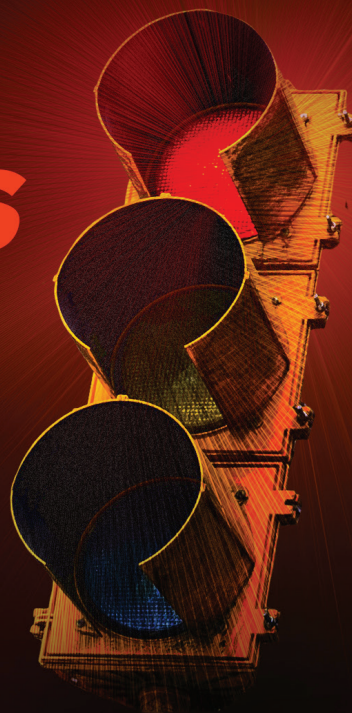


STOPPONS CHAUFFEUR INC.



MANUEL DE COMPRÉHENSION RAPIDE



David Morneau

Président du Conseil d'administration - ACQ
Co-Président - Groupe Morneau



Marc Cadieux

Président Directeur Général - ACQ

« Les expéditeurs ont un rôle capital à jouer dans ce combat en redoublant de vigilance dans le choix de leurs transporteurs »

« Le dossier « Chauffeur inc. » illustre à lui seul la ferveur collective d'une industrie prête à s'unir pour relever les défis qui influencent son implantation durable dans le paysage actuel et futur. Mais il illustre également les limites de nos pouvoirs-publics à agir de façon proportionnée pour protéger notre modèle économique, nos transporteurs et nos travailleuses et travailleurs.

Chaque jour, ces derniers prouvent un peu plus l'influence considérable du Camionnage au service du développement des secteurs stratégiques qui stimulent la dynamique économique du pays. Tous exercent leurs activités avec rigueur et engagement pour que chaque Québécoise et Québécois puisse vivre sa vie comme il l'entend, avec le confort et l'accessibilité aux produits, services et infrastructures qu'il mérite.

Les enjeux autour de ce dossier sont multiples et traversent les années avec la même orientation : se faire entendre, encore et toujours, pour obtenir la considération nécessaire au déploiement d'actions fermes dont découleront des résultats tangibles, qui limiteront la multiplication des conducteurs incorporés, dissuaderont les entreprises qui les emploient et, à termes, entraîneront l'éradication totale de ce phénomène.

Se faire entendre, oui, mais auprès de qui ? Les gouvernements peinent à saisir la gravité de la situation. Les citoyennes et citoyens québécois ne sont pas encore exposés aux lourdes conséquences du stratagème « Chauffeur inc. » qui ont une incidence directe sur les entreprises du secteur. Enfin, les expéditeurs n'ont pas toujours conscience de travailler avec des entreprises non conformes faute de connaissances sur ce vaste sujet complexe et évolutif.

C'est tout le sens de ce manuel de compréhension rapide : outiller les parties prenantes qui ont un lien plus ou moins rapproché avec les acteurs de ce stratagème frauduleux : conducteurs, chefs d'entreprises de transport, intermédiaires en transport, expéditeurs, pouvoirs-publics... 10 pages qui illustrent de façon synthétique ce dossier d'envergure pour mieux comprendre comment cela fonctionne, pourquoi cela perdure, quelles sont les conséquences et les risques encourus par les expéditeurs qui laissent la responsabilité de leurs marchandises à des conducteurs incorporés. Ils ont un rôle capital à jouer dans ce combat en redoublant de vigilance dans le choix de leurs transporteurs.

Enfin, ce document recense les outils à votre disposition pour combattre le stratagème et agir avec la même ferveur collective qui anime l'industrie du camionnage depuis toujours. »

Table des matières

De quoi parle-t-on ?	4
5	Pour quelles conséquences ?
Comment réagit l'industrie ?	6
8	Expéditeurs, premiers exposés
Les outils pour combattre	9

Pour aller plus loin...
Retrouvez toutes les actualités relatives au travail de l'ACQ dans le dossier « Chauffeur inc. » sur notre site internet.

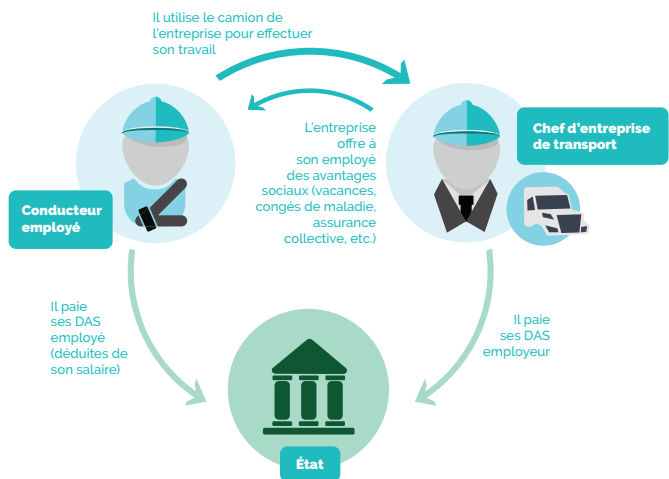
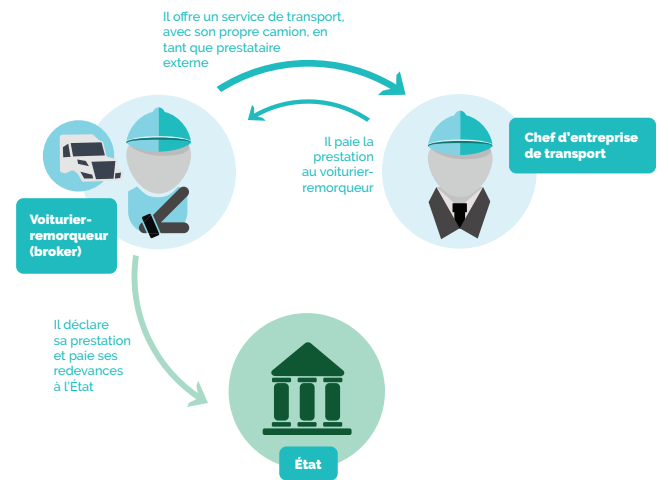
**STOPPONS
CHAUFFEUR
INC.**

En savoir plus



De quoi parle-t-on ?

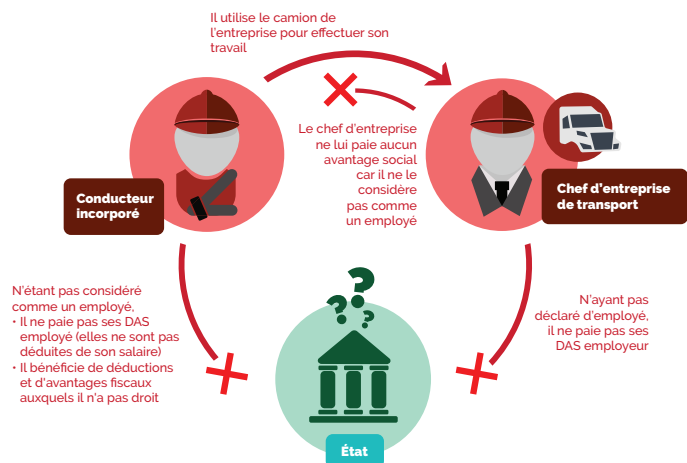
Il existe deux types de conducteurs de véhicules lourds : **les employés** qui conduisent les camions de leur entreprise, et **les voituriers-remorqueurs (Brokers)** qui disposent d'un camion et qui proposent à l'entreprise leur service de transport avec leur propre véhicule.

- 
 - ✓ **Le voiturier-remorqueur est un entrepreneur véritable**
 - ✓ **Il possède son propre véhicule et paie les frais inhérents à son entretien**
- 
 - ✓ **Le conducteur employé paie ses cotisations sociales**
 - ✓ **Il bénéficie d'avantages sociaux et d'une protection sociale**
- 
 - ✓ **Le chef d'entreprise a un ou plusieurs employés conducteurs**
 - ✓ **Il assume sa part des DAS**
 - ✓ **Il offre des avantages sociaux à son employé conducteur et une protection sociale**



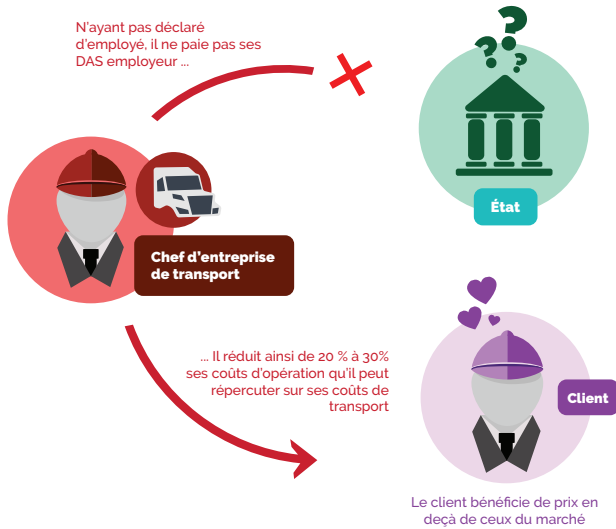
Un **conducteur incorporé**, aussi appelé « **Chauffeur inc.** », c'est un conducteur qui ne dispose pas de camion, mais qui va tout de même proposer ses services à une entreprise à titre de conducteur indépendant et exercer son métier avec les camions de cette même entreprise, comme si c'était un employé.

- 
 - ✗ **Le chauffeur incorporé ne possède pas de véhicule**
 - ✗ **Il ne paie pas de cotisations sociales**
 - ✗ **Il ne bénéficie d'aucun avantage social ni de protection sociale**
- 
 - ✗ **Le chef d'entreprise qui a des conducteurs incorporés n'assume pas sa part des DAS**
 - ✗ **Il n'offre aucun avantage social à son conducteur, ni de protection sociale**



C'est donc 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 et gagne des parts de marché de façon malhonnête.

Pour quelles conséquences ?



INIQUITÉ CONCURRENTIELLE

En se déchargeant de ses obligations fiscales liées à celui qui devrait être son employé, le chef d'entreprise peut réduire de 20% à 30% ses frais d'exploitation (1) ! Des économies qu'il peut directement imputer sur ses coûts de transport et ainsi gagner des parts de marché de façon malhonnête.



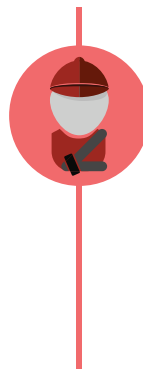
Dans un sondage effectué auprès de nos membres en 2024, 79 % des entreprises sondées déclarent avoir perdu 13,8 % de chiffre d'affaires en moyenne à cause du stratagème « Chauffeur inc. ». 37 % des entreprises sondées ont déjà été contraintes d'effectuer des mises à pied à cause de cette perte de chiffre d'affaires.

COMPORTEMENTS ACCIDENTOGÈNES

Au-delà de recruter des conducteurs incorporés, l'employeur mène son activité dans le seul but d'augmenter ses profits et sans considération aucune pour les standards de qualité et de sécurité inhérents à l'industrie du camionnage.



Le constat est sans appel : dans un sondage effectué auprès de nos entreprises membres en 2024, 85% d'entre elles ont déjà été informées par leurs conducteurs d'un sentiment d'insécurité sur la route.

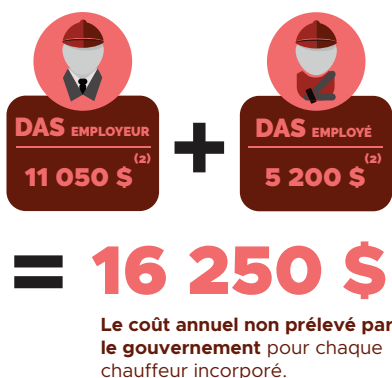


- ✗ Le chauffeur incorporé utilise des documents d'assurance invalides.
- ✗ Il quitte les lieux à la suite d'un accident et abandonne son véhicule d'après les directives de son employeur.
- ✗ Il est illégalement accompagné de plus de deux autres conducteurs dans un seul et même camion pour se relayer et gagner du temps sur un trajet.
- ✗ Il n'a pas bénéficié d'une formation adaptée car orienté vers des établissements de formation suspects, qui certifient les conducteurs de camions à travers des systèmes d'évaluation compromis.
- ✗ Il falsifie son dispositif de consignation électronique (DCE) et rallonge son temps de conduite en dépit des temps de repos obligatoires.

GOUFFRE FINANCIER POUR L'ÉTAT

Nous avons fait une simulation (1) basée sur un nombre représentant 5% des détenteurs de classe 1, soit 9 885 conducteurs. L'ACQ tente de mettre fin à cette situation depuis 2012. Ainsi, si nous multiplions ces montants depuis les 12 dernières années,

le gouvernement se serait privé de près de 2 milliards de dollars de recettes. Même en appliquant plusieurs variantes de revenu de base, tout en restant conservateur dans le pourcentage des détenteurs de permis de classe 1 ayant adhéré au stratagème frauduleux, les montants, dont se prive le gouvernement, sont considérables !



✗ **9 885**

Chauffeurs incorporés
soit 5 % des détenteurs de permis de classe 1

✗ **12 années**

Le temps écoulé depuis que
l'ACQ porte ce dossier auprès
des instances publiques



(1) Retrouvez le détail chiffré de cette simulation dans notre note de synthèse de novembre 2023 : [Note de synthèse](#)

(2) DAS provenant de la part de l'employeur (CNESST, FSS, RRG, A-E et RQAP) et de la part de l'employé (RRQ, A-E et RQAP)

Comment réagit l'industrie ?

L'ANNÉE 2024 MARQUÉE PAR PLUSIEURS MOMENTUM MÉDIATIQUES

12.02.2025

**« CHAUFFEUR INC. » :
UNE MOTION SANS
PRÉAVIS DÉPOSÉE
À L'ASSEMBLÉE
NATIONALE**

[En savoir plus](#)



01.09.2025

**ACQ, APDQ ET TEAMSTERS
CANADA UNISSENT LEURS VOIX
POUR DEMANDER AU PREMIER
MINISTRE D'AGIR CONTRE
« CHAUFFEUR INC. »**

[En savoir plus](#)



20.11.2024

**« L'ACQ ADRESSE AU
GOUVERNEMENT SES VIVES
PRÉOCCUPATIONS FACE AU DANGER QUE
REPRÉSENTENT CERTAINS CONDUCTEURS
DE VÉHICULES LOURDS »**

[En savoir plus](#)



05.11.2024

**« LES TRANSPORTEURS
RÉCLAMENT D'URGENCE
UNE ENQUÊTE PUBLIQUE »**

[En savoir plus](#)



28.10.2024

**« C'EST NOTRE BUSINESS QUI
VOYAGE DANS LEURS CAMIONS » :
COLÈRE DES TRANSPORTEURS
AUPRÈS DE L'EDSC**

[En savoir plus](#)



11.10.2024

**« CHAUFFEUR INC. » : LES
ASSOCIATIONS DE TOUTES LES
PROVINCES CONVIENNENT
D'UN PLAN DE MATCH**

[En savoir plus](#)



06.06.2024

**« C'EST INADMISSIBLE » :
LE MINISTRE DU TRAVAIL
ÉVOQUE CHAUFFEUR INC.
LORS DE LA COMMISSION
FINANCES PUBLIQUES**

[En savoir plus](#)



25.03.2024

**LE MINISTRE FÉDÉRAL
DE L'IMMIGRATION À LA REN-
CONTRE DES TRANSPORTEURS
DANS LES LOCAUX DE L'ACQ**

[En savoir plus](#)



22.02.2024

**[ENQUÊTE]
« MODÈLE CHAUFFEUR INC. : DES ENTRE-
PRISES NE SE GÊNENT MÊME PAS LORS-
QU'ELLES RECRUTENT EN LIGNE »**

[En savoir plus](#)



19.12.2023

**MODÈLE « CHAUFFEUR INC. »
JUSQU'À 2 MILLIARDS ONT
ÉCHAPPÉ À L'ÉTAT**

[En savoir plus](#)



Ministre du Travail et CNESST

2021-2022
 Proposition de l'ACQ à ce que CNESST reprenne le projet pilote de WSIB :
 • Création d'une ligne de dénonciation
 • Mis en communication CNESST et WSIB
 • 8-10 audits de fait
 • Ministre Boulet a confirmé en 2023 attendre les résultats des audits et recommandations de la CNESST

JANVIER 2023
 Suivi du ministre Boulet à la suite d'une lettre aux ministres des Transports et de la Mobilité durable, des Finances et du Travail

FÉVRIER 2023
 Appui de Teamsters Canada, Teamsters Québec et ACSESS pour envoi de la même lettre

JUIN 2023
 • Lettre au ministre Jean Boulet concernant ses actions dans le dossier Chauffeur inc.
 • Rencontre avec le ministre Boulet (29 juin)

DÉCEMBRE 2023
 • Rencontre de suivi avec la CNESST
 • Rencontre des transporteurs avec le ministre Jean Boulet (18 Mars 2024)
 • Rencontre avec madame Madwa-Nika Cadet, Députée de Bourassa-Sauvé et porte-parole libérale en matière de Travail (29 mars 2024)

JUILLET 2024
 • 8 juillet 2024: CNESST, 12 juillet: Communication au ministre.
 • 19 juillet: réponse du ministre: Dès le début de l'automne.

OCTOBRE 2024
 18 oct. 2024: lettre au ministre Boulet : suivi concernant le dossier chauffeur inc. et les modifications législatives pour combattre les infractions frauduleuses concernant la classification erronée des travailleurs.

NOVEMBRE 2024
 Rencontre avec la Sous-ministre Isabelle Mézière. Le projet de changement législatif est en rédaction. Il nous sera présenté fin nov/début décembre et sera déposé dans un projet de loi omnibus à l'hiver 2025.

JANVIER 2025
 Lettre au ministre Boulet sur les modifications législatives et le dépôt probable d'une loi omnibus en février 2025

Ministre des Finances et Revenu Québec

JANVIER-MAI 2023
 • Rencontres avec Revenu Québec - nouveau Vice-président
 • Rencontre avec Revenu Québec. Confirmation de dossier d'entreprises en audit (15 mai 2023)

NOVEMBRE 2023
 28 novembre : Dépôt du mémoire présentant les propositions de modifications législatives pour le combat du stratagème Chauffeur inc. aux ministres G. Guilbault (MTMD), É. Girard (Finances), J. Boulet (Travail) et C. Fréchette (MIFI)

AVRIL 2024
 • Rencontre avec Charles Noël de Tilly, Revenu Québec (18 Avril 2024)

• 71e Congrès de l'ACQ: présentation de Charles Noël de Tilly, Revenu Québec et Mélanie Beaulieu, EDSC aux dossiers d'industrie

MAI-JUIN 2024
 13 juin : Revenu Québec

DÉCEMBRE 2024
 Rencontre avec RQ et le nouveau Vice-président, monsieur Maranda

Association Chaîne d'approvisionnement Canada

26 novembre 2024 : Webinaire de l'ACQ à destination des membres de l'Association Chaîne d'approvisionnement Canada, Division Québec

MTMD-SAAQ-CRQ et CTQ

AVRIL 2024
 Rencontre avec monsieur François St-Louis, député de Joliette et Adjoint gouvernemental aux Relations avec les Premières Nations et les Inuits (12 avril 2024)

SEPTEMBRE - OCTOBRE 2024
 • Rencontre de travail avec représentants MTMD 9 juillet et 12 sept.
 • Lettre à SAAQ/CRQ et Ministre Guilbault 4 oct. 2024 : lettre à SAAQ/CRQ pour ouverture des postes de contrôle névralgiques Les Cèdres et Vaudreuil-Dorion pour inspections de tous.

• 18 oct 2024 : lettre à la ministre Guilbault - suivi de la lettre du 4 oct mais en incluant les informations concernant l'article de CBC sur les obtentions de permis de conduire et assurances en Ontario.
 • 30 oct. 2024 : Comité consultatif CRQ : Le sujet Chauffeurs Inc a été discuté largement.

NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2024
 • Jusqu'en janvier 2025 : série d'opérations Blitz initiées par CRQ conjointement avec SQ, RQ, CNESST et EDSC. Inspections conjointes à des postes de contrôle, vérification des assurances, permis de conduire et inspections mécaniques.
 • 20 déc. : Rencontre de travail avec le Sous-ministre adjoint, Jérôme Unterberg et son équipe de travail.

FÉVRIER 2025
 • 12 fév. : Une motion sans préavis a été déposée, demandant au gouvernement de faire des changements législatifs pour contrer le stratagème Chauffeurs inc. - Motion adoptée à l'unanimité (105 députés au total)
 • 13 fév. : La SAAQ publie le bilan de ses 3 opérations de contrôle : 946 véhicules et leurs conducteurs vérifiés, les résultats décryptés par l'ACQ dans les médias.

MIFI

MAI 2023
 • Rencontre avec le ministre Christine Fréchette, MIFI (5 mai)

AOÛT 2023
 • Discussion avec le MIFI concernant l'application du projet pilote des employeurs reconnu au niveau provincial suite à l'annonce du ministre Boissonnault, EDSC (8 août), du projet pilote des employeurs reconnus

OCTOBRE 2023
 • Communication au MIFI des critères à évaluer spécifiquement liés à l'industrie du camionnage dans l'application du Projet pilote des employeurs reconnus dans le cadre d'une demande d'EIMT

AOÛT 2024
 13 août 2024 : communication au MIFI concernant les portes d'entrées de l'immigration (PTET, étudiants étrangers, demandeurs d'asile et visiteurs - selon la mesure gouvernementale en place jusqu'au 28 février 2025.

SEPTEMBRE 2024
 17 sept. : retour du MIFI sur la communication du mois d'août :
 • EIMT : inspections qui se font.
 • Étudiants étrangers, le gouvernement du Québec entend se doter de leviers juridiques pour mieux encadrer la venue d'étudiants étrangers sur son territoire et assurer un meilleur suivi de la situation de ces derniers. Un projet de loi sera déposé cet automne à cet effet.
 • Problématiques de la venue de visiteurs et de demandeurs d'asile, dont l'admission est sous la responsabilité du gouvernement fédéral, préoccupant particulièrement le ministère. À ce sujet, le gouvernement du Québec a d'ailleurs demandé au gouvernement fédéral de resserrer les critères d'admission des visiteurs

NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2024
 • 25 nov. : lettre au ministre Roberge concernant les mesures de resserrement et le dossier chauffeurs inc. : ne plus éluder la question du problème « Chauffeur inc. » et mettre en place des actions concrètes, directement orientées vers les entreprises non conformes.
 • 16 déc. : lettre au ministre Roberge et ministre du MEIE. Demande de rencontre dans le cadre du dossier chauffeurs inc.



Ministre de l'Emploi EDSC

JANVIER 2023
 Rencontres avec EDSC

28 MARS 2023
 Budget fédéral: aucune mention du 26,3 M\$
 • Rencontre avec la Gestionnaire des opérations nationales - dossier Chauffeurs inc., Programme du Travail

AVRIL 2023
 • Rencontre avec Mélanie Beaulieu, EDSC (4 avril 2024)
 • Dossiers d'industrie Congrès ACQ et présence de Mélanie Beaulieu, Gestionnaire opérations nationales - dossier Chauffeurs inc., Programme du Travail (27 avril 2023)
 • 71e Congrès de l'ACQ : présentation de Charles Noël de Tilly, Revenu Québec et Mélanie Beaulieu, EDSC aux dossiers d'industrie

OCTOBRE 2024
 • 11 oct 2024 : Rencontre de suivi avec Mélanie Beaulieu
 • 28 oct 2024 : Rencontre avec Mélanie Beaulieu et des transporteurs au bureau de l'ACQ

25 nov 2024 : Lettre au Ministre Petitpas concernant les mesures de resserrement et le dossier Chauffeurs inc. : ne plus éluder la question du problème « Chauffeur inc. » et mettre en place des actions concrètes, directement orientées vers les entreprises non conformes.

JANVIER 2025
 Rencontre avec Mélanie Beaulieu et suivi des opérations blitz d'inspections conjointes avec CRQ.

FÉVRIER 2025
 Échange avec le Ministre Steven MacKinnon et confirmation de notre intérêt à participer à un comité consultatif sur l'industrie du camionnage dans le cadre du PTET.

Ministre des Finances et Agence du Revenu du Canada

AVRIL 2023
 • 10 avril: lettre suivi énoncée économique et budget fédéral : ministres Freeland, O'Regan et Rodriguez
 • 14 avril: lettre suivi énoncée économique et budget fédéral : ministre LeBouthillier et M. Bob Hamilton

FÉVRIER 2024
 Rencontre avec la ministre Marie-Claude Bibeau (Revenu Canada) 19 fév 2024.

Agence des services frontaliers du Canada

SEPTEMBRE 2023
 • Demande de l'industrie (ACC et ACQ) d'inclure la vérification de conformité des entreprises, en lien avec le stratagème des chauffeurs inc. dans le processus de sélection des Programmes tels que PEP et CTPAT.

Ministre des Transports

AVRIL - MAI 2023
 • 10 avril: lettre suivi énoncée économique et budget fédéral : ministres Freeland, O'Regan et Rodriguez
 • Rencontre avec cabinet du ministre Pablo Rodriguez (17 Mai 2023)
 Confirmation écrite du ministre Pablo Rodriguez de l'engagement des fonds et intention du gouvernement de poursuivre les démarches et mesures coercitives contre les Chauffeurs inc. (24 mai 2023)

DÉCEMBRE 2023
 Rencontre avec le ministre Pablo Rodriguez

Ministre du Travail

AVRIL 2023
 • 10 avril: lettre suivi énoncée économique et budget fédéral : ministres Freeland, O'Regan et Rodriguez

FÉVRIER 2024
 Rencontre avec le ministre Seamus O'Regan (Travail) le 15 fév. 2024

NOVEMBRE 2024
 Lettre au Ministre MacKinnon concernant les mesures de resserrement et le dossier Chauffeur inc. : ne plus éluder la question du problème et mettre en place des actions concrètes, directement orientées vers les entreprises non conformes.

Ministre de l'Immigration

AVRIL 2024
 • Rencontre avec l'Honorable Marc Miller, ministre de l'IRCC au bureau de l'ACQ et en présence de transporteurs (25 avril 2024)
 • Rencontre avec représentants MIFI (10 avril 2024)

AOÛT 2024
 • 12 août : Rencontre avec Services Canada (EIMT) et IRCC
 • 13 août 2024 : communication au MIFI et fédéral concernant les portes d'entrées de l'immigration (PTET, étudiants étrangers, demandeurs d'asile et visiteurs - selon la mesure gouvernementale en place jusqu'au 28 février 2025.

NOVEMBRE 2024
 Lettre au Ministre Miller concernant les mesures de resserrement et le dossier chauffeurs inc. : ne plus éluder la question du problème « Chauffeur inc. » et mettre en place des actions concrètes, directement orientées vers les entreprises non conformes.

CCATM

Accompagnement du CTA dans les démarches

Expéditeurs, premiers exposés

PLUSIEURS RISQUES SONT À PRENDRE EN COMPTE POUR LES EXPÉDITEURS

En tant qu'expéditeur (direct ou via un intermédiaire), vous vous exposez à des risques en travaillant avec les transporteurs qui recrutent des conducteurs incorporés.



Risque Réputationnel

Alors que le stratagème Chauffeur inc. n'a jamais été autant médiatisé auprès de la presse spécialisée et généraliste, que leur mode opératoire et le caractère illégal de leurs activités sont désormais connus de tous, les expéditeurs risquent d'être associés aux activités des transporteurs non conformes dont ils s'attachent les services et entacher la réputation de leur entreprise.



Perte de contrat

À l'image des opérations de contrôle surprises qui se sont déroulées en décembre 2024 et janvier 2025 sur les routes du Québec, les agents de contrôle sont mieux équipés et procèdent désormais à des opérations dédiées à identifier les conducteurs et véhicules non conformes et les mettre hors service. L'utilisation de transporteurs employant des Chauffeurs inc. peut entraîner des risques de perturbation de la chaîne d'approvisionnement, provoquant des retards de livraison, des coûts supplémentaires et affectant la satisfaction des clients.



Responsabilité criminelle...

Pour les raisons citées plus haut et parce que de nombreux comportements accidentogènes de conducteurs incorporés ont été recensés, il y a une possibilité que la responsabilité de l'expéditeur soit mise en cause dans le cas d'un accident causant des pertes humaines et/ou des blessures corporelles.

... et risque de Poursuites civiles

Lorsque votre entreprise utilise ces conducteurs et/ou que ceux-ci se trouvent sur votre propriété, vous pourriez vous placer en situation précaire. Si un Chauffeur inc. se blessait alors qu'il effectue du travail à votre établissement, il se pourrait que ce dernier tente de se faire indemniser, n'étant probablement pas couvert par la CNESST. Vous pourriez donc faire l'objet de poursuites. Pour limiter votre niveau d'exposition au risque de responsabilité, il est fortement recommandé de vous assurer que vos transporteurs disposent d'une couverture pour l'ensemble de leurs travailleurs et que les sous-traitants, avec qui ils font affaire, bénéficient d'une couverture personnelle équivalente.



« Des hôtels Fairmont sous l'oeil des enquêteurs »

Consultez cet article de Radio Canada expliquant comment l'agence de recrutement tiers One Team a recruté des travailleurs en situation irrégulière pour le compte de la chaîne d'hôtellerie et entaché de fait la réputation de celle-ci.

[Consultez l'article](#)

MIEUX CONNAÎTRE SES TRANSPORTEURS À TITRE DE DILIGENCE RAISONNABLE

Client

Étes-vous en mesure de nous faire parvenir votre Dossier PEVL à jour ?

Étes-vous en mesure de nous fournir votre confirmation d'assurance, la description des risques couverts et limites de couverture ?

Vos conducteurs sont-ils tous des employés de l'entreprise ?

Pouvez-vous nous fournir la liste des véhicules, avec description et années ?

Pouvez-vous nous communiquer la liste des sous-traitants à qui les mouvements de transports pourront être confiés ? (Si la sous-traitance est permise)

Les drapeaux rouges :

Il y a de fortes présomptions pour que le transporteur emploie des conducteurs incorporés si :

- Il propose des prix en deçà de ceux du marché
- Les camions ne sont pas lettrés
- Il ne peut présenter aucune preuve d'assurance
- Les réponses à vos questions ne correspondent pas à la documentation fournie (ex. le nombre de camions ne correspond pas avec le nombre de chauffeurs employés.)

Il est possible d'ajouter, dans vos contrats avec des transporteurs, des intermédiaires en transport et des agences de placement de personnes, une clause à l'effet que vous êtes contre la pratique d'embauche Chauffeurs inc. et qu'en cas d'utilisation de Chauffeurs inc. ou de sous-traitance œuvrant avec le stratagème Chauffeurs inc., vous serez en droit de résilier le contrat et de demander un montant de pénalité.

**Consultez vos experts juridiques pour la rédaction de vos contrats*



Les outils pour combattre

SIGNALEZ VOS DOUTES OU UNE FRAUDE AVÉRÉE

Plusieurs ministères ont engagé des démarches de contrôles auprès des entreprises de transport pour s'assurer de leur conformité. Un travail qui ne cesse de s'accélérer avec l'allocation de ressources financières et humaines toujours plus importantes ces dernières années.

Pour permettre à ces organismes de mieux orienter leurs contrôles, vous êtes invités à contacter les lignes téléphoniques dédiées au signalement de cas précis ou de doutes liés à l'activité d'une entreprise.



Comment faire un signalement ?



L'Alliance canadienne du camionnage met à votre disposition un guide de dénonciation : il précise étape par étape les modalités de signalement des cas de non-conformité présumés de « Chauffeur Inc. » auprès de plusieurs organismes comme l'Agence du revenu du Canada (ARC), Emploi et Développement social Canada (EDSC), le Programme des travailleurs étrangers temporaires et certains organismes provinciaux chargés de la surveillance du milieu de travail, comme la WSIB de l'Ontario et Revenu Québec.

Télécharger le guide

Tout le monde peut utiliser les lignes de dénonciation mises à votre disposition !

Accéder aux lignes de dénonciation

ENVOYEZ UNE LETTRE À VOS REPRÉSENTANTS POLITIQUES

L'ACQ et l'Alliance canadienne du camionnage mettent à votre disposition deux canaux de communication vous permettant de vous adresser directement aux représentants politiques de votre circonscription et de votre pays.

Étape 1 : envoyez une lettre au député de votre circonscription

1. Téléchargez le modèle de lettre pré-rédigée par l'ACQ et personnalisez-la avec vos coordonnées.
2. Envoyez cette lettre au député de votre circonscription. La liste des courriels de chaque député est disponible ci-dessous.

Télécharger le modèle de lettre

Liste des députés



Étape 2 : envoyez une lettre aux ministres Fédéraux du Travail et du Revenu

1. Complétez vos coordonnées sur la page d'envoi de la lettre prévue à cet effet et cliquez sur « Montrez votre soutien ».

Page d'envoi

L'objectif de cette démarche : soutenir la pression politique exercée par l'ACQ et l'Alliance canadienne du camionnage et maintenir le dossier « Chauffeur inc. » aux avants-postes des enjeux de société.



carrefour-acq.org

