

**MÉMOIRE DE**

***L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC***

présenté à

***La COMMISSION DE L'ÉCONOMIE ET DU TRAVAIL***

dans le cadre de

**La consultation particulière sur le projet de loi n° 101**

## REMARQUES INTRODUCTIVES

---

Le 24 avril dernier, le ministre du Travail, M. Jean Boulet, a déposé le projet de loi n° 101, *Loi visant l'amélioration de certaines lois du travail* (projet de loi 101), dans lequel est inclus l'ajout de l'article 2.1 de la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles* (LATPM) visant à renforcer « la protection du revenu en cas de lésions professionnelles pour les travailleurs faussement incorporés, notamment en réponse au phénomène des « Chauffeurs inc. » dans l'industrie du camionnage ». <sup>1</sup>

C'est avec un vif intérêt que l'*Association du camionnage du Québec* souhaite partager ses commentaires sur ledit projet de loi 101. Nous limiterons nos commentaires à la section qui concerne directement notre industrie et vous ferons part de la position de l'*Association du camionnage du Québec* à l'égard de celle-ci.

## PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

---

L'industrie du camionnage est un rouage essentiel de l'économie du pays. Ce sont des métiers de proximité exercés par des femmes et des hommes au sein d'un secteur durable, attractif et innovant. Son impact social, sociétal et économique au service de l'ensemble des Québécoises et Québécois est une mission qui s'accomplit de jour comme de nuit, tout au long de l'année, pour :

- Approvisionner les secteurs industriels stratégiques qui stimulent la dynamique économique de notre tissu industriel,
- Assurer la disponibilité des biens essentiels qui accompagnent la vie quotidienne des ménages de toutes les provinces.

---

<sup>1</sup> [Projet de loi 101 - Des mesures pour améliorer la protection des travailleuses et des travailleurs et pour renforcer l'équité et l'efficacité des lois du travail](#), Communiqué de Presse du ministère du Travail, 24 avril 2025, 11h46.

Au sein de cette industrie, ce sont plus de 500 transporteurs publics et privés et fournisseurs de services qui sont membres de l'*Association du camionnage du Québec*. Leurs opérations combinées représentent près de 80 % des opérations de transport contre rémunération au Québec et un chiffre d'affaires de 2,5 milliards de dollars annuellement.

De part cette importante représentativité et forte de 75 années d'existence, l'*Association du camionnage du Québec* a acquis une expérience éprouvée des réalités que vivent ses membres sur le terrain, dans l'exercice de leurs activités au quotidien. En ce sens, elle agit à titre de première porte-parole de l'industrie du camionnage auprès des instances gouvernementales afin de faciliter un dialogue constructif et assurer la compréhension et le respect des réglementations mises en place, notamment en matière de droit du travail et de sécurité.

Cette responsabilité, l'*Association du camionnage du Québec* l'engage pleinement au service du travail de la Commission de l'économie et du travail pour lui fournir toutes les clés nécessaires à la compréhension des enjeux de l'industrie du camionnage.

Parmi ces enjeux, la propagation de conducteurs incorporés ou chauffeurs à rabais sur les routes du Québec est un dossier de premier plan de l'*Association du camionnage du Québec*. Un stratagème communément appelé « Chauffeur inc. » dont l'expansion, incontrôlable, est révélatrice de manquements au niveau législatif, fiscal, du droit du travail et de la sécurité routière. Un problème systémique qui traverse les années, avec des répercussions qui affectent durablement l'image et l'intégrité des entreprises du secteur.

Les commentaires de l'*Association du camionnage du Québec* permettront de préciser dans quelles mesures le projet de loi 101 peut apporter des avancées significatives en réponse à cette problématique majeure.

## STRATAGÈME FRAUDULEUX CHAUFFEURS INC.

---

Il existe deux types de conducteurs de véhicules lourds :

- Les employés qui conduisent les camions de l'employeur dont l'entreprise est inscrite au registre de la Commission des transports du Québec (CTQ);
- Les voituriers-remorqueurs (communément appelés dans l'industrie « les brokers ») qui sont propriétaires d'un camion, qui sont inscrits au registre de la CTQ et qui proposent à l'entreprise leur service de transport avec leur équipement.

Un conducteur incorporé, aussi appelé « Chauffeur inc. », c'est un conducteur qui n'est pas propriétaire d'un camion, qui n'est donc pas inscrit au registre de la CTQ en tant qu'entreprise propriétaire d'un véhicule lourd, mais qui va tout de même proposer ses services à une entreprise à titre d'indépendant et conduire les camions de cette même entreprise, comme si c'était un employé. De plus, il utilise les outils de travail de l'entreprise, il est intégré à l'entreprise, et il est supervisé par l'employeur.<sup>2</sup> Il va sans dire qu'il n'a aucune expectation de profits et ne peut engendrer de perte.

C'est en apparence une simple erreur de classification. Mais cela permet à l'employeur de ne pas payer les déductions à la source liées à son « employé », il réduit *de facto* ses coûts d'opération de l'ordre de 20 à 30 % et gagne des parts de marché de façon malhonnête. Il recrute en toute impunité des conducteurs vulnérables, dont une grande majorité n'est pas pleinement informée de l'aspect précaire de leur situation. Il redouble d'inventivité pour dissimuler cette pratique et s'affranchit des obligations de sécurité inhérentes à l'exercice d'une activité de transport sur les routes empruntées par tous.

---

<sup>2</sup> Article et jurisprudence applicable dans la qualification de la relation de travail : Article 2085 Code civil du Québec, le contrat de travail; et *Grimard v. Canada*, (2009) 392 N.R. 252 (FCA), les facteurs d'encadrement dans la détermination de la relation de travail.

## **L'ARTICLE 2.1 DE LA LOI SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET LES MALADIES PROFESSIONNELLES**

---

Incontestablement, ce phénomène encourage la mauvaise classification des travailleurs, en les rendant financièrement vulnérables et sans protection sociale, tout en procurant au donneur d'ouvrage un avantage financier illégal. Par le fait même, il affecte la concurrence équitable de nos entreprises, il fragilise notre tissu social et prive le gouvernement d'importantes sommes essentielles à notre société.

Nous reconnaissons les efforts engagés par le Ministre du Travail dans le dossier de Chauffeurs inc. Nous considérons le Projet de loi 101 *visant l'amélioration de certaines lois du travail* comme un élément de réponse sur un aspect fondamental de notre industrie : la protection des travailleuses et travailleurs.

Un élément de réponse essentiel que nous souhaitons préciser : l'intervention législative doit également dissuader toute tentative d'exploitation frauduleuse du système par certaines entreprises.

Pour garantir une interprétation juste, claire et sans ambiguïté, des pistes de solutions que nous vous soumettons à travers ce document, nous avons mandaté les experts en droit du travail et de l'emploi de la firme d'avocats et notaires Cain Lamarre afin de nous appuyer dans cette démarche, tout comme lors du dépôt, auprès du ministre Jean Boulet, de notre *Mémoire de propositions de modifications législatives quant au statut d'employé des Chauffeurs incorporés* le 28 novembre 2023.

### **AVIS JURIDIQUE DE CAIN LAMARRE**

---

Vous nous avez demandé d'analyser les modifications proposées à la LATMP par le Projet de loi 101 *Loi visant l'amélioration de certaines lois du travail* (ci-après « PL 101 ») en regard de la *Proposition de modifications législatives quant au statut*

*d'employé des Chauffeurs incorporés* (ci-après « Proposition de modifications ») qui vous a été transmise par notre associé Me Stéphane Lamarre le 27 novembre 2023.

D'abord, permettez-moi de reprendre certains passages pertinents dans la Proposition de modifications et visant spécifiquement la LATMP :

### ***1.1.3. Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles***

Au Québec, la version actuelle de la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles* (ci-après, « LATMP ») prévoit explicitement que le dirigeant d'une personne morale est exclu de la définition de « *travailleur* »<sup>3</sup> ce qui comprend entre autres les « Chauffeurs inc. » Ainsi, ces derniers ne peuvent profiter des bénéfices de cette loi au sens de cette définition.

Dans certains cas, un « *travailleur autonome* », soit une « *une personne physique qui fait affaire pour son propre compte, seule ou en société, et qui n'a pas de travailleur à son emploi* »<sup>4</sup> pourrait également être considéré comme un travailleur au sens de la LATMP et profiter des avantages de la loi. Quant au travailleur autonome, la LATMP prévoit que : /2

« 9. Le travailleur autonome qui, dans le cours de ses affaires, exerce pour une personne des activités similaires ou connexes à celles qui sont exercées dans l'établissement de cette personne est considéré un travailleur à l'emploi de celle-ci, sauf :

*1° s'il exerce ces activités :*

*a) simultanément pour plusieurs personnes;*

---

<sup>3</sup> Al. 2(4) LATMP, définition de « travailleur ».

<sup>4</sup> Art. 2 LATMP, définition de « travailleur autonome ».

*b) dans le cadre d'un échange de services, rémunérés ou non, avec un autre travailleur autonome exerçant des activités semblables;*

*c) pour plusieurs personnes à tour de rôle, qu'il fournit l'équipement requis et que les travaux pour chaque personne sont de courte durée;  
ou*

*2° s'il s'agit d'activités qui ne sont que sporadiquement requises par la personne qui retient ses services. »*

*Toutefois, l'article 9 LATMP ne s'applique pas à un travailleur autonome qui serait constitué en société par actions pour exercer ses activités, la jurisprudence ayant confirmé à plusieurs reprises que la notion de travailleur autonome ne vise que la personne faisant affaire pour son propre compte seul ou en société civile, mais n'inclut pas une société par actions ou compagnie incorporée puisque, dans ce dernier cas, ce n'est plus la personne physique qui fait affaire pour son propre compte, mais la personne morale.<sup>5</sup> Cela diffère de la notion équivalente ontarienne, laquelle sera discutée plus amplement à la sous-section ci-après.*

*Ces présomptions ne s'étendent pas non plus à l'ensemble des lois, mais sont limitées au champ d'application de la LATMP.*

*[...]*

---

<sup>5</sup> Bernard de Valicourt inc. et Bozsodi (C.L.P., 2002-10-24), SOQUIJ AZ-02304080, par. 16-17; Galipeau et Puits Bernier Serge inc. (C.L.P., 2004-12-13), SOQUIJ AZ-50286027, par. 57; Au Coq des moulins inc. et Commission de la santé et de la sécurité du travail, 2007 QCCLP 279, par. 51 à 53; Couvre-Planchers Magnan inc. et Commission de la santé et de la sécurité du travail, 2010 QCCLP 6529, par. 75 à 77; Ferland c. Langlois, 2015 QCCS 5928, par. 40.

### **2.3. LATMP**

*Pour permettre également à la CNESST d'agir à l'instar de la Commission ontarienne, nous suggérons de modifier la définition de « travailleur » dans la LATMP comme suit (ajout en vert):*

*« [travailleur] : une personne physique qui exécute un travail pour un employeur, moyennant rémunération, en vertu d'un contrat de travail ou d'apprentissage, à l'exclusion :*

*1° du travailleur domestique qui doit fournir une prestation de travail d'une durée inférieure à 420 heures sur une période d'un an pour un même particulier, sauf s'il peut justifier de 7 semaines consécutives de travail à raison d'au moins 30 heures par semaine au cours de cette période;*

*2° (paragraphe remplacé);*

*3° de la personne qui pratique le sport qui constitue sa principale source de revenus;*

*4° du dirigeant d'une personne morale, **sauf un employé constitué en société**, quel que soit le travail qu'il exécute pour cette personne morale;*

*5° de la personne physique lorsqu'elle agit à titre de ressource de type familial ou de ressource intermédiaire; »*

*Cet ajout permettra à la CNESST de ne pas exclure automatiquement le « Chauffeur inc. » de la définition de travailleur et le priver des protections de la LATMP. De plus, il serait pertinent de prévoir explicitement que l'employé constitué en société doit être considéré comme travailleur dans la LATMP, au même titre que le travailleur autonome. Pour ce faire, nous proposons la modification suivante à l'article 9 LATMP (ajout en vert) :*



« 9. Le travailleur autonome ou l'employé constitué en société qui, dans le cours de ses affaires, exerce pour une personne des activités similaires ou connexes à celles qui sont exercées dans l'établissement de cette personne est considéré un travailleur à l'emploi de celle-ci, sauf :

*1° s'il exerce ces activités :*

*a) simultanément pour plusieurs personnes;*

*b) dans le cadre d'un échange de services, rémunérés ou non, avec un autre travailleur autonome exerçant des activités semblables;*

*c) pour plusieurs personnes à tour de rôle, qu'il fournit l'équipement requis et que les travaux pour chaque personne sont de courte durée; ou*

*2° s'il s'agit d'activités qui ne sont que sporadiquement requises par la personne qui retient ses services. »*

*Ainsi, cela élargirait la portée de la LATMP en permettant à la CNESST de considérer comme des travailleurs les « Chauffeurs inc. » (sauf si certaines conditions sont satisfaites) et en permettant à ces derniers de bénéficier des protections de la loi. Il faudrait par le fait même ajouter la définition d'employé constitué en société à l'article 2 afin de donner effet aux ajouts ci-devant mentionnés :*

**[employé constitué en société]** : un actionnaire désigné d'une société au sens de l'article 21.18 de la *Loi sur les impôts*, qui pourrait raisonnablement être assimilé à un employé de la personne ou de la société de personnes à qui il a fourni les services, si ce n'était de l'existence de la société.

*Les changements proposés à la présente section, dans leur effet global, permettraient selon nous aux autorités gouvernementales d'appliquer plus facilement les critères jurisprudentiels du droit civil québécois. Ainsi, sans imposer un fardeau trop lourd aux entreprises qui concluent de réels contrats d'entreprise sans trompe-l'oeil, ces nouvelles dispositions permettront aux autorités gouvernementales d'avoir une assise pour limiter l'utilisation du modèle du « Chauffeur inc. » Toutefois, il sera tout de même possible aux sociétés de réfuter la présomption avec des faits vérifiables, si elles sont réellement des travailleuses autonomes, le tout sans imposer des critères aussi rigides que la Californie pour ce faire.*

*Il pourrait également être proposé à la CNESST d'intégrer, au Québec, un questionnaire pour la détermination du statut d'un travailleur semblable à celui mis en place par la WSIB. Ainsi, si une fausse déclaration y est effectuée, il sera plus facile de la démontrer et d'imposer les pénalités pour fausse déclaration prévues à la LATMP.<sup>6</sup> Toutefois, il semble qu'en Ontario, les « Chauffeurs inc. » peuvent, indépendamment du questionnaire, se prévaloir tout de même du statut de travailleur incorporé au niveau fiscal. Il pourrait donc également être pertinent pour les autorités fiscales québécoises de mettre en place un questionnaire semblable, considérant qu'il n'y a pas nécessairement de partage d'information avec la CNESST. Cela nécessiterait toutefois l'implantation d'un mécanisme de vérification des formulaires.*

Ainsi, à la lecture de cet extrait, on comprend que l'on proposait alors d'insérer une exception à la définition de « Travailleur » que l'on retrouve à l'article 2 LATMP et visant l'*employé constitué en société* et ensuite on venait modifier le texte de l'article 9 afin de reconnaître l'*employé constitué en société* en tant que travailleur selon les mêmes critères légaux que ceux applicables au travailleur autonome. Enfin, par souci de clarté, on introduisait une définition de l'*employé constitué en*

---

<sup>6</sup> Art. 464 LATMP.

*société* à l'article 2 LATMP et qui reprenait la définition que l'on retrouve à l'article 1 de la *Loi sur les impôts*.

On comprend également que la Proposition de modifications a été soumise au législateur à titre de Mémoire émanant de l'*Association du camionnage du Québec* (« ACQ ») afin de s'attaquer au phénomène du *Chauffeur incorporé* (« Chauffeur(s) inc. ») qui gangrène l'industrie du camionnage et permet une forme de concurrence déloyale. L'objectif de la Proposition de modifications était donc de proposer une série de modifications à diverses lois, dont la LATMP, afin de faciliter la reconnaissance du Chauffeur inc. comme étant un employé de la société qui retient ses services et donc d'endiguer la problématique.

En insérant l'exception de l'*employé constitué en société* à l'article 9 LATMP, l'objectif recherché par l'ACQ était double : les Chauffeurs inc. seraient dorénavant reconnus comme des travailleurs au sens de la LATMP et, à l'instar du travailleur autonome, leur rémunération devrait être incluse dans la masse salariale assurable de l'employeur qui retient leur service, sous réserve des exceptions prévues à ce même article. De plus, l'ajout de la notion d'*employé constitué en société* à ce même article bénéficierait de l'interprétation jurisprudentielle donnée par le Tribunal administratif du travail à l'article 9 LATMP depuis son entrée en vigueur.

Le 24 avril 2025, le ministre du Travail Jean Boulet a déposé le PL 101 par lequel le législateur cherche à modifier et à améliorer plusieurs lois du travail, notamment la LATMP.

Dans les notes explicatives du PL 101 on peut lire ceci :

*En ce qui concerne la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, le projet de loi précise qu'aucune disposition de la loi ne peut empêcher de qualifier un dirigeant de travailleur lorsque celui-ci exécute personnellement un travail pour une autre personne que celle pour laquelle il occupe son rôle de dirigeant. (...)*

Dans la version préliminaire du point de presse du ministre Boulet<sup>7</sup>, qui s'est déroulé le 24 avril 2024, et que l'on retrouve sur le site web de l'Assemblée nationale, on peut lire ce passage :

*Pour les chauffeurs inc., on avait une exclusion dans la loi sur les accidents de travail concernant les dirigeants, donc, qui étaient considérés comme étant des dirigeants parce qu'ils étaient incorporés, ils sont embauchés par des employeurs, ils viennent soit du Québec, de l'Ontario ou de l'extérieur. On a redéfini cette notion-là pour s'assurer que les personnes... on fait comme si le voile corporatif était levé, et ils vont pouvoir bénéficier d'une indemnisation en cas d'accident de travail, maladie professionnelle. Et c'était un des volets qui était soumis par l'Association du camionnage du Québec.*

[notre emphase]

À l'article 1 du PL 101, on retrouve l'ajout proposé par le législateur au texte de la LATMP et auquel réfère le ministre Boulet lors de son point de presse :

1. La Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (chapitre A-3.001) est modifiée par l'insertion, après l'article 2, du suivant :

« 2.1. Le paragraphe 4° de la définition de « **travailleur** » de l'article 2 ne peut avoir pour effet d'empêcher de qualifier le dirigeant de travailleur lorsqu'il exécute personnellement un travail pour une autre personne que celle pour laquelle il a le statut de dirigeant et de lui déterminer un revenu brut aux fins du calcul de l'indemnité de remplacement du revenu et un salaire brut pour l'application du chapitre IX selon les critères que la Commission détermine ».

Ainsi, à la lecture du texte proposé de l'article 2.1, conjugué aux représentations du ministre du Travail lors de son point de presse et aux notes explicatives en introduction du PL 101, plusieurs questions sont soulevées :

---

<sup>7</sup> Disponible sur le site web de l'Assemblée nationale en date du 14 mai 2025.

1) Qu'est-ce qu'un dirigeant de travailleur? Le PL 101 ne définit pas cette nouvelle expression, pas plus que la structure actuelle de la LATMP. Pourquoi ne pas reprendre la notion d'« *employé constitué en société* » comme on le retrouve à l'article 1 de la *Loi sur les impôts*? Pourquoi insérer une nouvelle notion de dirigeant de travailleur alors que la *Loi sur les impôts* prévoit déjà une définition pertinente qui nous apparaît être plus en ligne avec la problématique des *Chauffeurs inc.*?

2) Est-ce que les modifications proposées ont seulement pour effet de permettre au *Chauffeur inc.* d'être reconnu à titre de travailleur afin de recevoir les prestations offertes par le régime, dont les indemnités de remplacement du revenu, lors de la survenance d'une lésion professionnelle, sans imposer à la société qui retient ses services l'obligation d'inclure la rémunération dans sa masse salariale assurable et donc de supporter l'imputation des coûts associés à la lésion professionnelle? si telle est l'hypothèse du législateur, alors, l'objectif premier des demandes formulées par l'ACQ au ministre du Travail n'est pas atteint.

a. Quelles seront les exceptions applicables à la nouvelle définition de dirigeant de travailleur? Qu'en est-il d'un employé constitué en société qui livre une prestation de service au bénéfice de multiples clients? Pourquoi ne pas retenir les exceptions prévues à l'article 9 LATMP?

3) Qui supportera l'imputation de la lésion professionnelle? La question de savoir à quel dossier d'expérience seront imputés les coûts d'une éventuelle lésion professionnelle nous apparaît centrale quant au financement du régime d'assurance. Il est important pour nous que l'employeur réel soit celui qui supporte le fardeau financier.

En 2018, dans l'arrêt *Supervac*, la Cour d'appel, sous la plume du Juge Vézina, décrivait le régime de financement en matière de santé et sécurité du travail de la manière suivante :

[33] Le processus de réparation a un coût, ce qui nous amène au chapitre du *Financement* (chapitre IV). Le régime est conçu selon les principes de l'assurance; le risque assuré est la survenance d'un accident du travail; l'assureure est la Csst; les preneurs sont les employeurs; les primes, leurs cotisations et les bénéficiaires des prestations, les travailleurs accidentés.

[34] Le régime est entièrement financé par les employeurs :

281. La Commission perçoit des employeurs les sommes requises pour l'application de la présente loi.

281. The Commission shall collect from employers the sums required for the administration of this Act.

[35] La méthode de fixation des cotisations est complexe. Les taux varient suivant plusieurs facteurs relatifs au risque assuré, dont celui du coût relatif à chaque lésion professionnelle « qui survient par le fait ou à l'occasion d'un accident du travail » (art. 2).

[36] Le meilleur moyen pour réduire le risque est dans la prévention des accidents et la protection des travailleurs. On peut voir publiquement tous les efforts faits pour convaincre ceux-ci de contribuer à leur propre sécurité. Mais, bien sûr, l'employeur y prend aussi une part importante, sinon la plus importante.

[37] Pour sensibiliser et responsabiliser les employeurs, la *Loi* prévoit que l'un des facteurs d'établissement des taux de cotisation est l'expérience. Ainsi, est-il prescrit dans les *dispositions générales* du *Financement* que :

284.1 Dans la détermination de la cotisation des employeurs, la Commission tient compte,

284.1 In determining the employer's assessment, the Commission shall take into account, in accordance with

conformément aux règles  
prévues dans le présent  
chapitre, de l'expérience  
associée au risque de lésions  
professionnelles qu'elle assure.

the rules provided for in this chapter,  
the experience related to the risk of  
employment injuries insured by the  
Commission.

[38] L'expérience individuelle d'un employeur est mesurée par le coût des accidents du travail dont sont victimes ses employés. On lui en attribue la responsabilité et on lui en impute donc le coût. C'est la règle générale de l'article 326 :

326. La Commission impute à l'employeur le coût des prestations dues en raison d'un accident du travail survenu à un travailleur alors qu'il était à son emploi. 326. La Commission impute à l'employeur le coût des prestations dues en raison d'un accident du travail survenu à un travailleur alors qu'il était à son emploi.

326. The Commission shall impute to the employer the cost of benefits payable by reason of an industrial accident suffered by a worker while in the employ of the employer.

[39] Le « coût des prestations » est calculé en majorant d'un fort pourcentage les indemnités versées, d'où, tel que déjà mentionné, l'avantage pour un employeur d'offrir une assignation temporaire à l'accidenté, ce qui réduit l'i.r.r. versée à celui-ci et, par ricochet, l'« expérience » et la cotisation de cet employeur. La totalité de l'i.r.r. reçue ici par l'accidenté est « une indemnité versée... en vertu de la présente loi » qui doit donc être prise en compte pour établir l'expérience de l'Employeur, d'où sa demande de faire exception et de ne pas la lui imputer.

Certes, l'objectif d'assurer le bénéfice des prestations, dont le versement d'une indemnité de remplacement du revenu, à un *Chauffeur inc.* est louable, mais cela ne peut se faire, à notre avis, sans que la rémunération qui lui est versée ne fasse partie intégrante de la masse salariale assurable de la société qui retient ses services (et qui devient dès lors un « employeur » au sens de la LATMP) et que le

coût d'une éventuelle lésion professionnelle soit imputé au dossier d'expérience de cette société.

Si l'objectif est à la fois de permettre que le *Chauffeur inc.* accède aux prestations, et reçoive notamment une indemnité de remplacement du revenu, tout en reconnaissant la rémunération versée à ce « travailleur » comme faisant partie de la masse salariale assurable de l'« employeur » qui retient ses services, alors à notre humble avis, il y aurait lieu de modifier le texte proposé afin de s'attaquer adéquatement à la problématique des *Chauffeurs inc.*

Dans ce contexte, nous nous permettons la proposition de rédaction suivante qui rejoint, à notre humble avis, à la fois l'objectif de l'ACQ et contenu dans la Proposition de modifications et le texte proposé par le ministre du Travail :

*2.1 Doit aussi être considéré comme un travailleur au sens de l'article 2, un employé constitué en société.*

*Est un employé constitué en société un actionnaire désigné d'une société au sens de l'article 21.18 de la Loi sur les impôts, qui serait assimilé à un employé de la personne ou de la société de personnes à qui il a fourni les services, si ce n'était de l'existence de la société, selon les critères que la Commission détermine.*

Nous croyons que cette formulation donne l'avantage d'être harmonisée avec un concept juridique qui existe dans la *Loi sur les impôts*, soit celui d'employé constitué en société en plus de conférer une latitude à la Commission afin qu'elle puisse déterminer des critères additionnels pour identifier l'employeur d'un employé constitué en société et lui imposer d'ajouter la rémunération versée à cette personne comme faisant partie de sa masse salariale assurable.

Néanmoins, à notre avis, pour éradiquer la problématique des *Chauffeurs inc.*, il sera nécessaire pour le législateur d'apporter des modifications additionnelles à d'autres lois, comme indiqué dans la Proposition de modifications, la seule



modification à la LATMP telle que proposée ne saurait être suffisante pour endiguer de manière définitive cette problématique.

## CONCLUSION

---

Le projet de loi 101 représente la volonté du gouvernement de répondre au phénomène des « Chauffeurs Inc. » dans l'industrie du camionnage. Malgré notre appréciation de cette démarche, elle nous apparaît insuffisante compte tenu des motifs exposés ci-haut.

Bien que l'éradication de ce problème relève d'un enjeu nécessitant une concertation soutenue entre plusieurs ministères, il demeure essentiel que, d'abord et avant tout, la législation au sein d'un même ministère soit cohérente et alignée afin d'accroître l'efficacité des mesures mises en œuvre et garantir leur transparence auprès des acteurs impliqués.

La protection des travailleuses et travailleurs constitue une priorité, mais elle ne saurait être pleinement assurée sans un encadrement rigoureux du respect des obligations par les donneurs d'ouvrage.

Effectivement, si l'objectif est d'indemniser une travailleuse ou un travailleur sans tenir responsable l'employeur, alors il nous apparaît que le Projet de loi 101 vient légitimer le concept des Chauffeurs inc., ce qui serait absolument catastrophique pour l'industrie du camionnage et le tissu social québécois.

Toutefois, si l'objectif est de venir créer une présomption du statut d'employé et cotiser l'employeur à même sa masse salariale, cet objectif rejoint les prétentions que nous évoquons auprès de vous. Nous soumettons toutefois qu'il demeure primordial que cette clarification soit apportée au Projet de loi 101 afin d'éviter toute interprétation ambiguë relativement aux obligations et responsabilités d'un employeur envers son employé. Conséquemment, il nous apparaît essentiel que le

Projet de loi 101 soit plus clair sur l'aspect de l'incorporation de la rémunération du Chauffeur inc. dans la masse salariale du donneur d'ouvrage.

En ce sens, nos interventions visent à :

1. Assurer la protection des travailleuses et travailleurs;
2. Assurer une application uniforme des normes du travail à l'ensemble des acteurs de l'industrie, et réduire ainsi les risques de fraudes et d'abus de personnel;
3. Rétablir la saine compétitivité des entreprises de l'industrie du camionnage.

Nous sommes à votre disposition pour toute question que vous pourriez vouloir nous soumettre et tenterons d'y répondre adéquatement.

*L'Association du camionnage du Québec*

Montréal, 27 mai 2025