

Politique

La présente politique ne s'applique ~~qu'auxqu'~~ à certains types de chauffeurs dans l'industrie du transport. À moins d'indication contraire, le terme « travailleur » ne désigne ~~donc~~ que les travailleurs qui conduisent.

Lorsqu'un entrepreneur principal dans l'industrie du transport engage des propriétaires exploitants considérés comme des travailleurs par la Commission ou par l'entrepreneur principal, la portion de travail du contrat est inférieure à 100 % étant donné que les propriétaires exploitants possèdent ou louent des véhicules. Dans ce cas, la Commission applique des pourcentages fixes de la valeur du contrat, selon le type de véhicule, pour déterminer la portion de travail du contrat.

Les gains assurables déclarés en Ontario par les employeurs hors province de l'industrie du transport sont établis au prorata des gains du travailleur d'après le kilométrage parcouru en Ontario.

Il faut lire cette politique conjointement avec le document 14-02-08, *Détermination des gains assurables*.

But

La présente politique a pour but de fournir des directives sur la détermination des gains assurables dans l'industrie du transport.

Directives

Définitions

Aux fins de la présente politique, par « **industrie du transport** », on entend les industries du camionnage, des véhicules d'accompagnement, des messageries et du taxi, à moins d'indication contraire.

Par « **entrepreneur principal** », on entend la personne qui accorde ou attribue un contrat (c'est-à-dire achète des services) à un chauffeur contractuel.

Par « **chauffeur contractuel** », on entend une personne qui conduit aux termes d'un contrat. Il peut être un travailleur ou être considéré comme un exploitant indépendant par la Commission.

Par « **propriétaire exploitant** », on entend un chauffeur contractuel qui possède son véhicule ou loue un véhicule selon une entente de bail-achat.

La Commission utilise différentes méthodes pour calculer les gains assurables des chauffeurs dans l'industrie du transport selon que la personne

- est un travailleur ou un employé, c'est-à-dire qu'elle ne travaille pas à contrat,

- est un propriétaire exploitant qui est considéré comme un exploitant indépendant par la Commission et qui a souscrit une assurance facultative de la Commission,
- est un chauffeur contractuel qui est considéré comme un travailleur,
- travaille exclusivement en Ontario, ou dans une autre province ou un autre territoire (c'est-à-dire dans au moins une autre province ou un autre territoire du Canada en plus de l'Ontario).

Plafond des gains assurables

Les employeurs déclarent tous les gains assurables des chauffeurs dans l'industrie du transport qui travaillent exclusivement en Ontario, jusqu'au plafond des gains assurables annuels établi chaque année par la Commission (voir le document 14-02-08, *Détermination des gains assurables*).

Détermination du statut des chauffeurs contractuels

Si un chauffeur contractuel dans l'industrie du transport n'emploie pas de travailleurs et qu'il n'est pas

- inscrit à titre d'employeur auprès de la Commission, ou
- ~~considéré~~ considéré comme un exploitant indépendant ayant un numéro d'identification d'exploitant indépendant à la Commission pour le contrat en question,
- ou considéré comme un travailleur par l'entrepreneur principal auprès duquel il a un contrat,

le chauffeur contractuel et l'entrepreneur principal doivent alors remplir le questionnaire ~~propre à leur industrie (p. ex., camionnage, messageries ou taxi)~~, pertinent dont se sert la Commission pour déterminer si le chauffeur est un travailleur ou un exploitant indépendant aux fins de la Commission. Pour obtenir des renseignements sur la façon de déterminer si une personne est un travailleur ou un exploitant indépendant, voir le document 12-02-01, *Travailleurs et exploitants indépendants*.

Chauffeur contractuel considéré comme un exploitant indépendant

Lorsqu'un chauffeur contractuel exerçant certaines activités commerciales dans l'industrie du transport (notamment les secteurs du camionnage, des messageries et du covoiturage) est considéré comme un exploitant indépendant par la Commission, ~~l'exploitant~~ la détermination de son statut d'exploitant indépendant ~~peut~~ s'applique à tous les contrats subséquents dans le cadre desquels la personne utilise le même véhicule. Si la personne change de véhicule, elle doit répondre à un nouveau questionnaire, et la détermination du statut s'applique à nouveau à tous les contrats subséquents pour lesquels le même véhicule est utilisé. L'exploitant indépendant a la possibilité de demander volontairement ~~faire~~ faire et à tout moment une ~~demande d'assurance~~ assurance facultative auprès de la Commission (~~voir~~ Voir le document 12-03-02, Assurance facultative).

Entrepreneur principal responsable de la déclaration des gains

Chauffeurs contractuels considérés comme des travailleurs

Lorsqu'un entrepreneur principal dans l'industrie du transport ou la Commission considère un chauffeur contractuel comme un travailleur, l'entrepreneur principal qui achète les services stipulés au contrat doit déclarer les gains du travailleur en se fondant sur la portion de travail du contrat et payer les primes sur ces gains.

Camionneurs, chauffeurs de véhicule de messageries et chauffeurs-livreurs de repas-minute

Pour ce qui est des camionneurs, des chauffeurs de véhicule de messageries et des chauffeurs-livreurs de repas-minute qui ne sont pas des propriétaires exploitants et qui sont considérés comme des travailleurs, la portion de travail est considérée être 100 % de la valeur totale du contrat, sous réserve du plafond des gains assurables.

REMARQUE

Les chauffeurs-livreurs de repas-minute ne font pas partie de l'industrie du transport. Ces chauffeurs-livreurs sont considérés comme des travailleurs par la Commission, peu importe qu'ils soient des propriétaires exploitants ~~ou non~~.

Pour ce qui est des camionneurs, des chauffeurs de véhicule de messageries et des chauffeurs-livreurs de repas-minute contractuels qui sont des propriétaires exploitants et qui sont considérés comme des travailleurs, l'entrepreneur principal déclare la portion de travail des gains du propriétaire exploitant comme représentant ainsi

- le tiers du total des gains bruts à l'égard de ceux qui conduisent des camions de transport routier, des camions à benne et des camions à gravier, et
- les trois quarts du total des gains bruts à l'égard de ceux qui conduisent des voitures, des fourgonnettes et des camions légers,

sous réserve du plafond annuel des gains assurables.

Chauffeurs de taxi

Pour tous les chauffeurs de taxi contractuels qui sont considérés comme des travailleurs, l'entrepreneur principal déclare la portion de travail du contrat, qui correspond généralement à la portion du fractionnement convenu des tarifs perçus, sous réserve du plafond annuel des gains assurables.

Responsabilité rétroactive des chauffeurs contractuels non inscrits aux termes de l'article 141

Si la Commission découvre qu'un chauffeur contractuel n'est pas inscrit à titre d'employeur auprès de la Commission pendant une portion de la période du contrat conclu avec l'entrepreneur principal et qu'il a employé des travailleurs, l'entrepreneur principal est tenu responsable du paiement rétroactif des primes dues pour la portion de travail assurable du

contrat qu'il a conclu avec le chauffeur contractuel. Aux termes des paragraphes 141 (1), (2) et (4), ces gains assurables sont rajoutés au compte de l'entrepreneur principal.

Le document 14-02-06, *Rajustements des primes de l'employeur*, détermine le montant du rajout de primes au compte de l'entrepreneur principal.

Aux fins du calcul du montant des gains rajouté aux termes du paragraphe 141 (2), la portion de travail du contrat est déterminée de la même manière que celle décrite à la rubrique « Chauffeurs contractuels considérés comme des travailleurs ».

Détermination des exigences de déclaration pour les employeurs établis en Ontario

Les employeurs établis en Ontario qui exercent des activités dans les industries du camionnage, des véhicules d'accompagnement, des messageries et de l'autobus ayant des chauffeurs considérés comme des travailleurs qui conduisent dans plus d'une province ou d'un territoire du Canada, doivent communiquer avec la(les) commission(s) des accidents du travail pertinente(s) pour déterminer comment déclarer les gains et payer des primes conformément

- aux modalités de l'entente interterritoriale en matière d'indemnisation des travailleurs (EIIT),
- à la structure de cotisation parallèle (SCP) facultative pour les chauffeurs de l'industrie du camionnage et du transport interterritorial, ou
- aux politiques applicables des provinces ou des territoires pertinents,

même s'ils ne prennent pas ou ne livrent pas de marchandises.

Afin de déterminer si le chauffeur répond aux exigences de déclaration dans d'autres provinces ou territoires, l'employeur doit déterminer si le chauffeur bénéficie d'une protection dans cette province ou ce territoire. Pour obtenir plus de renseignements sur les travailleurs non résidents, voir le document 12-04-12, *Travailleurs non résidents*.

Déclaration des gains des chauffeurs du camionnage interterritorial

Les employeurs des industries du camionnage, des véhicules d'accompagnement, des messageries et de l'autobus établis en Ontario déclarent les gains des chauffeurs du camionnage interterritorial aux termes de l'EIIT ou de la SCP facultative.

Les procédures suivantes aux termes de l'EIIT ou de la SCP ne s'appliquent qu'aux chauffeurs qui travaillent pour des employeurs établis en Ontario. Les employeurs établis en Ontario ayant des travailleurs qui ne sont pas des chauffeurs et qui sont employés dans d'autres provinces ou territoires doivent maintenir des comptes et payer des primes aux provinces ou territoires pertinents.

Déclaration des gains aux termes de l'EIT pour les employeurs établis en Ontario

L'EIT précise les méthodes de déclaration des gains de tous les travailleurs dont les employeurs sont inscrits dans plus d'une province ou d'un territoire au Canada (voir le document 14-02-12, *Gains assurables – Entente interterritoriale*). Les États-Unis ne sont pas cosignataires de cette entente.

Si un employeur établi en Ontario a un chauffeur qui conduit dans une province ou un territoire qui n'oblige pas l'employeur à déclarer les gains à cette province ou ce territoire, les gains fondés sur le kilométrage parcouru dans cette province ou ce territoire sont déclarés à la Commission.

Total des gains bruts inférieur au plafond

Lorsque le total des gains bruts d'un chauffeur provenant de toutes les provinces et de tous les territoires est inférieur au plafond des gains assurables de l'Ontario, l'employeur déclare les gains et verse les primes à chaque province et territoire où le travail est accompli, y compris l'Ontario. Les primes de l'Ontario sont fondées sur le total des gains du travailleur pour le travail accompli en Ontario.

Total des gains bruts supérieur au plafond

Lorsque le total des gains bruts du chauffeur provenant de toutes les provinces et de tous les territoires est supérieur au plafond annuel de l'Ontario, le plafond de l'Ontario est établi au prorata en fonction du kilométrage parcouru pour éviter la duplication des primes. Les gains excédentaires du plafond établi au prorata peuvent être déduits à titre de gains non assurables.

D'après la méthode basée sur le kilométrage, les gains assurables que le chauffeur a touchés en Ontario sont calculés de la façon suivante :

$$\frac{\text{Plafond de l'Ontario} \times \text{Kilométrage en Ontario}}{\text{Kilométrage total fait dans toutes les provinces et tous les territoires}}$$

$$\text{Plafond de l'Ontario} \times \frac{\text{Kilométrage en Ontario}}{\text{Kilométrage total dans toutes les provinces et tous les territoires}}$$

Exemple : Gains totaux supérieurs au montant maximal

Un employeur établi en Ontario a un chauffeur qui est considéré comme un travailleur et dont les gains sont de 75_000 \$ en Ontario et de 45_000 \$ au Manitoba. L'employeur a

déclaré le montant de ~~75_000~~ \$ touché en Ontario à la commission de l'Ontario, et ~~45_000~~ \$ à la commission du Manitoba. Le montant total des gains bruts (~~120_000~~ \$) provenant de toutes les provinces et tous les territoires dépasse le plafond annuel de ~~85_200~~ \$ (2015). Le total des gains bruts du travailleur est donc assujéti à la répartition au prorata selon la méthode basée sur le kilométrage.

Le chauffeur a parcouru une distance de ~~60_000~~ kilomètres en Ontario et ~~de 40_000~~ kilomètres au Manitoba, soit un total de ~~100_000~~ kilomètres. La répartition au prorata est calculée de la façon suivante :

$$\frac{85\ 200\ \$\ (\text{plafond de l'Ontario}) \times 60\ 000\ (\text{kilométrage en Ontario})}{100\ 000\ (\text{kilométrage total dans toutes les provinces et tous les territoires})} = 51\ 120\ \$\ \text{gains assurables en Ontario}$$

$$85\ 200\ \$\ (\text{plafond de l'Ontario}) \times \frac{60\ 000\ (\text{kilométrage en Ontario})}{100\ 000\ (\text{kilométrage total dans toutes les provinces et tous les territoires})} = 51\ 120\ \$\ \text{assurables en Ontario}$$

L'employeur a déjà déclaré des gains de ~~75_000~~ \$ à la commission de l'Ontario. Par conséquent, il peut déduire la différence (~~23_880~~ \$) entre le montant déclaré à la commission de l'Ontario (~~75_000~~ \$) et le plafond au prorata (~~51_120~~ \$) à titre de gains non assurables en Ontario.

Déclaration des gains dans le cadre de la SCP

La SCP est une méthode facultative de déclaration des gains et de paiement des primes aux termes de l'EITT pour les travailleurs interterritoriaux de l'industrie du camionnage, des véhicules d'accompagnement, des messageries et de l'autobus qui se déplacent dans plusieurs provinces et territoires du Canada.

Dans le cadre de la SCP, les employeurs de l'industrie du camionnage, des véhicules d'accompagnement, des messageries et de l'autobus interterritoriale peuvent choisir de déclarer les gains et de payer les primes d'un travailleur à la province ou au territoire dans laquelle ou lequel le travailleur réside, plutôt qu'à toutes les provinces ou tous les territoires dans lesquels le travailleur se déplace. Une demande spéciale doit être faite pour participer à cette procédure facultative. Pour plus de précisions, voir le document 14-02-13, *Structure de cotisation parallèle dans l'industrie du transport et du camionnage interterritorial*.

Exemple

Exemple : Déclaration des gains dans le cadre de la SCP

Apex Trucking Ltd. (Apex) a choisi de participer à la SCP. Apex est située en Ontario et transporte des marchandises de l'Ontario au Manitoba. Les chauffeurs d'Apex résident

en Ontario. Apex déclare leurs gains et paie les primes à la commission de l'Ontario, la commission d'évaluation. La commission du Manitoba est la commission d'inscription aux fins d'identification, mais Apex ne déclare pas de gains et ne verse pas de primes pour ces travailleurs au Manitoba. Pour les définitions de commission d'évaluation et de commission d'inscription, voir le [document 14-02-13, Structure de cotisation parallèle dans l'industrie du transport et du camionnage interterritorial](#).

Si les gains bruts assurables d'un chauffeur d'Apex dépassent le plafond annuel de l'Ontario, les gains excédentaires sont calculés de la façon habituelle conformément au document 14-02-08, *Détermination des gains assurables*.

Employeurs hors province ayant des chauffeurs en Ontario

Les employeurs hors province des industries du camionnage, des véhicules d'accompagnement, des messageries ou de l'autobus sont tenus de déclarer les gains et de payer les primes à la commission de l'Ontario à l'égard ~~des~~

- des chauffeurs résidents en Ontario et qui travaillent en Ontario, ou
- des chauffeurs non résidents qui répondent aux critères relatifs au « lien important avec l'Ontario »

qui prennent et livrent des marchandises en Ontario. Pour obtenir plus de renseignements sur les travailleurs non résidents, voir le document 12-04-12, [Travailleurs non résidents](#).

L'employeur calcule les gains assurables de l'Ontario en prenant les gains assurables bruts du chauffeur touchés dans toutes les provinces et tous les territoires, et en les répartissant au prorata d'après le kilométrage parcouru en Ontario. Toute déclaration de gains et tout paiement de prime sont assujettis à une vérification.

Total des gains bruts supérieur au plafond

Si un employeur hors province déclare les gains et paie les primes aux termes de l'EIT, et que les gains assurables bruts du chauffeur déclarés à toutes les provinces et tous les territoires, y compris l'Ontario, dépassent le plafond annuel de l'Ontario, la répartition au prorata selon la méthode basée sur le kilométrage de l'EIT s'applique (voir l'exemple à la rubrique « Déclaration des gains aux termes de l'EIT : total des gains bruts supérieur au plafond »).

Si un employeur hors province choisit de déclarer les gains et de payer les primes aux termes de la SCP, et que les gains assurables bruts du chauffeur déclarés à la commission de l'Ontario dépassent le plafond de l'Ontario, les gains excédentaires sont calculés de la façon habituelle conformément au document 14-02-08, *Détermination des gains assurables*.

Exemple : Total des gains bruts supérieur au plafond

Foxboro Transport Inc. (Foxboro) est située au Québec. Foxboro envoie ses camions et ses chauffeurs en Ontario chaque semaine pour prendre et livrer des pièces de machines. [Certains des chauffeurs travaillant pour Foxboro résident en Ontario](#). Tous les

**Politique
opérationnelle**Section
Comptes des employeursSujet
Gains assurables – Chauffeurs dans l'industrie du transport

chauffeurs de Foxboro ont un lien important avec l'Ontario, conformément au document 12-04-12, *Travailleurs non résidents*. Par conséquent, Foxboro doit déclarer les gains et payer les primes à la commission de l'Ontario en fonction du kilométrage des chauffeurs en Ontario.

Pour une période de déclaration donnée, le chauffeur touche 18_000 \$ au Québec et en Ontario. Il a effectué 15_000_kilomètres au total, dont 5_000_kilomètres en Ontario.

Les gains assurables déclarés à la commission de l'Ontario pour cette période de déclaration sont calculés de la façon suivante :

$$\frac{18\,000\ \$}{15\,000\ \text{km}} \times 5\,000\ \text{km} = 6\,000\ \$$$

$$18\,000\ \$ \text{ multipliés par } \frac{5\,000\ \text{km}}{15\,000\ \text{km}} = 6\,000\ \$$$

Si Foxboro ne participe pas à la SCP et que les gains assurables bruts d'un chauffeur déclarés à toutes les provinces et tous les territoires, y compris l'Ontario, dépassent le plafond annuel de l'Ontario, la répartition au prorata selon la méthode basée sur le kilométrage s'applique (voir l'exemple à la rubrique « Déclaration des gains aux termes de l'EIT : total des gains bruts supérieur au ~~plafond~~[maximum](#) »).

Si Foxboro participe à la SCP et que les gains assurables bruts d'un chauffeur déclarés à la commission de l'Ontario dépassent le plafond annuel de ~~de~~ l'Ontario, les gains excédentaires sont calculés de la façon habituelle conformément ~~au~~ [à la politique document 14-02-08, Détermination des gains assurables](#).

Conduire à l'extérieur du Canada

Lorsqu'un chauffeur d'un employeur établi en Ontario conduit à l'extérieur du Canada (p. ex., aux États-Unis et au Mexique), l'employeur doit, aux fins du calcul des primes, déclarer à la commission de l'Ontario les gains que ce chauffeur a touchés à l'extérieur du Canada.

Entrée en vigueur

La présente politique s'applique aux décisions portant sur le calcul des primes fondé sur les gains touchés à partir du ~~1^{er} janvier 2018~~ [juillet 2023](#).

~~Calendrier du réexamen de la politique~~

~~La présente politique sera réexaminée dans les cinq années qui suivent la date d'entrée en vigueur.~~

Historique du document

Le présent document remplace le document_14-02-09 daté du ~~1^{er}~~ 2 janvier ~~2015~~2018.

Le présent document a été publié antérieurement en tant que :
document_14-02-09 daté du ~~2~~ janvier ~~2014~~2018;
document_14-02-09 daté du ~~12 octobre 2004~~ 2 janvier 2014;
document_14-02-09 daté du ~~12 octobre 2004~~;
document 14-02-09 daté du 19 juillet 2004.

Références

Dispositions législatives

Loi de 1997 sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail,
telle qu'elle a été modifiée.

Articles 54, 78, 87, 141, 159 et 160

Paragraphe 2 (1), 88 (1) et (3)

Procès-verbal

de la Commission

~~No 3, le 14 décembre 2017, page 553~~