—Sturgeon River, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur Hanley.

Je partage tout à fait votre opinion sur les déplacements parrainés et je conviens que l'essentiel réside dans la transparence et la divulgation publique. Cela dit, estimez-vous que l'exigence de divulgation qui était en vigueur avant que la commissaire au lobbying ne publie effectivement des lignes directrices sur les déplacements parrainés était suffisante?

Dylan Hanley: Nous pensons assurément qu'elle était rigoureuse. Nous avons signalé le député dont le voyage était pris en charge ainsi que le coût de ce voyage. Nous estimons que c'était rigoureux. Encore une fois, en vertu du registre, chaque fois que nous communiquons avec un titulaire de charge publique désigné, nous le signalons également. Si vous aviez fait partie d'une délégation avec nous et que, soudainement, nous avions échangé 600 communications, cela aurait été suffisamment public et transparent pour que tout le monde puisse le voir.

Michael Cooper: C'était l'une des préoccupations exprimées par la commissaire au lobbying, qui avait qualifié cela de lacune en matière de transparence, dans la mesure où les lobbyistes ne sont pas tenus de divulguer s'ils mènent effectivement des activités de lobbying lorsque des parlementaires participent à ce genre de délégation.

Dylan Hanley: Bien sûr. Je pense que, lorsqu'on parle de l'une ou l'autre de ces mesures, il s'agit encore une fois d'atténuer les risques. Il est impossible d'atteindre l'absence totale de risque. Pour nous, l'ancien régime offrait le juste équilibre. Encore une fois, ce sont des programmes structurés, transparents et non partisans.

En général, nous ne plaçons pas pour le financement. Cette année, face à une vague massive d'antisémitisme, a constitué une exception à cette règle. Nous pensons que c'est un peu une solution à la recherche d'un problème.

• (1655)

Michael Cooper: L'autre préoccupation, qui rejoint ce que la commissaire au lobbying a qualifié de lacune en matière de transparence, était que les lobbyistes n'étaient nullement tenus de déclarer qu'ils avaient précédemment accueilli un parlementaire lors d'un voyage parrainé et avaient ensuite exercé des pressions sur lui. Est-ce une lacune qu'il faudrait combler, ou ne considérez-vous pas cela comme un manque de transparence?

Dylan Hanley: Je pense que ces informations — qui a participé à un voyage subventionné et qui a fait l'objet d'un lobbying par la suite — relèvent du domaine public.

Michael Cooper: Que dites-vous en réponse à l'opinion dominante de la commissaire qu'un voyage parrainé crée raisonnablement une attente ou un sentiment d'obligation?

Dylan Hanley: Là encore, nous ne sommes pas d'accord.

Nous mettons un point d'honneur à élaborer des programmes structurés, transparents et non partisans. Il n'y a aucune condition ni attente en retour. Tous les engagements ultérieurs sont déjà régis par la Loi sur le lobbying et l'exigence de déclaration. La question ici n'est pas celle de l'influence, mais de savoir si les parlementaires sont autorisés à accéder à des informations et à des expériences de grande qualité qui les aident à faire leur travail.

Encore une fois, le Parlement a indiqué qu'il voulait cela. C'est là le point central dont il est question ici: le cadre réglementaire qui l'emporte sur la volonté du Parlement.

Michael Cooper: Combien de délégations de parlementaires le Centre consultatif des relations juives et israéliennes, le CIJA, parraîne-t-il en moyenne chaque année? Combien de parlementaires y participent?

Dylan Hanley: Je ne peux pas vous répondre de mémoire. J'ai travaillé là il y a de nombreuses années. Je ne suis de retour au CIJA que depuis environ sept mois.

Je dirais qu'il s'agit de quelques voyages par an, avec huit à 12 personnes.

Nous pouvons vous fournir une réponse plus précise, si vous le voulez.

Michael Cooper: D'accord.

Aujourd'hui, ce chiffre est de zéro.

Dylan Hanley: Aujourd'hui, ce chiffre est de zéro. C'est l'un des éléments à prendre en compte.

De plus, les conflits armés qui se sont succédé ces dernières années ont rendu les voyages très difficiles.

Le président: Merci, monsieur Cooper.

Monsieur Al Soud, c'est à vous. Vous disposez de cinq minutes, et je crois comprendre que vous partagerez votre temps de parole avec Mme Chagger.

Vous avez la parole, monsieur.

Fares Al Soud: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hanley, merci d'être venu.

Je suis sûr que vous et moi ne sommes d'accord sur absolument rien. Cependant, je suis sûr aussi que vous représentez fièrement votre communauté, tout comme je représente la mienne. Pour ce faire, il est extrêmement important que vous puissiez dialoguer avec cette communauté, et que ses membres sentent qu'ils peuvent dialoguer avec vous s'ils le souhaitent.

Je crains que les règles d'enregistrement strictes que propose la commissaire n'aient l'effet inverse. Elles empêcheraient les citoyens — les Canadiens — de se sentir en confiance pour dialoguer avec les parlementaires et les organisations de la collectivité. Je suis convaincu que nous nous entendons sur les points suivants: nous voulons écouter ceux que nous représentons; nous voulons qu'ils viennent vers nous lorsqu'ils ont des idées, des préoccupations ou des questions; et nous ne voulons pas qu'ils aient l'impression que le système joue contre eux.

Pourriez-vous nous parler de l'appel au grand public, de son importance pour votre travail et de ce que des règles strictes en la matière pourraient signifier pour vous, pour des organisations communautaires comme le CIJA et le Conseil national des musulmans canadiens, le CNMC, ainsi que pour les nombreuses autres qui représentent des communautés canadiennes?

Dylan Hanley: Je suis tout à fait d'accord; nous partageons ces préoccupations.

Nous nous inquiétons tout particulièrement de la capacité des organisations communautaires, des organisations à but non lucratif, des organismes caritatifs et de la société civile à venir faire en-

tendre leur voix sans subir l'effet dissuasif de se voir imposer l'obligation de se déclarer en tant que lobbyistes. Encore une fois, ce qui vise peut-être à prévenir un préjudice finira par en causer davantage. Comment dit-on déjà? C'est comme utiliser un marteau de démolition pour enfoncer un petit clou.

Je suis d'accord. Il est important que les députés ici présents puissent entendre les groupes communautaires de partout au pays. Évidemment, je représente une communauté, et je suis sûr que vous êtes tous en contact avec vos propres concitoyens. Il est très important de pouvoir entendre des groupes partout au pays, quelles que soient leur circonscription ou leur administration d'origine.

● (1700)

Fares Al Soud: Merci, monsieur Hanley.

Je cède la parole à Mme Chagger.

L'hon. Bardish Chagger: Merci.

Monsieur Hanley, merci beaucoup. Je suis vraiment désolée, mais il nous reste un peu moins de trois minutes. Nous allons aller aussi vite que possible.

Pouvez-vous me dire quelle a été votre expérience avec la Loi sur le lobbying et le code — même si nous sommes ici principalement pour débattre de la loi?

Dylan Hanley: En tant qu'organisation, ce que j'appuie entièrement, nous respectons rigoureusement les règles et règlements. La communauté juive est une communauté de personnes qui respectent les règles, donc nous nous efforçons... non, nous ne nous contentons pas de nous efforcer; nous veillons à toujours nous conformer.

Certains aspects de cette démarche peuvent être un peu fastidieux, mais je pense que les aspects liés à la transparence sont positifs et importants. Dans une démocratie, lorsque la volonté des parlementaires est écartée, c'est un problème. Vous, mesdames et messieurs, disposez d'un pouvoir d'action. Dans notre système de gouvernance, le Parlement est censé régner en maître.

L'hon. Bardish Chagger: La commissaire au lobbying a recommandé d'harmoniser à 10 jours la date limite pour le dépôt des déclarations des lobbyistes tant internes qu'extérieures.

Trouvez-vous cela raisonnable, ou avez-vous une autre recommandation?

Dylan Hanley: Les adjoints administratifs de mon organisation qui me relancent sans cesse pour obtenir mes documents auraient probablement des réserves à ce sujet.

Je crois que la situation actuelle est raisonnable. Je ne suis pas convaincu par les arguments avancés en faveur du durcissement des règles. Le système actuel permet de diffuser l'information en temps opportun. Encore une fois, ce n'est pas le seul poste que j'ai occupé dans le domaine du plaidoyer. C'est un système très accessible. On peut rapidement voir qui a fait quoi et quand.

L'hon. Bardish Chagger: Merci.

Pourriez-vous nous parler de la recommandation n° 4, qui porte sur l'obligation de déclarer l'octroi d'un contrat gouvernemental?

Dylan Hanley: Je ne peux prétendre me souvenir exactement de son contenu. Ce n'était pas l'une des recommandations que nous avions retenues comme étant problématiques. Je ne sais pas si vous voulez...

L'hon. Bardish Chagger: Non, je vais continuer.

Je sais que le CIJA est un groupe de lobbying enregistré. C'est votre activité.

La communauté juive est très active dans la région de Waterloo, dans la ville de Waterloo et dans la circonscription de Waterloo.

Les synagogues et autres ne sont pas des lobbyistes. Elles veulent collaborer avec le gouvernement; elles veulent collaborer avec la communauté.

Pourriez-vous m'aider à faire la distinction entre ce que vous faites et ce qu'elles font?

Dylan Hanley: Les synagogues sont indépendantes. Elles ont leur propre structure. Évidemment, nous sommes en contact avec elles, et nous sommes en contact avec différents rabbins partout au pays.

Nous représentons les fédérations juives de partout au pays, qui sont l'équivalent de Centraide, en quelque sorte, au sein de la communauté juive. Les fédérations sont liées aux synagogues, mais en sont légèrement distinctes.

Encore une fois, nous sommes des défenseurs rémunérés de la communauté. Les rabbins, c'est différent. Ils sont absolument des défenseurs de la communauté, comme vous le savez bien.

Je ne vois pas quelle distinction vous cherchez à établir.

Le président: Merci, monsieur Hanley et madame Chagger.

Monsieur Hanley, je tiens à vous remercier de votre présence devant le Comité aujourd'hui. Si, après coup, vous avez d'autres éléments que vous aimeriez soumettre au Comité, veuillez le faire par l'intermédiaire de la greffière.

À présent, nous allons poursuivre avec la motion proposée par M. Barsalou-Duval.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous pouvez continuer votre intervention.

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

J'étais en train de vous parler de certaines entreprises qui sont derrière la Canada Truck Operators Association, ou CTOA, le lobby qui défend le modèle « Chauffeurs inc. ». Je vous avais mentionné, entre autres, l'entreprise Harman Transport, qui a été impliquée dans un accident ayant mené à des décès sur l'autoroute 30. Elle a aussi été impliquée dans un déraillement de train le 12 janvier dernier, parce que deux de ses chauffeurs avaient eu la brillante idée de stationner des camions sur la voie ferrée. Ça a mené à un accident qui aurait pu être fatal, tant pour les gens qui étaient dans le train que pour les chauffeurs des camions. Cette entreprise a aussi été l'objet d'une fusillade au moins deux fois, soit en décembre 2025 et en janvier 2026. Encore là, on n'en connaît pas la raison, mais ce n'est certainement pas le genre de situation qui nous inspire confiance.

Je vous ai mentionné d'autres entreprises, comme KJS Transport, qui s'est fait attraper par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents de travail, ou CSPAAAT, pour ne pas avoir déclaré 3,9 millions de dollars en salaires.

Il y a aussi United Group of Companies, dont le dirigeant a déjà été incarcéré. Il a fait de la prison parce qu'au moment où ses véhi-

cules allaient être saisis, il s'est fait attraper à changer les numéros de série sur les camions en pleine nuit.

Ensuite, il y a Sun Transportation Systems, qui exploite une flotte de camions illégale dans la région de Caledon, ainsi que l'entreprise Air & Oceanland, qui exploite une flotte de camions illégale dans la région de Bolton. Qu'est-ce qu'une flotte de camions illégale? Ce sont des camions qu'une entreprise stationne sur un terrain agricole ou un terrain dont l'usage n'est pas autorisé à cette fin. Il y a des entreprises qui achètent un terrain et qui le remplissent de garnotte pour y stationner leurs camions. C'est une véritable plaie, dans certaines régions de l'Ontario. La Ville de Caledon a une carte. Je ne connais pas le nombre de cas actifs présentement, mais, la dernière fois que j'ai regardé la carte, il y avait 72 flottes de camions illégaux juste dans la région de Caledon. La Ville doit se battre contre ces entreprises fautives pour faire respecter la réglementation municipale. Ce n'est pas une blague. Ce n'est pas drôle comme situation.

Quelle a été la réponse du gouvernement face à ce phénomène? J'ai mentionné qu'en 2022, il avait indiqué dans son énoncé économique qu'il allait donner de l'argent à Emploi et Développement social Canada pour lutter contre ce phénomène. Au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous avons aussi demandé que des documents soient produits. Nous avons dû nous battre pendant des mois pour avoir les correspondances des différents ministères concernés. Ces correspondances nous ont révélé que, le 7 février 2023, le cabinet du ministre du Travail et des Aînés avait tenu une discussion en caucus sur les répercussions du modèle « Chauffeurs inc. » sur l'industrie du camionnage. Au cours de cette discussion, des députés ont soulevé des préoccupations. Essentiellement, ils s'opposaient à ce que le gouvernement lutte contre le phénomène « Chauffeurs inc. ». Un grand nombre de députés au sein du caucus libéral trouvaient que ce n'était pas un vrai problème, qu'il fallait s'intéresser à d'autres sujets et que ce n'était pas une priorité.

Alors, on constate qu'il semblait déjà y avoir une mobilisation au sein du caucus libéral. Est-ce le résultat des activités de lobbying de la CTOA? Je me permets de le penser. Ce sera à eux de nous dire si c'est le cas ou non.

Cela dit, peu de temps après, le 23 mai 2023, il y a eu une rencontre de la CTOA avec le ministre du Travail au bureau du député libéral de Mississauga—Malton, Iqbal Singh. Au cours de cette réunion, le ministre du Travail se serait engagé, notamment, à ne plus jamais utiliser le terme « Chauffeurs inc. » et à faire en sorte qu'il n'y ait pas de répression et que l'action gouvernementale soit menée par des mesures d'éducation et de sensibilisation. Essentiellement, le ministre s'est engagé à ce qu'il n'y ait pas de coercition, pas de bâton. On allait simplement demander poliment aux gens de respecter les lois, et il n'allait pas y avoir de conséquences. C'est ce qu'on peut lire dans le communiqué publié par la CTOA après la rencontre, et c'est aussi confirmé dans les documents dont nous avons demandé la production au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Il est mentionné qu'on a donné la consigne interne de ne plus utiliser le terme « Chauffeurs inc. ». On l'a mis à l'index et on ne doit plus en parler.

Toutefois, il y a pire que ça. Ces gens ont le bras long. J'ai mentionné que de nombreuses organisations avaient dénoncé ce phénomène, que ce soit les syndicats, les entreprises ou les associations, comme l'Alliance canadienne du camionnage et l'Association du camionnage du Québec. Elles ont toutes demandé des rencontres avec les représentants du gouvernement. Généralement, il a été assez difficile d'obtenir des résultats. Dans la plupart des cas, il a même été difficile d'obtenir des rencontres.

• (1705)

Cependant, il faut croire que la CTOA, elle, a un accès assez fort, car un des documents que nous avons obtenus mentionne qu'elle a rencontré directement le premier ministre le 25 octobre 2024. M. Trudeau, qui était le premier ministre à l'époque, aurait rencontré cette organisation. Je peux vous certifier qu'aucune organisation de défense des camionneurs, parmi celles qui sont légitimes et connues, n'a été capable d'avoir des rencontres avec le bureau du premier ministre.

Malheureusement, nous pouvons aussi constater que le bureau du premier ministre, qui était aussi visé par la demande de production de documents que nous avons votée, nous a dit qu'il n'avait aucun document à fournir. C'est quand même étrange. On sait qu'il y a eu une rencontre avec le bureau du premier ministre, mais il n'avait aucun document à fournir. Le bureau du premier ministre a aussi écrit un courriel au ministère des Transports pour lui demander un breffage à ce sujet, mais il n'avait aucun document à fournir. Je me demande bien pourquoi. Peut-être aurons-nous des réponses lors des interventions des députés libéraux de l'autre côté de la table.

Quels sont les résultats de l'action du gouvernement libéral dans le dossier? En réalité, les amendes demeurent impayées les trois quarts du temps et les infractions sont sans conséquence.

Les données disponibles sur le site Web d'Emploi et Développement social Canada nous permettent de constater que la plupart des entreprises paient les amendes données par le ministère. Les entreprises qui ne se conforment pas aux ordres de paiement sont les entreprises de camionnage. Quand on compile les données concernant les amendes non payées, on voit qu'il s'agit d'entreprises du secteur du camionnage dans 100 % des cas. Il est quand même particulier de voir qu'on laisse une telle chose se produire.

Qui plus est, nous avons obtenu un rapport fait par des chercheurs en 2022 où on peut voir que des employés d'Emploi et Développement social Canada se plaignaient de la situation. Ils disaient qu'ils n'étaient plus capables de travailler et que le système ne fonctionnait pas. Par exemple, 80 % de leurs plaintes concernaient le secteur du camionnage. Ils disaient qu'ils jouaient au chat et à la souris avec les entreprises, parce qu'elles ne leur répondaient même pas quand ils les appelaient. Autrement dit, elles riaient d'eux.

On parle de cas où des employés d'entreprises de transport se font exploiter carrément. Des immigrants se font menacer, par exemple, de se faire retirer des montants de leur salaire. Il y a des gens qui ne sont tout simplement pas payés pendant des années. Les employés du ministère sont tellement découragés qu'on a l'impression que certains n'ont plus la motivation de faire leur travail. Je n'invente rien, ce sont de vrais témoignages obtenus par des chercheurs qui ont fait un rapport et qui l'ont envoyé au gouvernement. Ce rapport peut être consulté, d'ailleurs.

Nous nous sommes battus pour faire face à cette situation. Nous avons tenu une conférence de presse l'automne dernier avec l'Asso-

ciation du camionnage du Québec et le syndicat des contrôleurs routiers. Avec l'appui de l'association des camionneurs du Canada et du syndicat des Teamsters, nous avons proposé 10 mesures pour régler le problème.

D'abord, il s'agit d'ouvrir une enquête. Ensuite, il faut éliminer le droit pour les immigrants temporaires de se constituer en société dans le domaine du camionnage. Puis, on doit mettre en place un audit automatique et obligatoire mené par Emploi et Développement social Canada et l'Agence du revenu du Canada auprès de toutes les entreprises de camionnage dans les 18 mois suivant leur création. Par ailleurs, il faut tenir les donneurs d'ouvrage pour responsables des impôts non payés.

De plus, il faudrait créer une base de données partagée regroupant toutes les infractions au Canada. En ce moment, quand une entreprise commet une infraction en Ontario, le Québec ne le sait pas. Si on commet une infraction au Québec, la Saskatchewan, par exemple, ne le sait pas. Les données ne sont pas partagées, donc on peut commettre des infractions de façon quasiment éternelle sans se faire attraper. Quand on a trop de problèmes, on peut changer de province tout simplement et recommencer la même affaire.

D'autre part, nous avons proposé la création d'un registre des assurances en vigueur, parce qu'il y a un tas de gens qui roulent sans assurance. Quand ils se font attraper, ils donnent simplement de faux papiers ou des papiers d'assurance qui ne sont plus valides.

Nous recommandons aussi l'établissement d'un registre public des entreprises fautives, ainsi que la création d'un programme de certification des employeurs qui leur donnerait le droit d'embaucher des travailleurs étrangers temporaires. Le but est d'attraper les entreprises fautives avant qu'elles fassent venir des travailleurs étrangers temporaires pour les exploiter et les faire travailler dans des conditions de quasi-esclavage. Il faut qu'on les vérifie à l'avance pour éviter ces situations, qui sont devenues trop communes dans le secteur du camionnage.

Finalement, il faut modifier le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire et rendre obligatoire l'émission d'un T4A.

• (1710)

Sur ces dix mesures, une seule a été mise en œuvre par le gouvernement. Ce qu'on a plutôt vécu, c'est le blocage des travaux du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pendant à peu près tout l'automne dernier par le député d'Argenteuil—La Petite-Nation. Ce dernier se faisait un plaisir de débâter toutes sortes d'insultes et de faussetés, notamment en m'accusant, moi, de mener des activités de financement sur le sujet, alors que je n'ai jamais amassé un seul dollar pour ça. Dans le cas des libéraux, par contre, on peut dire qu'il en est autrement.

Le blocage des travaux du comité des transports a duré jusqu'au 9 décembre. Pourquoi a-t-il duré jusqu'à cette date? C'est parce qu'à la une du *Journal de Montréal*, le 9 décembre 2025, on apprenait qu'un certain Tejpreet Dulat, un proche du premier ministre, était devenu porte-parole de la CTOA, le lobby des chauffeurs au rabais. Ce proche du premier ministre lui a apporté son soutien lors de sa campagne à la chefferie, il a travaillé à son élection, il s'implique dans le Parti libéral depuis de nombreuses années et il est un généreux donateur du Parti libéral. Le lobby des chauffeurs au rabais a donc mis la main sur un proche du premier ministre. Il est si proche du premier ministre qu'il a même été invité à son assermentation. On n'invite pas n'importe qui à son assermentation. Les députés ici savent qu'on n'invite pas 500 personnes à une assermentation. Généralement, ça se fait dans une petite salle privée. Il était même assis à côté du premier ministre, dans la première rangée. Ce n'est pas rien. Cette personne est devenue porte-parole des chauffeurs au rabais.

Le bureau de M. Carney, en réponse à notre demande d'information, nous a dit qu'il n'y avait aucune information à fournir, alors que c'est une obligation constitutionnelle. Quand un comité fait une demande de production de documents, c'est son droit constitutionnel que d'obtenir l'information. Le bureau du premier ministre n'a pas rempli son obligation constitutionnelle, parce qu'il ne nous a pas donné d'information, alors qu'il en avait presque assurément, étant donné les informations que je vous ai déjà mentionnées jusqu'à maintenant.

Je suis très préoccupé de constater que l'ingérence se poursuit. Il semble que des députés aient même demandé des breffages auprès du ministre du Travail sur les actions du gouvernement, accusant celui-ci de cibler des gens, alors que les données démontrent le contraire. Le travail d'Emploi et Développement social Canada, quand il est fait, cible des entreprises qui sont, la plupart du temps, non conformes. Les données indiquent qu'à l'échelle canadienne, à peu près 40 % des entreprises sont non conformes. En Ontario, c'est environ 63 %. Alors, il y a un problème majeur.

Il y a quelque chose qui me fascine, dans cette situation. Au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous avions des témoins partout autour de la table, et le président était aussi présent. Des gens sont venus nous dire que des membres de leur famille étaient morts. D'autres nous ont dit qu'ils avaient failli mourir dans un accident. Des entreprises sont venues nous dire que c'était un problème qui était en train de les mener à la faillite. Plein d'entreprises de l'Ontario et de partout au Canada nous ont dit qu'elles étaient en danger. C'est une question de survie pour elles, parce qu'elles vont fermer leurs portes si on laisse les entreprises fautives poursuivre leurs activités sur la route en toute impunité. Finalement, malgré tous ces témoignages, le président de ce comité est allé parader à une fête de l'association des chauffeurs au rabais, en sachant très bien avec qui il allait y aller.

Je trouve ça assez hallucinant qu'après tous les témoignages que nous avons entendus, le président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ait eu l'audace d'aller se pointer là. Quand j'ai décidé de soulever la question à ce comité, par coïncidence, encore une fois, on m'a empêché d'en parler. D'ailleurs, les travaux du comité se déroulent à huis clos depuis. Ça va faire presque deux mois qu'on a fait passer le comité à huis clos pour m'empêcher de parler de ce que faisait le président à une activité du lobby des chauffeurs au rabais.

Cependant, j'ai une hypothèse sur ce qu'il faisait là-bas. Il y a une entreprise qui est basée dans sa circonscription et qui est fort probablement membre de la CTOA. Cette entreprise, qui s'appelle Safex Transport, était présente à cette fête. Elle a été impliquée dans de nombreux accidents, dont celui où une des victimes qui est venue témoigner à notre comité a failli perdre la vie. J'ai fait des recherches sur cette entreprise et j'ai trouvé, au Tribunal administratif du travail, le cas d'un chauffeur de camion — je ne sais pas s'il était employé ou s'il était constitué en société — qui ne parlait ni français ni anglais. C'est quand même fort. Je me demande quel genre d'entreprise décide d'embaucher des chauffeurs de camion qui ne parlent ni français ni anglais.

● (1715)

Comme je vous l'ai mentionné, cette entreprise a été impliquée dans un accident qui a touché Mme Claudia Boucher. Elle a aussi été impliquée dans un mégacarambolage survenu le 23 janvier 2026 au Nouveau-Brunswick. De plus, le 25 janvier 2026, l'un de ses camions a été filmé alors qu'il circulait en sens inverse sur l'autoroute 20.

Le 8 mai 2026, une vidéo a fait le tour des réseaux sociaux partout au Québec, et peut-être même partout au Canada, parce que les gens trouvaient ça bien drôle, mais ce n'était pas si drôle que ça. On y voyait un camion qui passait sur le boulevard Saint-Joseph, à Drummondville, et qui se vidait de son contenu. Des paniers d'épicerie sortaient en arrière de la boîte. Ce sont 150 paniers d'épicerie qui se sont retrouvés au milieu du boulevard Saint-Joseph et qui ont dû frapper toutes sortes de personnes. Quand on regarde de plus près les vidéos et les photos prises par les témoins, on remarque que le chauffeur du camion portait une veste de Safex Transport. C'est toute une coïncidence.

Je vais maintenant vous expliquer pourquoi je vous parle de ça. Lorsqu'on fouille un petit peu plus sur l'entreprise Safex, on constate que, dans le registre des entreprises du Québec, elle est inscrite comme ayant entre 50 et 99 employés, alors que, dans le registre du U.S. Department of Transportation des États-Unis, elle est inscrite comme ayant plus de 200 camions. Je ne sais pas qui conduit les 100 camions de plus. C'est probablement le Saint-Esprit, à moins que ce soit justement des chauffeurs au rabais. C'est d'autant plus plausible que l'entreprise semble être associée à la CTOA, comme on peut le voir sur les belles photos sur lesquelles figure M. Schiefke.

Je suis allé voir si les actionnaires de Safex étaient des donateurs libéraux eux aussi. Il est intéressant de mentionner que les deux partenaires sont Raminder Singh et Amandeep Singh et qu'ensemble, les deux ont versé environ 25 000 \$ au Parti libéral au fil des ans.

Alors, je ne sais pas si le président du comité des transports était à cet événement parce qu'il avait reçu une invitation de façon bien innocente ou si c'était plutôt pour faire plaisir à un généreux donateur libéral, étant donné que l'entreprise est située dans sa circonscription. Je me pose la question. Malheureusement, il n'a pas voulu nous répondre.

Les victimes ont écrit au président du comité pour se plaindre et lui dire que ça n'avait pas de bon sens qu'il fricote avec les entreprises qui ont recours au stratagème « Chauffeurs inc. », alors qu'elles venaient juste de témoigner au sujet de la perte d'êtres chers. Elles lui ont demandé ce qu'il faisait là-bas. Malheureusement, le président du comité des transports n'a pas voulu rendre des comptes, que ce soit en comité ou à la Chambre des communes, et, maintenant que le comité siège à huis clos, on ne peut pas en parler.

Cependant, on a pu constater que le président du comité des transports s'est permis de répondre aux victimes au nom du comité. C'est quand même particulier. Je suis allé fouiller un peu et, selon *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, en temps normal, le président a la possibilité de diriger les travaux du comité. C'est indiqué au paragraphe 31 du chapitre 20, qui porte sur le rôle de la présidence. Toutefois, un peu plus loin, il est quand même précisé que, si « ses actions ne suscitent aucune inquiétude ou plainte de la part des membres du comité, la présidence bénéficie du consentement implicite du comité. »

La question qui se pose est donc la suivante: est-ce que le président bénéficiait du consentement implicite du comité si j'avais déjà soulevé la question en comité avant qu'il écrive aux témoins au nom du comité? Je n'en suis pas convaincu.

Malheureusement, on ne peut pas savoir s'il a vraiment agi de façon conforme. Pour ma part, je trouve que c'est très particulier, voire indigne. C'est un grave manque de jugement, étant donné qu'il a été témoin de ce qui s'est passé au comité. Ça jette surtout le discrédit sur l'ensemble des travaux qui ont été menés par le comité, qui devait faire la lumière sur le problème vécu dans l'industrie du transport. Au lieu que le comité fasse la lumière là-dessus, son président est venu discréditer son travail par un manque de jugement. J'espère qu'il n'était pas à cet événement parce qu'un de ses bons donateurs l'avait invité, ce qui est ma crainte. Franchement, ce serait plus que regrettable, parce qu'ici, notre travail est de faire appliquer les lois et de travailler pour les citoyens et les citoyennes.

• (1720)

Malheureusement, on constate que ça ne semble pas être le cas. On voit un lobby qui finance le gouvernement libéral accoté. On voit un lobby qui multiplie les présences un peu partout. En fait, on voit des activités de lobbying non enregistrées. J'ai fait une plainte à la commissaire au lobbying à l'égard de Tejpreet Dulat, l'ami du premier ministre qui est porte-parole du groupe. Cette organisation n'était pas inscrite au Registre des lobbyistes. Pourtant, il se vante de vouloir infléchir les mesures qui ont été mises en place jusqu'à maintenant.

Alors, est-ce que ça justifie une enquête? Je pense que ça justifie tout à fait une enquête. Je pense que la situation présente est grave. Malheureusement, ce qu'on constate, c'est que, plutôt que de vouloir régler le problème, le gouvernement essaie de mettre le couvercle sur la marmite. Il ne veut vraiment pas que nous en parlions. Il nous empêche d'en parler. C'est pour ça que nous n'avons pas d'autre choix que de soulever la question.

Nous avons commencé une étude au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités afin d'aller au fond des choses dans le dossier « Chauffeurs inc. ». Finalement, nous nous sommes rendu compte que ce n'était pas seulement un problème de chauffeurs au rabais et de sécurité routière, mais qu'il y avait aussi un problème de proximité avec le gouvernement et de tentative d'influence.

Je pense que ce serait le rôle du Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique de faire l'étude qui est requise pour savoir justement si le gouvernement a des liens avec tout ça. Les liens semblent assez clairs, mais je pense qu'il serait approprié de recevoir en comité les individus qui font ces contributions au Parti libéral, qui sont derrière le groupe CTOA et qui font la promotion du modèle « Chauffeurs inc. ». Ce serait intéressant que nous recevions le président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour qu'il vienne nous expliquer ça. Ce serait intéressant aussi que les gens du bureau du premier ministre puissent nous dire pourquoi ils n'ont pas d'information, alors que d'autres ministères ont de l'information qui concerne le bureau du premier ministre. Ce serait intéressant de savoir comment ça se fait, par exemple, qu'un ministre du Travail est allé dire qu'il ne fallait plus parler de « Chauffeurs inc. », que c'était un sujet tabou qu'on n'avait pas le droit d'évoquer. Je trouve ça grave. Quand on veut régler un problème, d'habitude, on le prend de front, on y va à fond et on le règle, au lieu de le cacher en dessous de la couverture. Ça ne favorise vraiment pas la confiance à l'égard du gouvernement. Je pense qu'il y a un travail de rétablissement de la confiance qui doit être fait.

Je pense qu'on doit ça à chaque personne qui travaille de façon honnête sur la route, qui veut gagner sa vie de façon convenable et qui veut travailler dans des conditions sécuritaires. En ce moment, ce qu'on entend, ce sont des entreprises de camionnage qui disent qu'elles vont fermer leurs portes, et des chauffeurs qui disent qu'ils ne veulent plus conduire sur la route parce qu'ils ont peur de se faire tuer, parce que c'est dangereux, parce que n'importe qui peut se trouver sur la route.

Évidemment, il y a des problèmes dans l'industrie du camionnage qui ne relèvent pas du fédéral, mais je pense que le fédéral est responsable d'un bon bout de l'affaire. Je pense que c'est son travail d'aller jusqu'au bout des problèmes qui sont dans sa cour, plutôt que de dire que c'est aux provinces de régler leurs problèmes. Le fédéral a un très gros travail à faire pour régler ce problème. Malheureusement, il y a de l'aveuglement volontaire. Ce serait bien de savoir si cet aveuglement volontaire existe en raison de considérations partisans ou si c'est simplement une innocence à laquelle on devrait remédier.

Comme je l'ai mentionné dans la motion, la demande est que le Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique fasse une étude sur le sujet. J'espère que je vais avoir l'appui de l'entière de mes collègues, tant conservateurs que libéraux. Je pense que, même si on cible entre autres le Parti libéral là-dedans, c'est justement dans l'intérêt du Parti libéral de faire cette étude pour qu'on sache qu'il n'a rien à se reprocher. Si les libéraux n'ont rien à se reprocher, ils vont vouloir régler le problème des chauffeurs au rabais. Ils vont aussi vouloir nous expliquer pourquoi il y a autant de liens entre eux et les entreprises qui promeuvent ce modèle. Peut-être que ce sont quelques brebis égarées. Peut-être qu'il s'agit seulement de quelques individus. Peut-être que ce lobbying n'a pas donné de résultats au bout du compte, mais vous me permettrez d'en douter.

Je pense qu'il y a une intégrité à rétablir en ce qui concerne les activités, mais surtout en ce qui concerne la perception de M. et Mme Tout-le-Monde. Je pense qu'il y a une confiance qui doit être bâtie, et cette confiance doit être bâtie sur la transparence.

Cela conclut l'essentiel de mon intervention. C'est sûr que j'aurais pu vous en parler pendant des heures. Il semble y avoir de la déception de l'autre côté de la table. Si les députés sont déçus, ils pourront voter en faveur de la motion justement pour que nous puissions en parler et aller au fond des choses.

• (1725)

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Hardy, vous avez la parole au sujet de la motion.

Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous ne nous attendions pas nécessairement à ce qu'on propose cette motion aujourd'hui, mais je suis content d'en parler. J'ai écouté avec attention ce qui a été dit. C'est sûr qu'il y a beaucoup d'éléments qui portaient sur le phénomène « Chauffeurs inc. », un dossier qui relève manifestement du Comité permanent des transports, des infrastructures et des collectivités. Cependant, on a parlé aujourd'hui d'énormément de choses qui, à mon avis, relèvent du Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique. Je vais analyser rapidement les éléments de la motion et je vais vous faire part de certaines notes que j'ai prises. Je pense qu'il est important de soulever ça ici et d'aller au fond des choses.

Dans la motion, on parle de l'Association canadienne des camionneurs, c'est-à-dire la CTOA. On dit que c'est la seule organisation de tout le monde du camionnage qui ne veut pas transmettre ses informations et qui appuie ce modèle. Ici, au Comité, nous avons souvent des cas pour lesquels on ne veut pas que les documents soient rendus publics. Le manque de transparence est quelque chose dont on nous parle régulièrement. Tous les commissaires et tous les témoins qui viennent ici nous disent qu'il faut qu'il y ait plus de transparence. Quand on voit qu'une association ne veut pas transmettre ses documents, il y a un problème.

Ensuite, nous apprenons que c'est excessivement relié aux libéraux. Encore une fois, ça nous fait sourciller, et nous nous disons qu'il y a peut-être matière à fouiller pour trouver quelque chose.

J'ai aussi appris que la CTOA n'était pas inscrite au Registre des lobbyistes. Nous examinons présentement la Loi sur le lobbying, et nous nous rendons compte qu'on tient des événements avec plusieurs ministres et députés, mais que la commissaire n'est pas au courant. Qu'est-ce qui se passe? C'est encore un autre élément. Le rôle d'un élu, c'est aussi de savoir avec qui on s'acoquine. On devrait savoir que le fait de participer à certaines rencontres pose peut-être problème et qu'on ne devrait peut-être pas y aller. Dans ce cas-ci, ça ne semble pas être le cas.

Il y a donc un refus de transmettre les informations au Comité permanent des transports, des infrastructures et des collectivités.

La motion précise ensuite, comme je viens de le dire, « que de nombreux élus et ministres libéraux se sont affichés à plusieurs reprises [...] lors d'événements publics ou d'activités de lobbying ».

Après ce qui nous a été révélé ici, nous nous rendons compte que le président du Comité permanent des transports, des infrastructures et des collectivités, qui est censé assurer le bon fonctionnement du Comité, s'acoquine, lui aussi, avec la seule organisation qui ne veut pas transmettre ses informations. Ça semble être un grave problème.

Encore une fois, je suis très étonné d'apprendre qu'on tient des réunions de comité à huis clos, alors qu'on demande juste d'avoir accès à certaines informations. Le huis clos, c'est l'inverse de la transparence; c'est quand on cache les choses. Je pense qu'il serait important de remettre la transparence dans l'équation. Si on veut que les Canadiens et les Québécois aient confiance dans les institutions du Canada, il faut faire preuve de transparence, leur montrer les choses et leur donner accès à l'information.

La semaine dernière, le ministre des Finances a témoigné devant le Comité, et nous lui avons demandé si nous pouvions avoir accès aux documents liés à sa récusation, mais les libéraux n'étaient pas d'accord. C'est ça qui dérange les citoyens, en fin de compte: c'est de voir que nous n'avons pas accès à l'information que nous demandons.

Par ailleurs, quand on sait que la CTOA a eu un accès direct à l'ancien premier ministre et que la nouvelle personne qui la représente était présente à l'assermentation du nouveau premier ministre, on se dit qu'il y a un historique d'acoquinage et que ce sont de bons amis.

Tous les citoyens et tous les policiers à qui nous parlons nous disent que c'est un grave problème. Dans la circonscription de Montmorency—Charlevoix, il y a quelques côtes. Quand je parle aux policiers, ils me disent régulièrement qu'il y a tout le temps des chauffeurs au rabais arrêtés sur le côté de la route et que c'est dangereux. Les freins de leurs camions sont brûlés lorsqu'ils arrivent au bas des côtes, parce qu'ils ne savent pas comment conduire sur les routes de chez nous.

C'est un phénomène qu'on voit partout au Canada. Des familles et des gens du milieu témoignent du fait qu'il y a un problème. Or, pour une raison qu'on ne s'explique pas, ce phénomène ne s'arrête pas. Pourquoi ne s'arrête-t-il pas? Il y a certainement quelque chose qui bloque. On se rend maintenant compte que des gens qui donnent beaucoup d'argent au Parti libéral sont très proches de ce groupe. Il y a donc assurément un problème. C'est en ce sens que ça devient un problème sur lequel le Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique doit se pencher.

J'ai pris quelques notes tantôt.

Tout d'abord, 78 % des bris et des accidents sont liés à des chauffeurs au rabais qui sont sur nos routes. Je vais croire mon collègue, parce que les policiers avec qui je discute me disent qu'ils ont régulièrement affaire à ce genre de chauffeurs. Même ceux qui interviennent sur les routes du Québec demandent à être armés, parce que les interactions entre eux et les chauffeurs au rabais ne se font pas du tout dans la paix.

J'ai aussi noté que 79 % des membres de l'Association du camionnage du Québec ont subi des pertes de vente. Le tiers des personnes ont été mises à pied; il y a eu 6 000 emplois perdus en deux ans.

• (1730)

Présentement, en plus d'être en récession sous le gouvernement libéral, on est dans un moment où les gens ont de la misère à payer leur loyer, leur épicerie et leur essence. Là, il y a un modèle d'affaires, visiblement soutenu par les libéraux, qui fait perdre encore plus d'emplois à des Québécois et à des Canadiens. Nous ne comprenons pas pourquoi. Je suis le premier à vouloir de la concurrence, parce que c'est bon pour les citoyens. Quand il y a de la concurrence, les citoyens paient moins cher les choses. Ça doit cependant se faire dans les règles de l'art. On n'est pas censé faire de la concurrence déloyale ou illégale. Or, c'est ce qu'on vit présentement.

Autrement dit, 8 personnes sur 10 sont touchées négativement par cette situation. Ce sont les travailleurs de l'industrie du camionnage qui font des sorties publiques pour dire qu'il faut faire quelque chose. La seule organisation qui ne veut pas faire quelque chose, c'est celle qui est proche des libéraux. Donc, encore une fois, c'est un débat sur l'éthique et sur la transparence.

Le résultat de tout ça, c'est que le gouvernement se traîne les pieds. Il y a du laisser-aller. Or, le laisser-aller mène à des décès. Au Parlement, on en parle souvent: où sont les droits des victimes là-dedans? Quand est-ce qu'on va entendre les victimes? Quand est-ce qu'on va donner aux victimes le droit de s'exprimer? Quand est-ce qu'on va faire des lois pour protéger ces victimes?

Par ailleurs, à quoi ça sert de faire des lois quand, au bout du compte, on laisse une échappatoire? Par exemple, on l'a vu dernièrement dans le cas du projet de loi C-16. On peut bien prétendre être la personne la plus dure pour combattre le crime, si on laisse finalement une grosse échappatoire, ça veut dire qu'on n'est pas si dur que ça pour combattre le crime.

Alors, je crois qu'il est important de faire cette étude. Cette entreprise n'est pas inscrite au Registre des lobbyistes. Notre comité est justement en train de réviser la Loi sur le lobbying. Ces gens font du lobbying auprès des libéraux. Il y a une relation directe de cause à effet. Il y a un manque de transparence. On nous dit que le bureau du premier ministre ne veut pas divulguer les documents. Nous avons vécu ça la semaine passée et nous le vivons encore aujourd'hui, comme le démontre ce qui a été dit. C'est un manque de transparence.

Selon moi, la motion est complètement logique. La mission du Comité lui permet amplement de faire la lumière sur le problème éthique que nous voyons et qui est directement lié au phénomène « Chauffeurs inc. ».

Le bureau du premier ministre n'a pas d'information à transmettre au Comité; c'est grave.

Quant aux réunions tenues à huis clos, encore une fois, je trouve ça très spécial que, dans le cadre d'une étude aussi importante que ça, on ne donne pas le droit à la population d'avoir accès à ce qui se dit.

Voilà, ce sera tout pour moi aujourd'hui.

Merci.

• (1735)

Le président: Merci, monsieur Hardy.

[Traduction]

Madame Chagger, c'est à vous de prendre la parole, puis ce sera au tour de M. Barrett.

L'hon. Bardish Chagger: Merci, monsieur le président.

Je tiens tout d'abord à réaffirmer notre soutien aux survivants et aux victimes de l'exploitation liée à ce modèle de transport routier, mais je tiens à être claire: la classification erronée est illégale. C'est pourquoi le gouvernement prend des mesures décisives pour y mettre fin. Dans le budget de 2025, le gouvernement investit 77 millions de dollars sur quatre ans pour permettre à l'Agence du revenu du Canada de sévir contre les employeurs qui classent mal leurs salariés. Le gouvernement a levé le moratoire sur les pénalités liées au formulaire T4A dans le secteur du transport routier dans une série de mesures ciblées visant à lutter contre la classification erronée. Ce faisant, nous nous appuyons sur le travail accompli ces dernières années pour protéger les travailleurs et veiller à ce que les employeurs assument la responsabilité de leurs actes en préservant le statut des véritables entrepreneurs indépendants.

Le gouvernement continue de suivre de près ces progrès, mais pour qu'un changement concret se produise, les provinces et les territoires doivent également jouer leur rôle en continuant à collaborer avec le gouvernement en matière de sensibilisation, d'inspection et d'application de la loi. Les accusations sans fondement que M. Barsalou-Duval porte contre ses collègues et le gouvernement n'aident en rien les survivants ou les victimes du modèle Driver Inc., mais je vais vous dire ce qui les aide: les mesures de soutien qui figuraient dans le budget de 2025. Cependant, tout comme les conservateurs, le Bloc a fièrement voté contre ces mesures et d'autres figurant dans le budget de 2025.

Monsieur le président, alors que je siége ici, je pense que tous les membres du Comité ont eu l'occasion d'exprimer l'importance du Comité et de souligner l'ampleur du travail qui nous attend. Je sais que mes concitoyens de la circonscription de Waterloo et tous les Canadiens attendent du Comité qu'il joue son rôle. En entendant les observations de MM. Barsalou-Duval et Hardy, je me demande s'il ne faudrait pas créer un comité chargé de superviser les autres comités, car il semble désormais que si la teneur des débats au sein d'un comité ne plaît pas à quelqu'un, on vient s'en plaindre devant celui-ci.

Il est précisé ici ce que le Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique est chargé d'étudier:

Conformément à l'article 108(3)h) du Règlement, le mandat du Comité comprend l'étude des questions liées aux rapports des organismes suivants: le Commissariat à l'information du Canada; le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada; le Commissariat au lobbying du Canada; le Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, conformément à la Loi sur les conflits d'intérêts.

On explique ensuite ce qui doit être renvoyé au Comité de la procédure et des affaires de la Chambre et à d'autres instances.

J'ai remarqué que les membres du Comité emploient les mots « éthique » ou « lobbying », leur donnent la définition qui leur plaît et estiment que cela devient soudainement pertinent pour le mandat du Comité, ce qui est vraiment regrettable. Je vais être très honnête: je m'attendais à ce genre de manœuvre de la part des conservateurs, mais j'ai été vraiment déçue de voir le député du Bloc se livrer au même manège devant un témoin.

Nous savons que les temps sont difficiles. Des personnes qui ont un emploi rémunéré — des contribuables — viennent consacrer leur temps au Comité en réponse à notre convocation. Je n'étais pas membre du Comité quand il a été proposé d'inviter le Centre consultatif des relations juives et israéliennes, par exemple. La semaine dernière, nous avons assisté à des manigances similaires, je suppose. Quelqu'un vient devant notre comité. Cette personne a du travail à faire. Elle a d'autres engagements. Tout à coup, on a l'impression que les partis d'opposition estiment que le temps de ces personnes, qui ont accepté notre invitation, n'a pas autant de valeur que le nôtre. Je trouve que c'est irrespectueux. Nous souhaitons entendre d'autres témoins qui n'ont pas accepté notre invitation, probablement parce qu'ils voient comment on les traite. Les gens savent que s'ils viennent sur la Colline du Parlement, ils risquent de ne pas pouvoir repartir après leur plage d'une heure, car, eh bien, il est fort probable que quelqu'un veuille modifier l'ordre du jour.

Que les conservateurs agissent ainsi, c'est en quelque sorte devenu la norme. J'aime mon pays, avec ses dix provinces et ses trois territoires. Je sais que les députés du Bloc veulent diviser notre pays, mon pays, ce à quoi je m'oppose, mais en général, en matière de décorum et de respect des règles, ils sont assez clairs sur leur position. C'est souvent un groupe parlementaire productif. Il semble que M. Barsalou-Duval ait peut-être révélé les véritables intentions du Bloc, et c'est vraiment décevant.

• (1740)

La semaine dernière, j'avais le dernier créneau de la série d'interventions. Il avait été confirmé que le témoin serait libéré après mon intervention et que nous passerions ensuite aux travaux du Comité. J'ai pris les devants en entamant la discussion sur les travaux du Comité. Le député du Bloc présent ce jour-là s'est empressé de venir me prendre à part, de me confronter et de me dire: « Comment osez-vous me priver de mon temps de parole? » Je lui ai répondu: « Non, vous pouvez vous adresser à la présidence. Vous pouvez vous adresser aux membres. J'étais la dernière à intervenir, vous n'aviez donc pas de temps de parole après moi. »

Veuillez le confirmer, car je ne ferais jamais cela.

Je pense que la plupart d'entre nous viennent au Comité bien préparés. Nous venons poser des questions. C'est pourquoi je dis que j'ai été déçu quand le député du Bloc, la semaine dernière, s'est opposé à ce que je le fasse. Cependant, aujourd'hui, ce député du Bloc n'hésite pas à essayer de passer outre les questions que moi-même et d'autres députés avons préparées. C'est vraiment irrespectueux et j'encourage les députés du Bloc à ne pas adopter cette approche. Je sais qu'ils sont très proches des conservateurs. Parfois, on n'arrive même pas à les distinguer. Je laisserais les conservateurs faire ce qu'ils font, car certains d'entre nous doivent essayer de faire avancer les choses sur la Colline du Parlement. De toute évidence, ce n'est pas l'opposition officielle.

Je consulte l'avis de convocation que le président a eu l'amabilité de nous remettre vendredi en fin de journée. Il indiquait que, de 16 h 30 à 17 h 30, nous nous pencherions sur les travaux du Comité, à savoir « Reprise du débat sur la motion proposée par Michael Barrett le jeudi 23 avril 2026 ». Nous devons respecter le fait qu'il s'agit là de notre ordre du jour.

Dans ces conditions, je n'ai d'autre choix, monsieur le président, que de proposer l'ajournement du débat.

Le président: Mme Chagger a présenté une motion d'ajournement du débat qui n'est pas sujette à débat. Concrètement, pour les

télespectateurs, cela signifie qu'elle met fin au débat sur cette question.

Madame la greffière, vous avez la parole.

• (1745)

La greffière du Comité (Nancy Vohl): Le vote porte sur la motion d'ajournement du débat.

(La motion est adoptée par 5 voix contre 4.)

Le président: Avant de donner la parole à M. Barrett pour reprendre le débat sur le sous-amendement dont nous étions saisis, j'ai besoin que le Comité adopte un budget d'étude relatif aux liens entre le ministre des Finances et du Revenu national et Alto. Le budget de cette étude s'élève à 200 \$.

Le Comité donne-t-il son consentement unanime pour adopter le budget de l'étude?

Des députés: D'accord.

Le président: Merci. C'est approuvé. Madame la greffière dépose la copie signée.

Monsieur Barrett, nous en sommes à votre sous-amendement.

Il dit:

« la procédure de vérification des conflits d'intérêts du premier ministre a été engagée. Étant donné que le commissaire aux conflits d'intérêts a recommandé au premier ministre de ne pas être informé de la mise en oeuvre de cette procédure avant que la décision ne soit finalisée et rendue publique, ces décisions seront communiquées à partir de ce moment-là, sous réserve des restrictions ou des privilèges qui pourraient s'appliquer, tels que la sécurité nationale ou le secret des délibérations du Conseil des ministres. »

2. Ajout de ce qui suit:

« b) exiger du Bureau du Conseil privé (BCP) qu'il communique au Comité, au besoin, toute mise à jour concernant le processus d'évaluation utilisé pour appliquer le filtrage des conflits d'intérêts du premier ministre; ».

Voilà le sous-amendement que vous avez proposé.

À ce sujet, monsieur Barrett, vous avez la parole.

Michael Barrett: Monsieur le président, nous avons passé quelques minutes, au fil de plusieurs réunions, à discuter de cette question. Je pense qu'il est important, avant que nous suspendions nos travaux jusqu'en septembre, de permettre à ce mécanisme de transparence d'aller de l'avant. Nous avons constaté une certaine volonté autour de cette table d'y parvenir, mais malgré nos tentatives pour trouver un compromis, certains éléments importants de cette motion ont été supprimés.

Comme nous ne voulons pas que le mieux soit l'ennemi du bien, j'aimerais que la motion soit adoptée aujourd'hui. En supposant que tous les députés autour de la table, y compris les libéraux, voient d'un bon oeil ce mécanisme de transparence, mettons-le aux voix.

Le président: Il n'y a plus personne sur la liste. Nous discutons du sous-amendement de M. Barrett.

Tout d'abord, le Comité donne-t-il son consentement unanime pour adopter le sous-amendement de Michael Barrett, ou souhaitez-vous qu'il soit mis aux voix? Vous souhaitez qu'il soit mis aux voix.

(Le sous-amendement est rejeté par 5 voix contre 4. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous en sommes maintenant à l'amendement de Mme Chagger, qui a été proposé le lundi 25 mai. Je ne vais pas le lire. Je pense que tous les membres en ont une copie.

Y a-t-il des commentaires sur cet amendement? En l'absence de commentaires, le Comité donne-t-il son consentement unanime pour l'adopter?

Michael Barrett: On souhaite un vote par appel nominal.

(L'amendement est adopté par 5 voix contre 4. [*Voir le Procès-verbal*])

Le président: L'amendement est adopté. Nous en sommes à la motion principale modifiée.

Monsieur Barrett, vous avez la parole sur la motion principale modifiée.

Michael Barrett: Monsieur le président, je propose que la motion soit amendée à la partie d) en remplaçant « le commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique » par « les fonctionnaires compétents du Bureau du Conseil privé ».

Le président: Souhaitez-vous que M. Cooper amende la motion, puisqu'il s'agit de votre motion?

Michael Barrett: C'était en fait son idée.

Le président: C'est ce que vous avez l'intention de faire. Est-ce exact? Oui.

Monsieur Cooper, comme c'était votre idée, je vais vous demander d'amender la motion. Si vous souhaitez l'aligner sur la proposition de M. Barrett, je l'accepterai volontiers.

Allez-y.

Michael Cooper: L'amendement consiste à modifier la motion à la partie d) en remplaçant « le commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique » par « les fonctionnaires compétents du Bureau du Conseil privé ».

• (1750)

Le président: Je pense que c'est un amendement assez simple. Y a-t-il des commentaires sur cet amendement? Je n'en vois pas.

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4. [*Voir le Procès-verbal*])

Le président: L'amendement est rejeté. Nous revenons maintenant à la motion principale modifiée. Y a-t-il d'autres commentaires à ce sujet?

Allez-y, monsieur Barrett.

Michael Barrett: Je me demande si mes collègues accepteraient d'envisager la suppression de la partie d). Bien que je ne sois pas en mesure de présenter cet amendement, j'aimerais que l'on discute davantage de cette possibilité.

Le président: Ce n'est pas recevable. Si quelqu'un souhaite présenter cette motion...

Michael Barrett: C'est juste à titre de discussion.

Le président: Vous pouvez...

Michael Cooper: Je propose d'amender la motion en supprimant la partie d).

Le président: L'amendement de M. Cooper vise à amender la motion en supprimant la partie d). Si vous souhaitez en débattre, c'est le moment.

Je donne la parole à M. Barrett au sujet de l'amendement de M. Cooper.

Michael Barrett: Je suis satisfait du résultat de la discussion.

Le président: Très bien. C'est parfait.

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4. [*Voir le Procès-verbal*])

Le président: Nous en sommes à la motion principale modifiée.

L'hon. Bardish Chagger: Sur un rappel au Règlement, peut-être, monsieur le président, pourriez-vous consulter la greffière. Lorsqu'un élément a été ajouté et qu'il a été adopté, il ne peut pas être supprimé. Peut-il être supprimé? Cela faisait partie de l'amendement qui a été ajouté. Il me semble que cela aurait dû être jugé irrecevable.

Le président: Il a été rejeté.

L'hon. Bardish Chagger: J'aimerais connaître les règles afin de pouvoir les respecter.

Le président: Madame la greffière, si vous souhaitez apporter des précisions à ce sujet, je vous en prie. Si j'ai commis une erreur de jugement, même si l'amendement a été rejeté, j'en assumerai la responsabilité.

La parole est à vous, madame la greffière, si vous souhaitez donner une explication.

La greffière: Vous avez raison. Techniquement, lorsqu'un élément est adopté, le Comité ne peut pas revenir sur sa propre décision. S'il y a consentement unanime et que tout le monde est d'accord, vous pouvez procéder ainsi.

Le président: Comme je n'ai constaté aucune objection initiale, j'ai accepté l'amendement, mais j'en assume la responsabilité.

Nous en sommes à la motion principale modifiée. Y a-t-il d'autres commentaires sur la motion principale modifiée? En l'absence de commentaires, nous passons au vote.

Michael Barrett: Essayons de l'adopter à l'unanimité. Cela a été suggéré tout à l'heure.

Le président: Je vais la mettre aux voix, monsieur Barrett.

Passons au vote sur la motion principale modifiée.

(La motion modifiée est adoptée par 9 voix contre 0. [*Voir le Procès-verbal*])

Le président: Il n'y a aucun autre point à l'ordre du jour. Nous nous reverrons tous jeudi.

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>