



DOSSIER SUR L'EFFET DU LIBRE-ÉCHANGE

La déréglementation dans le transport routier au Québec: précarisation du travail et luttes des camionneurs indépendants

Yanick Noiseux

Novembre 2006



Observatoire des Amériques
Site Internet : www.ameriques.ugam.ca
Courriel : oda@ugam.ca
Tél. : 514-987-3000 p. 0382
Fax : 514-987-0397

Centre Études Internationales et Mondialisation
Université du Québec à Montréal
Faculté de science politique et de droit
Case postale 8888, succ. Centre-ville
Montréal (Québec) Canada H3C 3P8

Les opinions exprimées et les arguments avancés dans cette publication demeurent l'entière responsabilité de l'auteur-e et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Observatoire des Amériques ou des membres du Centre Études internationales et Mondialisation (CEIM).

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
1. Déréglementation de l'industrie du camionnage au Québec et au Canada	4
2. Un portrait de la dégradation des conditions de travail dans l'industrie du camionnage au Québec	5
3. Chronologie des luttes menées par les camionneurs indépendants : la difficulté de s'organiser collectivement	10
4. <i>The Next Big Thing</i> : le conflit annoncé dans le secteur du vrac	19
 Conclusions générales	 22
 Bibliographie	 24
 Annexe	 25
<i>Schéma 1 : Complexité du secteur du transport général</i>	26
<i>Schéma 2 : Complexité du transport du vrac : sous-secteur du transport des agrégats sous la responsabilité du MTQ</i>	27
<i>Schéma 3 : Complexité du transport du vrac : sous-secteur du transport des agrégats sous la responsabilité des municipalités</i>	28
 <i>Tableau 1 : Répartition des camionneurs selon le statut dans le sous-secteur du transport général de marchandises par camion au Québec (2000)</i>	 29
<i>Tableau 2 : Répartition des camionneurs au Canada (2004)</i>	29
<i>Tableau 3 : Évolution du nombre de camionneurs indépendants 1987-2004</i>	30
<i>Tableau 4 : Salaire moyen des camionneurs pour « compte d'autrui »</i>	30
<i>Tableau 5 : Revenus totaux avant et après impôt selon la catégorie de travailleurs</i>	31

Introduction

L'essor du travail atypique depuis une vingtaine d'années au Québec est un phénomène désormais largement documenté (Matte, Baldino et Courchesne, 1998 ; Bernier, Vallée et Jobin, 2003, Asselin, 2005). Cette mutation du travail touche particulièrement les jeunes (Blondin et Lemieux, 2001) et les femmes (Deslauriers, 2000). Globalement, la littérature scientifique s'attardant à cette question illustre bien les impacts de ce que Durand (2004) appelle la centrifugation de l'emploi vers les marchés périphériques du travail, en terme de précarisation des conditions de travail et d'accès restreint aux régimes publics de protection sociale.

Dans le cadre de ce dossier, en nous appuyant sur le cas des camionneurs dans les secteurs dits « général » et du « vrac », profession fortement syndiquée et largement exercée par des hommes de plus de trente ans — et donc *a priori* plus susceptibles d'être mieux protégée contre les aléas inhérents à cette mutation du travail —, nous chercherons à illustrer deux autres dynamiques consubstantielles à cette transformation. *Premièrement*, nous voudrions étayer le lien entre la libéralisation amorcée au milieu des années 1980 en Amérique du Nord et la prolifération de l'emploi atypique. *Deuxièmement*, nous voudrions insister sur ce que nous appelons la *disciplinarisation* de la main d'œuvre, qui se met en place parallèlement à la dégradation des conditions de travail dans le secteur du transport routier des marchandises dans la foulée de sa déréglementation amorcée en 1987.

Notre démarche se déclinera comme suit. Après nous être attardé dans les deux premières sections sur le contexte dans lequel s'est effectuée la déréglementation et illustré la dégradation des conditions de travail dans l'industrie du camionnage au Québec, où l'on assiste à un glissement de l'emploi salarié dans des grandes entreprises vers l'emploi dit autonome, nous présenterons une chronologie des luttes menées par ces camionneurs devenus, bien souvent malgré eux, « indépendants ». Ce retour sur les luttes menées par ces travailleurs permettra de mettre en lumière comment la mutation de l'organisation du travail dans ce secteur d'activité, impose la marchandisation des relations de travail entre les travailleurs et les « donneurs d'ouvrage », ce qui a pour effet de placer ces travailleurs en rivalité les uns avec les autres. Dans un tel contexte, comme nous le constaterons, l'organisation collective des travailleurs en question devient extrêmement difficile et périlleuse. C'est pourquoi nous avons proposé de recourir à la notion de « disciplinarisation de la main-d'œuvre », pour mettre en lumière ce phénomène lié à l'essor de l'emploi atypique dans un contexte de non intervention de la part de l'État.

1. Déréglementation de l'industrie du camionnage au Québec et au Canada

L'encadrement juridique du secteur du transport de marchandises par camion a subi un changement majeur en 1987, deux ans avant l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALE) en 1989¹. En supprimant les règlements sur les tarifs et en libéralisant l'accès à l'industrie, la *Loi de 1987 sur les transports routiers*² adoptée par le Parlement canadien, procède à la déréglementation de l'industrie du camionnage au Canada. Dans le même esprit, le Parlement du Québec abroge sa *Loi sur le camionnage*³ l'année suivante. Les buts visés par ces deux lois étaient d'éliminer les obstacles au commerce et d'harmoniser l'encadrement de cette industrie. Les entreprises de transports pourront dorénavant négocier leur taux avec les demandeurs de services et elles n'auront plus de restriction à respecter au niveau du type de transport effectué, ni au niveau du territoire où leurs véhicules peuvent circuler (Campeau et Moreault, 2002 : 9-10). S'inscrivant dans le processus de libéralisation en cours en Amérique du Nord, cette déréglementation fut justifiée par la déréglementation aux États-Unis d'Amérique (ÉUA)⁴ (Bigras, 1993 : 124⁵) où, selon une étude de l'OCDE (2000 : 24, citée par Campeau et Moreault, 2002 : 12), la nouvelle configuration de l'industrie était caractérisée par l'augmentation du nombre d'entreprises de transport et par la concentration. Plus encore, « la baisse des tarifs de transport et la diminution de la rentabilité économique avaient engendré la réduction des salaires des travailleurs syndiqués » (*Ibid*), tandis que la réglementation concernant le travail dans ce secteur était assouplie. Un peu plus de quinze ans après la mise en place de la déréglementation, ces constats sont également valables pour le Canada :

on observe dans ce métier [le camionnage] une évolution généralisée en ce qui a trait aux conditions de travail qui, à la suite de la vague de déréglementation de l'industrie du camionnage durant les années 1980, se sont grandement détériorées. En outre, c'est la déréglementation qui a favorisé le développement du travail indépendant dans cette industrie. En effet, durant cette période, plusieurs entreprises ont fermé leurs services de transports, vendu leurs camions et fait appel à des camionneurs indépendants, souvent les anciens salariés, pour la livraison de marchandises. Cette situation a engendré entre les camionneurs une concurrence ayant pour effet de tirer leur rémunération vers le bas tout en entraînant une augmentation des heures de travail.

¹ En conformité avec le chapitre 12 de l'*Accord* qui prévoit la libéralisation du « commerce transfrontalier des services ». L'annexe 1212 a trait spécifiquement au « transport terrestre » et prévoyait notamment que « Dans la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur du présent accord, et tous les deux ans par la suite jusqu'à ce que les mesures de libéralisation du transport par autocar et par camion figurant dans les listes des Parties à l'annexe I soient achevées, la Commission recevra et examinera un rapport établi par les Parties sur les progrès réalisés au titre de la libéralisation ». Les gouvernements canadiens n'ont toutefois pas attendu l'échéance et ont procédé promptement à la libéralisation du secteur.

² L.R., 1985, ch. 29 (3^e suppl.)

³ *Loi sur le camionnage*, L.R.Q. c. C-5.1. Le texte complet de la loi est disponible en ligne : <http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-5.1/20060213/tout.html>. Depuis 1988, la loi n'encadrerait plus le secteur du transport général que de manière minimale. Depuis juillet 1998, la loi a été complètement abrogée. Au fédéral, les dernières restrictions à la Loi de 1987 ont été complètement abrogées depuis le 1^{er} janvier 2000.

⁴ Aux États-Unis, la déréglementation du secteur du transport routier de marchandises avait eu lieu sept ans plus tôt, en 1980 (*Motor Carrier Act* sous l'administration Reagan).

⁵ Bigras souligne par ailleurs qu'on avançait aussi, à l'époque, l'argument de l'importance grandissante du transport illégal, ainsi que le lobby des associations de manufacturiers et d'expéditeurs comme cause de la déréglementation.

Par extension, ce phénomène entraîne d'autres conséquences, notamment sur la santé des travailleurs et sur la sécurité du public (Lagacé et Brisebois, 2004 : 31).

Pour sa part, le secteur du transport du vrac a jusqu'ici évité la déréglementation complète. Depuis 1973, ce qu'on appelle la « clause 75-25 » dans le jargon du milieu, assure 75 % des contrats de transport des matières lourdes en vrac octroyés par le gouvernement⁶. Bien qu'en 1998, le secteur du transport « interprovincial » du vrac était déréglementé, tel que prévu dans l'Accord sur le commerce intérieur de 1995⁷, une « entente transitoire », d'une durée de sept ans, a été conclue en 1999 entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI), selon laquelle les camionneurs en vrac continueraient de bénéficier de clauses d'embauche préférentielles sur les travaux du Ministère jusqu'à son échéance le 31 décembre 2006.

2. Un portrait de la dégradation des conditions de travail dans l'industrie du camionnage au Québec

L'industrie du camionnage au Québec et au Canada est extrêmement complexe⁸. On distingue généralement le « camionnage pour compte d'autrui » du camionnage dit « privé », qui désigne les cas où le propriétaire du camion est également propriétaire de la marchandise transportée. Plus encore, la complexité est accentuée par le fait que le camionnage local et provincial relève du *Code du Travail* (Québec), tandis que le transport interprovincial relève du *Code canadien du travail* et qu'il est assujéti à l'Accord sur le Commerce Intérieur de 1995. Le transport international est quant à lui assujéti à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et aux différentes législations sur le travail propre à chaque État américain et à chacune des provinces canadiennes⁹.

En ce qui a trait aux différents statuts des camionneurs, on rencontre, d'une part, des salariés (d'une entreprise de transports ou encore d'agences de placement de conducteurs) et, d'autre part, des camionneurs dit « indépendants », propriétaires de leur véhicule lourd. Parmi les camionneurs propriétaires, il faut encore distinguer les « exclusifs », travaillant avec un seul « donneur d'ouvrage », des « exploitants » qui travaillent pour plusieurs. De plus, le secteur du transport terrestre de marchandises se

⁶ Depuis cette époque, « des dispositions législatives et réglementaires concernant le camionnage en vrac ont été introduites notamment pour donner suite à certaine recommandation du « comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des transport » (Bernier, 1999 :13).

⁷ Accord sur le commerce intérieur, annexe 1408.1, art.6 : « En matière de transport, l'ACI prévoit l'adoption de règles uniformes permettant l'élimination des licences de transports extraprovinciales. De plus, cet accord impliquerait une série de mesures d'harmonisation concernant le poids et les dimensions des véhicules moteurs, les permis d'exploitation d'une entreprise de camionnage extraprovincial, les règles de sécurité concernant les transporteurs routiers, les connaissements. L'harmonisation des formalités administratives touchant la taxe sur les carburants, la taxe de vente et les droits d'immatriculation, ainsi que le protocole d'entente concernant la révision de la réglementation » (adapté de Camo-Route, 2003 :31).

⁸ Le schéma 1 à 3, présenté en Annexe, permet de prendre la mesure de cette complexité.

⁹ Même depuis la signature de l'ALENA, la proportion du transport international à destination ou en provenance du Mexique est minime.

décline en nombreux sous-secteurs liés au type de marchandise transportée, comme les sous-secteurs du transport général, du vrac, du transport forestier, du transport à benne basculante, de la distribution, etc¹⁰. Malgré les quelques tentatives de synthèses effectuées au cours des dernières années, les données disponibles varient souvent d'une source à l'autre selon les découpages qui ont été faits. Les statistiques présentées dans cette section doivent donc être interprétées avec précaution. Cela dit, elles permettent de dégager quelques tendances à l'intérieur de l'industrie et, pour cette raison, il nous est paru essentiel d'y avoir recours afin de tracer un portrait d'ensemble.

Selon l'enquête sur la population active au Canada¹¹, il y avait plus de 271 000 camionneurs en 2004, ce qui représente une hausse de 28 % par rapport à 1987. Lors du recensement de 2001, la catégorie « chauffeur de camion » représentait la profession la plus souvent mentionnée par les Canadiens de sexe masculin (Nix, 2003 : 7). Plus de 97% des travailleurs dans ce secteur sont des hommes (*Idem*). Alors qu'avant la déréglementation, la presque totalité des camionneurs étaient des salariés, aujourd'hui, les camionneurs indépendants représentent près de 20 % de la force de travail de l'industrie au niveau national (Dubé et Pilon, 2006 : 44). Le tableau II (voir l'annexe) dégage un portrait d'ensemble de la situation canadienne. On constate que les transformations découlant de la déréglementation de l'industrie du camionnage ont mené à ce que Durand (2004) appelle la centrifugation du travail vers les marchés périphériques de l'emploi, caractérisée par la multiplication des statuts et la précarisation du travail :

Aujourd'hui, il n'existe presque plus d'entreprises de camionnage avec un siège social, une flotte de camions et des salariés. Ces entreprises se sont démantelées et on fait de plus en plus appel aux camionneurs indépendants», explique le président [de la CSD] » (*Le Soleil*, 17 février 1999).

Le *Rapport du Comité d'experts sur le statut des camionneurs-propriétaires* (1999, ci-après le «Rapport Bernier»), qui note aussi la difficulté d'établir un portrait fiable du secteur, estime le nombre de camionneurs indépendants au Québec varie entre 7000¹² et 12 000, ce qui représenterait de 25 à 40 % des transporteurs dans le secteur du transport général (1999 :7)¹³. Le rapport signale également qu'il y avait, en 1996, plus de 6585 transporteurs oeuvrant principalement dans le secteur de la sous-traitance. Ces estimations sont, grosso modo, reprises dans le cadre des travaux du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général qui avance le chiffre de 10 600 camionneurs indépendants (1999 : 10)¹⁴. Bref, malgré la difficulté d'obtenir des

¹⁰ Seuls les secteurs du transport général et du vrac sont traités dans ce document. Pour une illustration de la répartition des camionneurs selon la catégorie d'emploi au Québec, voir notre tableau I en annexe..

¹¹ Statistiques Canada, no. 75-001-XPF au catalogue, cité par Vincent Dubé et Denis Pilon dans « Encore sur la Route », *L'Emploi et le Revenu en perspective*, Statistiques Canada, printemps 2006, pp. 44-56.

¹² Irwin Bess (2000) estime le nombre de camionneurs indépendants au Québec à 7200 (données de Statistiques Canada de 1997).

¹³ Il est très difficile de suivre l'évolution du nombre de camionneurs indépendants durant la période étudiée bien que la totalité des intervenants que nous avons rencontrés estiment que ce nombre est en progression constante, comme le confirme d'ailleurs les données canadiennes publiées par Statistiques Canada (2004) sur lesquelles nous reviendrons un peu plus loin.

¹⁴ Pour leur part, à partir des résultats d'un sondage de Léger et Léger auprès de 662 sondages téléphoniques auprès de détenteurs de permis de classe 1, âgés de 18 ans et plus, Roy et Filiatrault tracent

statistiques fiables permettant de tracer un portrait fidèle du secteur, ce que l'on retiendra ici, c'est l'importante hétérogénéité des statuts d'emploi dans le secteur du camionnage.

À un niveau plus macrosociologique, la centrifugation de l'emploi vers les marchés périphériques du travail peut aussi être constatée par la croissance soutenue du « camionnage pour compte d'autrui » par opposition au « camionnage privé », moins susceptible de recourir aux camionneurs-proprétaire pour le transport de marchandises¹⁵. Au Québec, alors qu'il ne représentait qu'un modeste 9 % des revenus de l'industrie en 1980, le camionnage pour compte d'autrui est passé à 23 % de l'ensemble de cette activité en 1991¹⁶. Depuis 1987, la « presque totalité de la hausse du nombre de camionneurs a été attribuable au segment pour compte d'autrui » ce qui « semble refléter une hausse dans le recours à l'impartition » (Dubé et Pilon, 2006 : 44)¹⁷. Cela se traduit également par une croissance du nombre de camionneurs indépendants au Canada, dont le nombre a doublé entre 1987 et 2003 (voir le tableau III en annexe). La tendance à la centrifugation de l'emploi n'est pas conjoncturelle et constitue une nouvelle donne dans l'industrie (Roy et Bigras, 1999)¹⁸. La progression importante du nombre de camionneurs propriétaires est aussi relevée dans les travaux de Nix qui avancent deux raisons pour expliquer le recours accru à ce type de main-d'œuvre. *Premièrement*, « il y a plusieurs décennies, avant la déréglementation, les employés des grosses entreprises de camionnage se sont syndiqués et le recours aux propriétaires-exploitants était une façon de diminuer le pouvoir des syndicats (...) Les travailleurs autonomes (propriétaires-exploitants) ne se sont pas syndiqués ». *Deuxièmement*, « après la déréglementation, les pressions concurrentielles dans l'industrie sont devenues intenses et le recours aux propriétaires-exploitants a permis aux transporteurs d'accroître ou de réduire leur capacité avec l'évolution du marché (...) Plutôt que d'avoir à acheter des camions et à embaucher (et à former) des camionneurs, les entreprises pouvaient tout simplement signer des contrats avec autant de propriétaires-exploitants qu'elles avaient besoin (...) Les camionneurs pouvaient tout

un état des lieux de la situation (en 2000) dans l'industrie du camionnage au Québec qui permet de constater l'importance qu'y occupent les camionneurs « indépendants » propriétaires de leur camion (14,6 % des effectifs) et des « salariés » d'agence (7.1 %), occupant une position mitoyenne sur le marché de l'emploi (voir le tableau I en annexe). Notons par ailleurs qu'il semble que la situation soit semblable dans le secteur du vrac où autant, sinon plus, de camionneurs travaillent à leur compte.

¹⁵ En 2006, 97 % des emplois dans le secteur du transport pour compte propre étaient des emplois salariés, les travailleurs indépendants (les camionneurs propriétaires) ne comptant que pour 3 % de la main d'œuvre. Dans le secteur du transport pour compte d'autrui, les camionneurs indépendants représentent le tiers de la main d'œuvre (Dubé et Pilon, 2006 : 45).

¹⁶ Portrait du Camionnage, ACQ. [http://www.carrefour-acq.org/5_0/new2.html]. Statistiques tirées de Industrie Canada, « Le camionnage au Canada : Portrait de l'industrie 1998 ».

¹⁷ Il y a un écart important entre ces statistiques qui indique qu'en 1987 le transport privé et pour compte d'autrui était présent dans des proportions équivalentes (50-50) et les données du CAMO-ROUTE (2003) qui avance que la répartition était de 75 % (transport privé) et 25 % (pour compte d'autrui). Quoi qu'il en soit, l'ensemble des données disponibles pointe vers un glissement du transport privé vers le transport pour compte d'autrui au cours des 20 dernières années. Selon les données de CAMO-ROUTE (2004), la proportion du transport pour compte d'autrui, dans les entreprises possédant plus de 3 camions, atteignait 43.1 %.

¹⁸ Entre 1994 et 1999, « Près de 60 % des entreprises les [il s'agit des camionneurs-voituriers indépendants] ont utilisés davantage depuis cinq ans, et la tendance se poursuivra pour les cinq prochaines années, près de la moitié d'entre elles prévoyant continuer à les utiliser de plus en plus. Parmi les autres entreprises, on prévoit plutôt ne rien changer à cet égard, et seule une infime minorité les utilisera moins » (p.10).

aussi facilement être congédiés ou on pouvait ne pas avoir recours à leurs services aussi souvent » (2003 : 33).

D'autre part, la multiplication des statuts d'emploi se traduit parallèlement par la multiplication des formes que prend la rémunération. Une enquête de la firme Léger et Léger réalisée en février 2000 auprès de 662 camionneurs québécois permet de constater que, parmi les camionneurs propriétaires, seuls 12,6 % étaient payés à l'heure (4,2 % sont payés « à la semaine »). Le plus souvent, les camionneurs-propriétaires sont payés « au mille » (26,3 %) ou « au kilomètre » (7,8 %). Plus de 21 % sont payés « au voyage » et 9,5 % selon un « pourcentage de la facture ». Les non-propriétaires sont quant à eux payés « à l'heure » dans une proportion s'élevant à plus de 60 %.

La flexibilisation du travail engendrée a également un impact sensible sur la précarisation des conditions de travail et les revenus des camionneurs indépendants. Déjà en 1990, Raymond Bréard, vice-président de l'Association du camionnage du Québec (ACQ), soulignait que « les revenus des camionneurs indépendants (avaient) fondu comme neige au soleil en l'espace de deux ans. (...) En 1987, un voiturier recevait en moyenne 800 \$ pour un voyage entre Montréal et Toronto. On lui offre maintenant entre 250 \$ et 300 \$ » (*Les Affaires*, 23 juin 1990)¹⁹. En 1999, selon une étude du Centre québécois de logistique appliquée, les camionneurs roulaient en moyenne 3000 heures par année, soit une moyenne de 60 heures par semaine, cinquante semaines par année. Leur salaire variait entre 4,76 \$ et 8 \$ de l'heure. En 2000, l'enquête de Léger et Léger (citée plus haut) estimait le revenu moyen des camionneurs à 30 009 \$ annuellement, soit 82,5 % du revenu des camionneurs non propriétaires qui s'établissait à 36 385 \$²⁰. De plus, l'enquête estimait l'endettement moyen des camionneurs propriétaires à 75 000 \$. Plus de 70 % des camionneurs propriétaires et 55,1 % des non-propriétaires déclaraient que leurs conditions de travail s'étaient dégradées au cours de cinq dernières années²¹.

¹⁹ Le tableau IV (voir en annexe), tiré des travaux de Mckeown et Rea (1998) met aussi en évidence l'impact de la déréglementation sur les salaires dans l'ensemble de l'industrie (transport pour compte d'autrui).

²⁰ Les données compilées à partir de l'Enquête sur la population active (2004) de Statistiques Canada et publiées dans l'article de Dubé et Pilon (2006) déjà cité, semblent, à première vue, illustrer un renversement de la situation : le revenu annuel moyen d'emploi des travailleurs autonomes (camionneurs indépendants) s'établissant désormais à 38 780 \$, c'est-à-dire l'équivalent du revenu moyen des camionneurs salariés (38 770 \$). Ces données doivent toutefois être reçues avec précaution car, comme le soulignent les auteurs, les travailleurs autonomes travaillent un plus grand nombre d'heures par semaine (49 versus 47) et que « ces chiffres peuvent globalement représenter une sous-estimation des heures réelles de travail des camionneurs effectuant des longues distances » (Dubé et Pilon, 2006 : 53). De plus, ces données ne tiennent pas compte des coûts additionnels des camionneurs indépendants qui doivent payer leur outil de travail (le camion et la remorque), ce qui représente souvent des sommes considérables. Quoiqu'il en soit, les différents intervenants rencontrés lors de nos recherches semblent unanimes à souligner que, depuis la fin des années 90, la conjoncture économique a fait en sorte que les conditions des camionneurs indépendants se sont quelque peu améliorées. Cela étant dit, tous sont également unanimes à avancer que la rémunération des camionneurs indépendants est encore largement inférieure à celle des camionneurs salariés et, plus encore, à celle qui avait cours avant la libéralisation du secteur.

²¹ En moyenne, 15,3 % des camionneurs envisageaient de quitter le métier. Chez les propriétaires de leur véhicule lourd, cette proportion grimpeait à 19,3 %.

Dans un contexte où « les propriétaires-exploitants n'ont pas reçu d'augmentation depuis plus de dix ans » (Nix, 2003 : 24), il semble donc acceptable d'estimer que les différences de revenu moyen après impôt entre les camionneurs salariés et les camionneurs propriétaires sont sensiblement les mêmes qu'en 1997 : « Quels que soient les taux précis pour les propriétaires-exploitants ou les camionneurs salariés, ou la gamme des valeurs autour de ces moyennes », c'est dans cette enquête que l'on décrit le mieux la situation des camionneurs » (Nix, 2003) :

Au cours de cette année [1997], environ 62 % des propriétaires-exploitants ont déclaré des gains totaux inférieurs à 20 000 \$. Et les gains moyens (avant impôt) pour les propriétaires-exploitants au cours de cette année n'étaient que de 18 300 \$. Les camionneurs salariés s'en sont mieux tirés avec des revenus moyens de 33 000 \$ pour les transporteurs à compte d'autrui et de 32 600 \$ pour les transporteurs privés (Nix, 2003 : 25)²².

D'autre part, les camionneurs propriétaires dits indépendants ont un accès beaucoup plus restreint à différents régimes de protection sociale. Seulement 12,3 % des propriétaires ont accès à un régime d'assurance, 6,2 % à des congés payés, 5,6 % à un régime de retraite (contre respectivement 50,1 %, 46,9 % et 32,0 % pour les non-propriétaires). Par ailleurs, l'enquête de Léger et Léger constate que le nombre d'heures travaillées par les premiers est beaucoup plus important (74h/semaine versus 59h/semaine)²³.

Dans le secteur du vrac, bien que des données correspondantes ne soient pas disponibles, l'Entente transitoire 1999-2006 a certainement contribué à immuniser en partie les camionneurs-artisans bien qu'ils aient, eux aussi, été fortement touchés par les hausses successives du coût du carburant au fil des ans. Cela dit, ceux-ci semblent vivre sur du temps emprunté, car même ceux qui croient que la transition s'est fait « en douceur » dans le secteur du transport général, estiment que la situation risque d'être perturbée lorsque l'entente arrivera à échéance²⁴.

Notons enfin que la situation québécoise n'est pas exceptionnelle. La dégradation des conditions de travail des camionneurs en Amérique du Nord est un phénomène généralisé. Les travaux de Belman et Monaco illustrent bien l'importance de la précarisation des conditions de travail des camionneurs aux États-Unis, tous secteurs confondus. Ces auteurs constatent que les revenus des camionneurs américains ont

²² Voir le tableau V (en annexe).

²³ « Un représentant syndical expliquait que ce métier est maintenant perçu comme un esclavage moderne (...) Un intervenant d'un organisme réglementaire soutenait, quant à lui, que personne n'est intéressé à demeurer en affaire s'il considère que la rémunération n'est pas juste ». (dans Campeau et Moreault, 2002 : 25). Dans ce contexte, il n'est pas surprenant qu'on constate aujourd'hui une pénurie de main d'œuvre dans le secteur (Dubé et Pilon, 2006 : 44). Selon les données, du Global Insight (2005), la pénurie de camionneurs existe aussi aux ÉUA.

²⁴ « Après le transport aérien et le transport routier général de marchandise, la déréglementation frappera d'ici peu le transport de personnes par autocar et le transport routier de vrac. Si la déréglementation s'est **opérée en douceur** [nous surlignons] dans les deux premiers secteurs, on craint que le passage à la libre concurrence fasse des victimes dans les deux autres (Daniel Germais, *Les Affaires*, 24 juin 1999) ». La signature de l'entente transitoire, en 1999, permettra de gagner du temps en repoussant la déréglementation complète à 2007.

décliné de plus de 25 % entre 1979 et 1991 (1999 : 24). S'appuyant sur les données d'une enquête du « *University of Michigan Trucking Industry Program* » effectuée auprès de 361 camionneurs, ils estiment qu'entre un quart et un tiers des camionneurs indépendants (*“owner-operators”*) « *are not earning sufficient revenue to pay both for their equipment and earn a reasonable living and that these individuals tend to self-exploit by working without pensions, medical insurance or time off of work* » (1999:7). À l'aide de modèles économétriques, ils estiment par ailleurs que plus de la moitié de cette diminution est due à la dérégulation de l'industrie. D'autre part, constatant la désyndicalisation importante du secteur du camionnage, ils estiment qu'une « resyndicalisation » qui ramènerait le taux de syndicalisation dans l'industrie au niveau des années 70, permettrait de compenser l'autre moitié de la chute constatée en termes de revenus (1999 : 25).

3. Chronologie des luttes menées par les camionneurs indépendants : la difficulté de s'organiser collectivement²⁵

L'enquête Léger et Léger de 2000 mettait aussi en relief que les camionneurs propriétaires sont moins bien organisés collectivement que les camionneurs non propriétaires salariées. Moins du cinquième d'entre eux étaient alors membre d'une association (18,9 %) ou d'un syndicat (18,9 %). Les camionneurs non propriétaires étaient quant à eux syndiqués dans une proportion de plus de 36,9 %. Seul 4,1 % étaient membres d'une association²⁶. Dans ces conditions, il n'est guère surprenant que les camionneurs indépendants cherchent à s'organiser depuis près de 20 ans. Cette section présente une chronologie abrégée²⁷ des luttes menées par ces travailleurs entre 1990 et 2005²⁸. À cet égard, il est important de souligner que le cas du Québec est particulier puisqu'il s'agit de la seule province canadienne où les camionneurs indépendants se sont regroupés au sein de structures syndicales ou quasi-syndicales²⁹.

Très vite après la mise en place de la déréglementation, les camionneurs indépendants ont senti le besoin de se regrouper afin de défendre leurs intérêts. Ainsi, la même année, l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du

²⁵ Pour retracer la chronologie des moments forts des luttes menées par les camionneurs indépendants du Québec, nous nous sommes appuyés sur la base de données *Eureka*²⁵ qui nous a permis de recenser plus de 485 articles comportant les lexèmes « camionneurs » et « indépendants » publiés dans la presse francophone entre le 6 mai 1990 et le 13 janvier 2006.

²⁶ Les travaux de Dubé et Pilon mettent aussi en évidence la persistance de la sous-syndicalisation des camionneurs indépendants à l'aide des données de l'Enquête sur la population active de 2004. Selon les données compilées par ces auteurs, environ 25 % des camionneurs salariés canadiens étaient syndiqués. Dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, où l'on retrouve la très grande majorité des camionneurs indépendants, le taux de syndicalisation est inférieur d'un tiers (2006 : 50).

²⁷ Pour une chronologie complète, voir Noiseux, Y. « Chronologies des luttes menées par les camionneurs indépendants au Québec », à paraître.

²⁸ Nous présenterons ici un aperçu des luttes menées par les camionneurs indépendants œuvrant dans le secteur du transport général et du transport du vrac. Les luttes menées par les camionneurs du secteur du transport forestier, étroitement liées avec le conflit sur le bois d'œuvre et les luttes menées par les groupes environnementalistes exigeraient un dossier complet.

²⁹ La contestation actuelle des accréditations par les donneurs d'ouvrage à la CTQ fait toutefois en sorte qu'il ne s'agisse pas de travailleurs syndiqués au sens propre. Nous y reviendrons.

Québec (APCRIQ) naissait. L'association organise, en mai, un blocus routier dans de nombreuses régions³⁰ du Québec. À son apogée, plus de 1500 camionneurs-propriétaires participent au mouvement de contestation³¹ et revendiquent : 1) un meilleur contrôle routier par le biais d'une escouade chargée d'assurer que les camionneurs américains et canadiens opèrent en conformité avec les normes et règlements de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)³² ; 2) un code de déontologie du camionnage; 3) la réalisation d'un contrat type avec tarifs de référence³³; et 4) la diminution du coût des permis. Au même moment, un second conflit éclate, cette fois dans le secteur du vrac. Les membres de l'Association nationale des camionneurs-artisans (ANCAI), qui représente 3000 des 9000 transporteurs de vrac au Québec, mettent en place des moyens de pression qui culminent avec une manifestation devant le Parlement à Québec³⁴. L'ANCAI revendique le maintien des quotas de contrats pour les camionneurs artisans lors des travaux publics du gouvernement³⁵. En juillet 1990, le *Rapport Charbonneau sur l'industrie du camionnage* (secteur du transport général), issu du processus de consultation mis en place à la suite du conflit, est rendu public et prône un meilleur contrôle routier, surtout aux postes frontières ; le dépôt des contrats à la Commission des Transports du Québec (CTQ) et un meilleur accès à la profession et à la formation. Après la parution du rapport Charbonneau, une relative paix s'installe dans le secteur du camionnage entre 1991 et 1997.

En septembre 1992, la Coopérative canadienne des propriétaires de camions-remorque indépendants est créée. Les 55 000 camionneurs indépendants canadiens sont visés. La coopérative offre des services d'achat et de formation aussi bien aux grands propriétaires de transport qu'aux indépendants³⁶. Le gouvernement fédéral accorde une subvention au démarrage de 1.8 millions de dollars à la coopérative³⁷. L'antagonisme entre les grands regroupements de camionneurs indépendants et le gouvernement semble disparaître³⁸. Ce ne sera que partie remise, puisque des conflits majeurs éclateront à la fin des années 1990.

³⁰ Abitibi, Bois-Franc, Montérégie, Beauce.

³¹ Le conflit connaîtra aussi une extension à l'extérieur des frontières du Québec. Des barrages routiers se forment sur le bord de l'autoroute 401 en Ontario.

³² « Ces derniers seraient dans l'illégalité selon l'APCRIQ car ils payent rarement leurs taxes sur le carburant, leur permis local de sous-traitance et leurs assurances. Ils peuvent ainsi réduire leurs prix. C'est ce qu'on appelle du cabotage dans le jargon du milieu. La pratique est interdite, mais elle existe » (*Les Affaires*, 23 juin 1990)

³³ 1.18 \$ le mille pour les véhicules à deux essieux, 1.26 \$ le mille pour les véhicules à trois essieux et 0.96 \$ le mille pour les véhicules vides.

³⁴ Suite à une injonction, qui sera respectée, le nombre de camions présents autour du Parlement est limité à 250.

³⁵ La « clause 75/25 » leur assure 75 % du transport des matières lourdes en vrac.

³⁶ Pierre Miller, le fondateur de l'ACPRIQ est nommé président de la *Coop*.

³⁷ Deux coopératives sont en fait créées, l'une dans l'est canadien et l'autre dans l'ouest.

³⁸ Le président Miller déclare que : « La TPS et le libre-échange sont deux autres 'maux' qui n'en seraient plus ». Il ajoute que « la TPS est la plus belle taxe, parce qu'elle est entièrement récupérable par le transporteur, ce qui ajoute à sa compétitivité » et « qu'en ce qui concerne le libre-échange, on se rend compte que le volume de transport transfrontalier est exactement le même qu'avant l'entrée en vigueur de l'accord canado-américain » (*Le Devoir*, 9 septembre 1992).

L'année 1997 voit la création de deux syndicats de camionneurs indépendants au Québec : le Syndicat des Routiers Autonomes du Québec (SRAQ) et le Syndicat National des Transports Routiers (SNTR). Le premier, affilié à la Centrale des syndicats démocratiques (CSD), élabore une stratégie d'intervention et d'action qui s'articule autour de deux axes : la représentation auprès des gouvernements et la mise sur pied d'un réseau d'entraide entre les routiers autonomes du Québec. Cette stratégie se distingue du syndicalisme traditionnel qui cherche plutôt à recourir à la négociation collective avec les expéditeurs et les « donneurs d'ouvrage ». Le second syndicat, affilié à la Confédération des syndicats nationaux (CSN), regroupe des camionneurs indépendants (*ex-Teamsters*, Fédération des travailleurs du Québec, FTQ) du port de Montréal. Après avoir cherché à imposer une négociation sectorielle en exigeant des modifications au *Code du travail* et en réclamant l'accréditation multi-patronale, la CSN se rabattra sur une stratégie plus traditionnelle visant à chercher à former des unités syndicales, entreprise par entreprise, en faisant valoir que les camionneurs dits indépendants pouvaient être assimilés à des « salariés ».

L'année 1998 sera celle de deux transformations majeures dans le secteur du camionnage au Québec : la déréglementation du secteur du transport du vrac « interprovincial » et l'adoption de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*³⁹. Alors que cette dernière implique paradoxalement une « re-réglementation » de l'industrie, la première s'inscrit tout à fait dans la foulée du mouvement de dérégulation de l'industrie engagée en 1986, par suite de la signature de l'ALE et renforcée en 1994 par l'entrée en vigueur de l'ALENA. Malgré les protestations des camionneurs indépendants qui estiment qu'il menace la survie de leur industrie, le projet de loi 430 est adopté en juin 1998⁴⁰. Cette loi se distingue de la *Loi sur le camionnage* de 1988, car elle concerne toutes les entreprises qui font circuler des véhicules lourds. Elle a la particularité d'introduire la notion de « coresponsabilité », permettant d'impliquer non seulement les camionneurs indépendants, mais aussi les donneurs d'ouvrage en cas d'infraction aux règlements. De plus, la loi se fait plus coercitive. Des condamnations à répétition pourront désormais entraîner la fermeture d'une entreprise de transport sous-traitant à des camionneurs délinquants. En mars 1999 a lieu le dépôt du *Rapport du comité d'experts sur l'industrie du camionnage* (le « Rapport

³⁹ L.R.Q. c. P-30.3.

⁴⁰ Dans la foulée de l'accident de Les Éboulements, mais aussi réclamée par les représentants de l'industrie, la nouvelle réglementation qui entre en vigueur a pour objectif d'améliorer la sécurité routière et la protection du réseau routier. Notons qu'à l'époque les entreprises de transport ont généralement été satisfaites par la loi malgré, disaient-ils, le « fardeau réglementaire déjà existant ». Les syndicats, largement favorables à l'amélioration du contrôle routier, se sont tout de même opposés à la loi : « Selon un intervenant de milieu syndical, les camionneurs seraient contre la projet de loi 430, car, [par opposition aux travailleurs salariés], ils ne reçoivent pas la rémunération nécessaire pour la respecter, pour assurer l'entretien de leur véhicule tel qu'elle le prescrit. Un autre interlocuteur syndical s'insurgeait contre l'augmentation du nombre d'heures de conduite qui fait l'objet de discussion entre les intervenants gouvernementaux et ceux des milieux d'affaires. Aux États-Unis, la norme à cet effet est de 10 heures alors qu'au Québec, c'est 15 heures de travail par jour, dont un maximum de 13 heures de conduite (...) Les syndicats ont bloqué cette tentative et revendiquent plutôt une diminution du nombre d'heures de conduite. (...) Quoi qu'il en soit, il faut, selon lui, s'assurer que les normes existantes [celles qui existaient avant le projet de loi 430] soient respectées » (Campeau et Moreault, 2002 : 43).

Bernier ») annoncé dans la foulée des manifestations de l'automne 1998⁴¹. Il reconnaît la nécessité d'une action gouvernementale à l'égard des camionneurs-propriétaires et recommande au gouvernement de modifier le *Code du travail* et de permettre la syndicalisation des camionneurs indépendants sur une base sectorielle⁴². À la suite du dépôt du rapport, la CSD et la CSN demandent qu'une législation particulière aux camionneurs-propriétaires, s'inspirant du rapport et de la *Loi sur le statut de l'artiste*, soit adoptée rapidement lors des travaux sur la réforme du *Code du travail* menés au *Conseil consultatif du travail et de la main-d'oeuvre* (CCTM) au printemps 1999. Ils estiment que la législation spécifique au camionnage devrait comporter les caractéristiques minimales suivantes : 1) le droit d'association ; 2) la reconnaissance du statut de travailleur autonome pour les camionneurs-propriétaires impliquant la reconnaissance des droits collectifs ; 3) le pluralisme syndical⁴³ ; 4) le droit à la négociation ; 5) la reconnaissance d'un mode approprié de regroupement d'employeurs aux fins de négociations collectives ; 6) la définition de secteurs et de sous-secteurs appropriés. Bref, les camionneurs qui se retrouvent projetés dans un cadre de relations commerciales veulent accéder à un régime de relations de travail et de négociation collective⁴⁴.

En septembre 1999 éclatera le conflit le plus important depuis la déréglementation; la hausse du carburant contribuant à exacerber le sentiment d'urgence chez les camionneurs indépendants. Initiés par la base, de nombreux barrages routiers seront érigés à l'automne 1999⁴⁵. Le gouvernement du Québec obtiendra une injonction de la Cour supérieure qui ordonne aux camionneurs et à leurs leaders syndicaux de mettre un terme sur-le-champ à leurs moyens de pression, dont le blocage des routes (*La Tribune*, 9 octobre). La CSN et la CSD s'objectent fortement, qualifiant l'injonction de « coup de matraque digne de l'ère Duplessis » (*Le Devoir*, 9 octobre)⁴⁶. Suite à des

⁴¹ Bernier, Jean, Georges Marceau et Michel Towner. Avril 1999. *Rapport*, Comité d'experts sur le statut des camionneurs-propriétaires, Québec. [<http://www4.bnquebec.ca/pgq/2003/2613811.pdf>]

⁴² Selon le *Code du Travail*, seuls les travailleurs étant dans une situation de subordination hiérarchique peuvent faire partie d'un syndicat. Il faut préciser qu'un expert, Michel Towner, présentera une opinion dissidente avançant qu'il n'existe pas dans la législation fédérale de contexte qui permet, sans condition, l'accréditation multipatronale (p. 188).

⁴³ Demande à laquelle s'oppose la FTQ.

⁴⁴ « La CSD et la CSN demandent une loi pour régir l'industrie du camionnage », Montréal, 13 octobre 1999. [<http://www.csn.qc.ca/Pageshtml17/LettreLoiCamion.html>].

⁴⁵ Début octobre, environ 300 véhicules lourds sont immobilisés près de Val-d'Or et de Rouyn-Noranda. Le 4, « environ 150 camionneurs ont immobilisé leur véhicule sur la route, à Saint-Roch-de-Mékinac pour manifester leur impatience devant la lenteur du gouvernement à étudier leur situation et pour protester contre la hausse du coût du pétrole » (*La Presse*, 5 octobre 1999). D'autres routes sont également bloquées à La Tuque, en Haute-Mauricie., à Montréal, au Saguenay Lac-St-Jean (*Le Quotidien*, 7 octobre). Le 8 octobre, « plus de 1500 poids lourds forment 28 points de rassemblement et des convois roulant au ralenti ».

⁴⁶ Bien que les barrages deviennent moins hermétiques, de nombreux camionneurs indépendants défient l'injonction. En Estrie, deux cents irréductibles bravent toujours l'injonction leur ordonnant de libérer les routes (*La voix de l'Est*, 12 octobre). Deux jours après l'injonction, plus de 1070 camions étaient toujours réunis au sein de 25 points de rassemblement au Québec (*Le Devoir*, 12 octobre). On assiste à l'escalade des mesures répressives. À Hébertville-Station, trois camionneurs sont arrêtés et 13 véhicules saisis (*Le Devoir*, 12 octobre 1999). « Une centaine de policiers casqués ont forcé les camionneurs rassemblés à la gare de triage du CN, dans l'ouest de l'île de Montréal, à ouvrir un passage pour que d'autres camionneurs puissent accéder aux milliers de conteneurs qui se sont accumulés » (*La Presse*, 12 octobre). Au total 8 camionneurs sont arrêtés au Saguenay, en Mauricie et en Abitibi (*La Presse*, 12 octobre)

rencontres avec les syndicats⁴⁷, on annonce toutefois la tenue du Forum sur le Camionnage qui aura lieu un mois plus tard. Par ailleurs, bien que le ministre Chevrette s'en défendra, l'escalade du conflit dans le secteur du transport général aura des répercussions dans le secteur du vrac où, là-aussi, des moyens de pressions avaient été amorcés depuis 1997⁴⁸. Dans ce sous-secteur, une entente transitoire permettant de sauvegarder une réglementation partielle de l'industrie sera conclue pour la période 1999-2006⁴⁹. En novembre et décembre 1999, a lieu le Forum du Camionnage qui a pour objectif de chercher à résoudre le conflit qui a conduit aux événements du mois précédent et il réunit une quinzaine⁵⁰ de « partenaires » de l'industrie du camionnage et les ministères touchés, soit celui du Travail et du Transport. Les tensions entre les différents représentants des camionneurs s'y feront une fois de plus sentir. Alors que la CSN⁵¹ et la CSD⁵² souhaitent que les camionneurs puissent s'associer à l'un ou l'autre des syndicats (pluralisme syndical), la FTQ propose que le gouvernement légifère pour créer une seule association professionnelle — et non « syndicale » — obligatoire pour tous les camionneurs artisans. Tous — la CSN, la CSD et la FTQ — s'entendent toutefois sur la nécessité d'harmoniser les codes canadien et québécois du travail et sur la nécessité de revenir au contrat type qui avait cours dans les années 1970. La position de la Fédération de l'entreprise indépendante (FCEI) résume assez bien la position des donneurs d'ouvrage : « Pour nous, il s'agit de ne pas oublier que c'est un choix de devenir camionneur autonome plutôt que salarié en une période où il y a une pénurie de conducteurs salariés »⁵³. Pour les « donneurs d'ouvrage », le problème découle plutôt du

⁴⁷ La CSD et la CSN sont d'abord exclues des discussions, le gouvernement optant, dans un premier temps, de négocier uniquement avec la FTQ.

⁴⁸ En octobre 1998, d'abord en Outaouais, puis dans l'ensemble du Québec, 21 barrages routiers seront érigés par 5000 camionneurs indépendants paralysant le transport interrégional, interprovincial et international (*Le Droit*, 24 octobre 1998)⁴⁸. L'ANCAI et le Syndicat des routiers autonomes du Québec (SRAQ-CSD), veulent obtenir du gouvernement une protection en vue de la déréglementation du transport en vrac, inscrite dans l'ALENA pour l'an 2000.

⁴⁹ En fait, il s'agit de deux protocoles, l'un d'une durée de cinq ans dans le secteur du transport forestier — non traité dans ce dossier — et un autre, d'une durée de sept ans, dans le secteur du vrac. Cette victoire pour les camionneurs-artisans du secteur du vrac leur permettra « d'acheter du temps » en retardant la déréglementation complète de leur industrie.

⁵⁰ On y retrouve des représentants des organisations syndicales et de « donneurs d'ouvrage », ainsi que des représentants du ministère des transports et du Travail.

⁵¹ La CSN suggère des amendements au *Code du travail* afin de permettre l'accréditation multipatronale (Roger Valois, *La Presse*, 8 décembre 1999).

⁵² La CSD préconise plusieurs amendements au *Code du travail*, « des changements qui pourraient se faire rapidement, d'abord pour harmoniser le code du travail québécois au code fédéral puisque la grande majorité des camionneurs visés font du transport interprovincial » (François Vaudreuil, dans *La Presse*, 8 décembre 1999).

⁵³ La FCEI menace même de ne plus faire affaire avec les indépendants : « Les donneurs d'ouvrage ne sont pas obligés d'engager des camionneurs autonomes (...) On le fait présentement parce que c'est payant de le faire (...) Si les camionneurs se syndiquent et exigent des prix faramineux, il est clair que l'on embauchera davantage de travailleurs salariés » (Pierre Cléroux, vice-président de la FCEI, *Le Devoir*, 1^{er} février 2000). Les associations d'entreprises du transport routier de marchandises et les associations d'expéditeurs manifestent leur opposition à l'idée d'élargir le *Code du travail* [car les camionneurs propriétaires seraient non pas des employés salariés, mais des entrepreneurs]. Ces associations privilégient l'option « d'un regroupement obligatoire [de ces petits entrepreneurs] au sein d'associations (...) responsables de faire appliquer des standards et des normes de gestion ». L'ACQ précise cependant que tout changement

trop grand nombre de routiers indépendants et de leur difficulté à bien gérer leurs affaires. Ainsi, « plutôt que de privilégier la syndicalisation dans le domaine du camionnage, mieux vaut songer à des crédits d'impôt ou à quelque aide gouvernementale » (*Le Devoir*, 1^{er} février 2000). À la clôture des travaux du Forum sur le camionnage, les positions des « partenaires » resteront sensiblement les mêmes et les actions concrètes tarderont à venir.

Avant même que les conclusions du Forum sur le camionnage puissent être présentées, une nouvelle hausse subite des coûts du carburant, en janvier 2000, allait, une fois de plus, toucher durement les camionneurs indépendants. Les syndicats réclament à l'unisson que les « donneurs d'ouvrage » assument la hausse du carburant⁵⁴. En février, les moyens de pression reprennent. Au Saguenay-Lac-St-Jean, des camionneurs indépendants, assurant n'agir qu'en leur nom, lancent un appel⁵⁵ au débrayage général afin de forcer le gouvernement à adopter rapidement une loi pour mettre de l'ordre dans leur industrie. Une semaine plus tard, des manifestations — et non des barrages routiers — ont lieu en Abitibi, à Matane et à Montréal. La même semaine, le SRAQ-CSD et le SNTR-CSN votent le déclenchement d'une grève générale en reprenant leurs revendications de l'automne précédent. Encore une fois, la FTQ a choisi une stratégie plus patiente qui évite la confrontation⁵⁶. La recrudescence des moyens de pression amorcés par les camionneurs indépendants du Québec conduira à une extension du conflit à l'échelle fédérale. Mille camions sont stationnés en Ontario, des centaines au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve. Là aussi, des injonctions viendront mettre fin aux barrages. Le conflit se dénouera lorsque, lors d'une rencontre réunissant le ministre québécois du Transport, les représentants syndicaux et les organisations patronales dans le secteur du camionnage, le gouvernement reconnaîtra la nécessité de moderniser le *Code du Travail* et s'engagera à ce que les camionneurs obtiennent le droit de négocier et de s'unir au sein d'associations multiples. Celui-ci annonce également la création d'un mécanisme de concertation permanent — le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage — chargé de traiter des « sujets concrets » (livre de bord, formation, protection financière, modification des règles de cabotage), mais surtout, de l'établissement d'un contrat type. Toutes les parties impliquées en ressortent satisfaites⁵⁷.

concernant les relations de travail doit être apporté à l'échelle canadienne de façon à ne pas mettre en jeu l'équilibre concurrentiel.

⁵⁴ LA CSN accuse les entreprises de transport de garder « les ajustements » offerts par les papetières et de ne pas le distribuer aux camionneurs (*Le Droit*, 1 mars 2000).

⁵⁵ Yvon Girard, un militant de la première heure pour l'amélioration des conditions de travail des camionneurs, affirme que ce mouvement doit s'appuyer sur la traditionnelle confrérie des camionneurs, au-dessus des différentes organisations syndicales ». Pour sa part, le vice-président de la CSN met en garde les camionneurs : « On ne veut pas répéter ce qui s'est fait en octobre et que tout le monde au Québec décide de faire ce qu'il veut (...) Si ce n'est pas structuré, il y aura un prix à payer » (*La Presse*, 7 février 2000). Ainsi, encore une fois, le mouvement de protestation s'organise « par le bas ».

⁵⁶ « On ne donne pas d'ultimatum à M. Chevrette », explique Louis Fournier, agent d'information à la FTQ. « La CSN est très bruyante, ce n'est pas notre stratégie. La FTQ tiendra plutôt des assemblées pendant tout le mois de février afin d'informer ses membres et expliquer leur position ». Elle « donne un mois au ministre pour ajuster le prix de l'essence » (*Le Devoir*, 14 février 2000).

⁵⁷ La FTQ, qui avait modifié sa position et accepté l'idée du pluralisme syndical l'avant-veille, affirme que c'est exactement ce que sa centrale demandait : « des associations professionnelles de camionneurs et un contrat type, encadré dans une loi, pour protéger les camionneurs contre les hausses du prix du carburant »

L'annonce de la création du Forum réussira à calmer le jeu pour environ six mois puisqu'en octobre 2000 éclatera un autre conflit majeur, celui du port de Montréal (voir l'encadré).

ENCADRÉ

Le conflit au port de Montréal en octobre 2000 : La chasse aux indépendants

Entre la mise sur pied du Forum en février 2001 et les conclusions annoncées à l'automne 2002, un ultime conflit majeur surgira au port de Montréal. Ainsi, en octobre 2000, une proportion importante des 900 camionneurs du SNTR- CSN, dresse un piquet de grève devant les terminaux de 40 transporteurs routiers devant le du Port de Montréal où ils devaient livrer ou cueillir des conteneurs. La grève, votée à 96,3 %, est illégale puisque le SNTR n'est toujours pas accrédité par le tribunal canadien du travail. Les camionneurs indépendants veulent être payés à l'heure plutôt qu'au voyage et visent une entente globale avec l'ensemble des « donneurs d'ouvrages ». Ils réclament, par ailleurs, une compensation pour la hausse du prix du carburant (La Presse, 24 octobre 2000). Le conflit porte aussi sur l'accréditation des camionneurs indépendants, les syndicats cherchant chacun à syndiquer le plus grand nombre de camionneurs indépendants. Dans ces conditions, les tensions intersyndicales ressurgissent :

Les accusations de pratiques déloyales, de collaboration avec les patrons et de mensonges ont fusé de part et d'autre hier, au cinquième jour du blocus illégal du port et de certaines entreprises de camionnage par le SNTR-CSN. Selon ce dernier, son concurrent de la FTQ, le Syndicat des *Teamsters*, se serait rendu coupable, avec la complicité des employeurs, de maraudage auprès de certains camionneurs des quelque 40 compagnies en grève (...)

(...) « De telles pratiques syndicales doivent être dénoncées parce qu'elles ne servent qu'à réduire la portée d'une lutte qui s'avère très difficile dans l'industrie du camionnage », a déclaré par communiqué le vice-président de la CSN, Roger Valois. « C'est un coup de cochon de la part d'un syndicat de *scabs* », a crûment résumé le porte-parole du SNTR dans le dossier, John David Duncan. Le président de la FTQ, Henri Massé, et le président canadien du Syndicat des *Teamsters* ont immédiatement qualifié les accusations de la CSN de « véritable tissu de mensonges ». « On n'accepte pas que la CSN mette sur le dos de la FTQ et des *Teamsters* ses propres ratés dans le port de Montréal » (...) « Le vrai problème au port de Montréal », estime Henri Massé, « c'est que la CSN n'est pas allée chercher la véritable adhésion des camionneurs » (Le Devoir, 28 octobre 2000).

Le 2 novembre, le Parlement du Québec adopte, à l'unanimité, une loi spéciale (L.Q. 2000, c. 38), issue du projet de loi 157, forçant le retour au travail de tous les camionneurs. Elle prévoit des amendes de 250 à 1 000 dollars par jour pour les camionneurs récalcitrants, et de 7 000 à 35 000 \$ s'ils représentent un syndicat⁵⁸. Le premier ministre Bouchard évoque la « libre circulation des biens » pour justifier sa réponse vigoureuse. Il annonce aussi la mise sur pied d'un groupe de coordination chargé de faire le suivi des événements en ce qui a trait au non-respect de sa loi, de colliger l'information et de recueillir les preuves (La Presse, 4 novembre 2000). Le lendemain, plus de 400 camionneurs défient la loi spéciale et obtiennent l'appui unanime du Conseil Confédéral de la CSN (La Presse, 4-5 novembre 2000). Le 6 novembre, quatre jours après l'adoption de la loi, les camionneurs continuent de la défier et le SNTR-CSN soumet un protocole aux 40 entreprises de transports du port de Montréal (La Presse, 7 novembre 2000). Deux jours plus tard, s'appuyant sur l'argument que le SNTR-CSN « n'a pas su faire la preuve que la majorité des camionneurs visés dans chaque entreprise désiraient qu'il les représente », le Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) refusera à la CSN le droit de représenter officiellement les camionneurs (Le Devoir, 9 novembre 2000). La CSN accusera le tribunal d'agir en mission commandée par le gouvernement. Quoi qu'il en soit, la circulation dans le port de Montréal reprendra progressivement et plusieurs considéreront que la CSN y aura subi un revers cuisant.

(Le Soleil, 26 février 2000). La CSN et la CSD « accueillent très favorablement » les mesures gouvernementales

⁵⁸ Quant à eux, le SNTR et la CSN s'exposent à des peines pouvant aller jusqu'à 125 000 \$ par jour. D'autre part, « Le Service de police de la CUM enquête toutefois sur 26 cas de méfaits, cinq plaintes d'intimidation et 20 manifestations illégales » (La Presse, 7 novembre 2000). Des poursuites pénales seront intentées contre le président de la CSN Marc Laviolette, la CSN, le Syndicat national du transport. Ces amendes sont encore plus élevées que celles prévues dans les nouvelles dispositions au Code de la sécurité routière adoptées en 2000 et que nous avons exposées à la section précédente.

La Loi modifiant la Loi sur les transports de juin 2000 (projet de loi 135) : résultat d'une décennie de luttes

Le projet de loi 135 est adopté⁵⁹ le 16 juin 2000 et ajoute une nouvelle section à la *Loi sur les transports* afin de permettre la création du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général. Elle fait suite aux luttes récentes des camionneurs, mais aussi aux recommandations du Rapport Bernier. Son mandat consiste en « l'adoption d'un contrat type de nature commerciale pour favoriser des relations équitables et harmonieuses entre les acteurs de l'industrie » et à mettre en place un « Centre de médiation et d'arbitrage » et un « Bureau de coût de revient »⁶⁰. Les activités visées concernent le transport par véhicule lourd de « marchandises générales ». Le secteur du vrac est exclu. Les représentants des camionneurs sont les suivants : l'Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses de camions du Québec [ex-Coop des camionneurs⁶¹], (Métallos, FTQ) ; le SRAC-CSD et le SNTR-CSN. Les représentants des « donneurs d'ouvrages » sont : l'ACQ ; le Conseil de l'industrie forestière du Québec⁶² ; l'Association des intermédiaires en transport du Québec (AITQ) et la FCEI⁶³. M. Thellend préside le Forum.

L'article 48.1.18 de la *Loi modifiant la Loi sur les transports*, précitée, prévoit que les camionneurs indépendants seront appelés à voter relativement au versement d'une cotisation obligatoire aux regroupements qui les représentent. Si 50 % et plus des routiers se prononcent en faveur d'une cotisation obligatoire, cette dernière devra être appliquée⁶⁴.

En juin 2001, les organisations syndicales annoncent que les 50 % plus 1 est atteint, « les camionneurs indépendants seront syndiqués » (*La Presse*, 14 juin 2001). Six mois plus tard, en décembre de la même année, la CTQ annonce qu'elle exige que les 5700 camionneurs indépendants s'associent à un syndicat ; 3000 des 5700 camionneurs propriétaires d'un seul véhicule au Québec ayant signé une carte d'adhésion à un syndicat. Le principe du prélèvement des cotisations syndicales à la source (la formule Rand)

⁵⁹La *Loi modifiant la loi sur les transports*, L.Q. 2000, c. 35, modifie la *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12 et la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, L.R.Q., c. P-30.3. Texte de loi disponible en ligne : [<http://www.forum-cam.qc.ca/documents/loi.pdf>] .

⁶⁰ Seuls sont visés par la Loi, les routiers qui : 1) sont propriétaires ou locataires à long terme d'un seul camion tracteur immatriculé au Québec; 2) n'utilisent habituellement que ce seul camion-tracteur ; 3) leur principale activité, dans le cadre de leur entreprise, est de conduire ce véhicule,. Les « donneurs d'ouvrages » visés sont ceux qui font affaire avec les routiers pour faire effectuer du transport routier de marchandises, c'est-à-dire, les exploitants de véhicules lourds; les intermédiaires en services de transports [brokers]; et toute personne demandant ou participant à l'organisation du transport, principalement les expéditeurs Site web du Forum : [<http://www.forum-cam.qc.ca/site.asp?page=accueil>]

⁶¹ En 1999, la Coop des Camionneurs et l'APCCQ fusionnent et s'affilient aux Métallos de la FTQ.

⁶² Aujourd'hui dirigé par Guy Chevrette.

⁶³ La Loi prévoit la nomination de cinq membres, issus de diverses associations, afin de représenter les donneurs d'ouvrage et défendre leurs intérêts au sein du Forum. Les donneurs d'ouvrage intéressés peuvent communiquer avec ces représentants afin de faire valoir leurs intérêts à l'occasion des travaux du Forum. (tiré du site web du Forum).

⁶⁴ Notons que la majorité des transporteurs et des expéditeurs rejetaient fortement l'idée que les routiers se syndicalisent. Pour eux, ces travailleurs autonomes ne sont pas des employés salariés, mais des entrepreneurs et doivent plutôt considérer de s'associer au sein d'un regroupement d'employeurs.

s'appliquera. La CTQ donne le droit de syndicalisation à trois centrales: la FTQ, la CSN et la CSD (*Le Droit*, 20 décembre 2001). La décision de la CTQ sera contestée. Les points en litige ont trait au conflit de juridiction (provinciale/fédérale) et le débat sur le nombre total de camionneurs indépendants. Plutôt que de s'engager dans des procédures judiciaires forts coûteuses et complexes, les organisations syndicales ont alors choisi de mettre ce dossier « sur la glace ». Les travaux du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général déboucheront sur de nouveaux développements en octobre 2002. Le nouveau ministre des Transports, Serge Ménard, annonce alors la mise sur pied d'un centre de médiation et d'arbitrage, d'un bureau du coût de revient et l'établissement du contrat type⁶⁵. Ce dernier ne sera toutefois pas obligatoire, comme l'avaient réclamé les organisations syndicales, mais volontaire « en raison de la déréglementation existant dans le domaine du transport aux États-Unis et au Canada depuis les années 1980 » (*Le Devoir*, 30 octobre 2002). Notons enfin que l'expérience a aujourd'hui montré que le contrat type n'est à peu près pas utilisé par les camionneurs propriétaires et, dans ces conditions, l'ensemble des représentants syndicaux considère le forum comme « plutôt moribond ». Les « partenaires » continuent toutefois de se réunir ponctuellement⁶⁶.

D'autre part, il faut aussi souligner que l'adoption en mai 2000 de la *Loi modifiant le Code de la route* (projet de loi 130) a considérablement restreint la possibilité, pour les camionneurs indépendants, d'exercer des moyens de pression en interdisant l'occupation de la chaussée (art. 500) et la circulation à vitesse réduite (art. 500.1) sur le réseau routier québécois. Des nouvelles dispositions (art. 500) rendent aussi possible la saisie des véhicules des manifestants ce qui, dans le cas des camionneurs pour qui celui-ci constitue l'outil de travail, s'avère un frein important à la contestation⁶⁷. Plus encore, « s'il est démontré que la personne déclarée coupable a participé à la planification, à l'organisation ou à la direction de l'action concertée », elle devient passible d'amende variant entre 3000 et 9000 \$ (et de 9000 \$ à 27 000 \$ en cas de récidive). Ce dernier développement de la législation touchant les camionneurs n'est certes pas étranger à l'amenuisement des moyens de pressions des camionneurs indépendants depuis cinq ans, bien que la mise en place du Forum des intervenants y ait sans doute aussi collaboré. Ainsi, même la hausse subite du coût de l'essence à l'été 2005 ne se traduira pas par une recrudescence marquée des moyens de pression⁶⁸.

⁶⁵ Ajoutons qu'en février 2003, le Forum des Intervenants rendra disponible un logiciel disponible en ligne permettant de calculer l'impact de la hausse du prix du carburant. [<http://www.forum-cam.qc.ca/documents/Communique27-02-2003.pdf>]

⁶⁶ Selon les dires d'un représentant de la CSN interrogé, il semble qu'aucune des parties n'ait le courage « d'être la première à abandonner le navire ». Mario Sabourin, des Métallos, estime pour sa part que le Forum fonctionne relativement bien et qu'il n'y a pas de raison de mettre fin à ses activités pour l'instant.

⁶⁷ Les nouvelles dispositions de la loi permettent l'imposition de sévères amendes aux personnes contrevenant à cette nouvelle réglementation. Des amendes de 300 à 600 \$ sont prévues pour une première offense et celles-ci peuvent atteindre 6000 \$ en cas de récidive (art 511.1).

⁶⁸ Notons qu'en Colombie-Britannique, une importante grève de plus de 1000 camionneurs indépendants, invoquant des salaires insuffisants, compte tenu de la hausse du prix de l'essence, aura lieu dans le port de Vancouver. En août 2005, une entente est négociée grâce à un médiateur nommé par le gouvernement provincial. Des manifestations ont aussi lieu au Nouveau-Brunswick. Dans le secteur du vrac, la situation est toutefois différente, l'arrivée à échéance des protocoles d'entente signés en 1999 se

4. *The Next Big Thing* : le conflit annoncé dans le secteur du vrac

Dans le secteur du vrac, la *Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac*⁶⁹ (projet de loi 89) adoptée en décembre 1999, a eu pour effet d'établir de nouvelles règles applicables au camionnage en vrac à compter du 1^{er} janvier 2000. Sa principale caractéristique consiste en l'abolition, sans compensation⁷⁰, des permis de transport du vrac et à la libéralisation du secteur, à l'exception, et ce, pour une durée de sept ans, des contrats octroyés par le Ministère des Transports du Québec :

D'une part, la Loi dérègle l'industrie du camionnage en vrac au Québec, ce qui va dans le sens des accords de libéralisation des marchés. Depuis le 1^{er} janvier 2000, les permis de camionnage en vrac sont abolis et des tarifs réglementés pour tous les secteurs, notamment les suivants : approvisionnement d'usines de transformation (ex. : sel de consommation, sable à béton, minerai); transport dans le secteur privé (ex. : construction domiciliaire ou de centres commerciaux, neige des municipalités où il n'y a pas de clauses préférentielles d'embauche); transport de produits forestiers (ex. : copeaux, billots provenant de la forêt privée).

D'autre part, la loi maintient, pour une période de sept ans, des clauses préférentielles d'embauche prévues aux contrats de construction et de réfection des routes adjugés par le ministère des Transports du Québec. Cet encadrement pourrait également s'appliquer aux municipalités qui conviendraient d'adopter des clauses préférentielles d'embauche [projet de loi 171]. La répartition de ces travaux de camionnage en vrac entre les camionneurs sera la responsabilité des titulaires de permis de courtage, ces permis demeurant réglementés⁷¹.

L'entente lie le Ministère des Transports, l'ANCAI et le Regroupement des corporations régionales 03, 05 et 06 (Québec, Estrie et périphérie de Montréal). Elle prévoit que les anciens titulaires de permis, que la déréglementation abolit, bénéficieront d'une clause préférentielle d'embauche, applicable par région, en s'inscrivant à la Commission des transports du Québec (CTQ) et à un organisme sans but lucratif de courtage. Des tarifs minimums sont maintenus et les municipalités pourront également recourir aux services de ces camionneurs par l'entremise de l'organisme de courtage de leur région (*Le Devoir*, 15 octobre). Il s'agit là d'une importante victoire pour les camionneurs-artisans de ces régions, leur permettant « d'acheter du temps » en retardant la déréglementation complète de leur industrie⁷². Son échéance ayant été fixée au 31

traduira par la réapparition des moyens de pression des camionneurs artisans. Nous y reviendrons dans la dernière portion de cette chronologie.

⁶⁹ La *Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac*, L.Q. 1999, c. 82 modifie les lois suivantes : *Loi sur les cités et villes*, L.R.Q., c. C-19 ; *Code municipal du Québec*, L.R.Q., c. C-27.1) ; *Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais*, L.R.Q., c. C-37.1 ; *Loi sur la Communauté urbaine de Montréal*, L.R.Q., c. C-37.2 ; *Loi sur la Communauté urbaine de Québec*, L.R.Q., c. C-37.3 ; *Loi sur le ministère des Transports*, L.R.Q., c. M-28 ; *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction*. L.R.Q., c. R-20 ; *Charte de la Ville de Montréal*, L.R.Q., c. C-11.4. Ces lois sont disponibles en ligne : www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca

⁷⁰ La valeur des permis était estimée à 25 000\$.

⁷¹ Ministère des Transports du Québec, [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/camionnage/vrac/index.asp>].

⁷² [<http://www.barreau.qc.ca/journal/frameset.asp?article=/journal/vol32/no17/recherche2.html>]. Selon le *Journal du Barreau*, le nouvel article 47.10 de loi qui prévoit que la Commission consignera au registre le numéro de la région d'exploitation correspondant à celle pour laquelle le permis a été octroyé n'est pas claire « en ce qu'elle pourrait être interprétée de façon à ce qu'un exploitant ne puisse s'inscrire que dans sa région d'origine ».

décembre 2006, il faut s'attendre à ce que la mobilisation des camionneurs-artisans du secteur du vrac reprenne dans les mois à venir. D'ailleurs, des négociations à cet égard entre l'ANCAI (qui s'est associé aux Métallos de la FTQ en 2005) ont repris au début de cette année.

Anticipant sans doute ses nouvelles négociations, notre chronologie des luttes menées nous a permis de constater qu'entre 2000 et 2005, les conflits dans les sous-secteurs du vrac furent plus nombreux que dans le secteur du transport général. Outre les habituels conflits opposants les camionneurs aux donneurs d'ouvrage et au gouvernement, on assiste à des querelles concernant la redéfinition et le respect des limites territoriales régionales où le transport en vrac est géré par des organismes sans but lucratif de courtage chargés d'octroyer les contrats en vertu de la nouvelle réglementation⁷³. De plus, encore une fois, les nouvelles hausses du coût du carburant accroissent le sentiment d'urgence des camionneurs-artisans.

Des « querelles de juridiction » concernant la protection des marchés publics, découlant de l'adoption du projet de loi 89, prendront forme dans les sous-secteurs du vrac. À Québec, des camionneurs-artisans du secteur du vrac de la section Chauveau-Québec contestent l'utilisation par le contracteur Charles-August Fortier inc. d'autres camionneurs pour son transport, ce que permet désormais la loi. Ils manifestent devant les chantiers de construction de la compagnie. Une injonction les forcera à quitter les lieux (*Le Soleil*, 19 juillet 2000). À Thurso dans la région de l'Outaouais, les membres des « Transporteurs en vrac du comté de Papineau » protestent contre les municipalités qui n'embauchent pas des camionneurs indépendants locaux pour exécuter leurs travaux (*Le Droit*, 30 août 2000). La requête des transporteurs artisans en vrac de Papineau sera entendue par la MRC Papineau-Labelle qui invite ses municipalités membres à leur accorder la priorité lorsqu'elles réalisent des travaux municipaux (*Le Droit*, 11 octobre 2000). En 2001, des tensions surgissent aussi dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Fin juillet, la Corporation des camionneurs en vrac de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean demande au ministre des Transports, Guy Chevrette, de modifier, par décret, les limites territoriales du transport en vrac dans la Réserve faunique des Laurentides (*Le Quotidien*, 29 juillet 2001)⁷⁴ comme la *Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac* le permet désormais⁷⁵. L'annonce des projets de construction de routes dans le

⁷³ La carte des régions du camionnage en vrac est disponible en ligne : [\[http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchVrac.asp\]](http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchVrac.asp)

⁷⁴ De manière à ce que les nouvelles balises englobent la route 169 dans son entier et la route 175 jusqu'au kilomètre 135. Par la suite, Claude Girard, le représentant des camionneurs du Lac-Saint-Jean propose de créer une « zone franche » dans le centre du parc des Laurentides, là où règne le litige, pour l'ouvrir à tous les camionneurs, qu'ils soient de Québec, Charlevoix ou du Saguenay/Lac-Saint-Jean. (*Le Quotidien*, 19 juillet 2001).

⁷⁵ « Selon eux, il est absurde que les camionneurs de Charlevoix doivent passer par Chicoutimi ou par Québec pour aller desservir leur territoire dans le parc. Il serait donc plus économique que cette portion du territoire soit desservie par les camionneurs de la région. La Corporation fait en outre valoir que « l'équité économique commande que les investissements doivent se faire au minimum à 50 pour cent dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean » parce que les routes 169 et 175 n'existeraient sans elle. Selon eux, il serait illogique que ce soient les camionneurs de Charlevoix qui profitent des retombées des projets, eux pour qui l'amélioration de ces liens routiers engendre une concurrence pour l'industrie touristique de leur région (*Le Quotidien*, 29 juillet 2001). La loi spécifie toutefois que les limites territoriales ne peuvent être modifiées

parc n'est pas étrangère à la demande⁷⁶. Notons que la « Corporation fait appel à la solidarité régionale pour obtenir gain de cause (...) Ses leaders ont demandé des résolutions d'appui de la part de divers organismes politiques et économiques de la région » (*Le Quotidien*, 29 juillet 2001). Les associations des camionneurs en vrac de Charlevoix et de Montmorency s'opposent à la modification. Le ministre refusera de décréter de nouvelles frontières. Le président de l'ANCAI blâmera le directeur général de la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02, Claude Girard, pour l'échec des négociations (*Le Quotidien*, 26 septembre 2001)⁷⁷.

D'autre part, la « saga de concassage » éclate en Gaspésie en novembre 2001. Forts de l'appui de l'ANCAI, des camionneurs artisans réclament le départ d'un concasseur appartenant à l'entreprise Béton Provincial de Matane et souhaitent qu'une entreprise de Mont-Louis obtienne le contrat de concassage de gravier destiné à la réfection de la route 100, qui relie la 198 et la 299. Une entente est conclue entre les camionneurs, la Commission de développement de la Haute-Gaspésie et le ministère des Transports (MTQ). Elle maintient le contrat avec Béton provincial, mais prévoit la réactivation de trois contrats évalués à plus de 500 000 \$ pour les camionneurs-artisans de la Haute-Gaspésie (*Le Soleil*, 1, 2 et 8 décembre 2001). En mars 2002, des camionneurs-artisans « stoppent » des camionneurs de la municipalité des Îles de la Madeleine transportant du sel de déglacage en provenance de Mines Seleine, à Grosse-Île. Les membres de l'Association des camionneurs des Îles démontrent ainsi leur insatisfaction devant une récente décision du conseil municipal, de procéder par appels d'offres pour des travaux d'infrastructures nécessitant la fourniture de matériaux en vrac. La décision ne sera pas renversée.

L'échéance de plus en plus éminente de l'entente transitoire signée entre l'ANCAI et le gouvernement, incite les membres de l'ANCAI à s'associer aux Métallos : « Il s'en vient aussi des batailles à long terme, dans lesquelles nous serons bien heureux de pouvoir compter sur le poids de la FTQ (...) Par exemple, la déréglementation à laquelle songe le gouvernement pour 2006, dans le transport du gravier, et aussi celle que mijote l'industrie de la forêt pour 2005, dans le transport du bois. Nous avons absolument besoin d'une force supérieure » (Pierre Beaudet, conseiller juridique de l'ANCAI dans *Le Droit*, 25 janvier 2003). Ainsi, en 2003, l'ANCAI signe une entente de service avec les Métallos de la FTQ.

Après le syndicalisme investisseur, voici maintenant le syndicalisme négociateur d'achats en gros. Et cette « évolution du nouveau syndicalisme n'est pas terminée », promet le directeur provincial du Syndicat des métallos [qui] a conclu une entente historique de services avec l'ANCAI, des travailleurs autonomes qui sont ainsi syndicalisés « par la bande ». Ils sont appelés « membres associés », parce que non syndiqués aux termes de la loi. (*Le Droit*, 25 janvier 2003)

qu'avec « l'accord des parties concernées ». Les discussions entre les deux parties avortent même si leurs représentants se sont donc parlés par l'entremise du représentant de l'ANCAI et du ministère des Transports.

⁷⁶ « La Corporation espère obtenir rapidement une réponse du ministre des Transports puisque l'octroi des contrats pour les travaux dans le secteur du lac Tourangeau est imminente et que ceux pour les autres travaux suivront au cours des prochaines semaines » (*Le Quotidien*, 29 juillet 2001).

⁷⁷ « Dans sa lettre, le représentant de l'ANCAI excuse les gestes de Claude Girard par l'inexpérience puisqu'il est nouveau dans l'industrie, mais reconnaît en lui un travailleur "infatigable" », (*ibidem*).

L'entente de services, d'une durée de deux ans et qui sera reconduite en 2005, permet aux camionneurs-artisans membres de l'ANCAI « d'avoir accès à l'expertise juridique de la FTQ, à ses cours de formation sur la sécurité et, surtout, au 'formidable lobby' qu'est capable d'exercer la centrale auprès des autorités politiques et des gros employeurs privés » (Clément Bélanger, président de l'ANCAI dans *Le Droit*, 25 janvier 2003). L'ANCAI demeure toutefois autonome⁷⁸. Les Métallos devront toutefois obtenir l'adhésion une à une de chacun des membres de l'ANCAI, puisque la formule Rand n'est pas applicable aux travailleurs autonomes. À ce jour, les Métallos auraient reçu l'adhésion de la moitié des membres de l'ANCAI.

C'est donc fort de cette nouvelle association que les membres de l'ANCAI renégocient actuellement une entente dans le secteur du vrac avec le gouvernement du Parti Libéral. Dans un contexte où ce dernier a déjà démontré son extrême rigidité dans le cadre de ses négociations avec les organisations syndicales, tout porte à croire que les conflits risquent de réapparaître au cours des prochains mois. L'ANCAI appelle d'ailleurs déjà ses membres à se mobiliser.

Conclusions générales

En revisitant l'évolution du camionnage au cours des vingt dernières années, force est de constater l'impact majeur que la déréglementation a eu sur cette industrie. S'alignant sur la norme états-unienne, la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (fédéral) et la *Loi sur le camionnage* (Québec, 1998) — dont l'objectif était d'éliminer les obstacles au commerce et d'harmoniser l'encadrement de cette industrie — a surtout contribué à la baisse des tarifs de transport, à la diminution de la rentabilité économique et surtout, à la réduction des salaires des travailleurs syndiqués, souvent devenus, par la force des choses, des camionneurs indépendants, évoluant en marge de la protection du *Code du Travail* et relégués vers ce que Durand appelle les « marchés périphériques du travail ». Ainsi, comme le démontre la seconde section de ce dossier, non seulement ces camionneurs ont-ils vu chuter leurs revenus annuels, mais, plus encore, bien souvent, ils ne peuvent pas avoir accès aux régimes de protection sociale.

Fait particulier au Québec, depuis une quinzaine d'années, les camionneurs indépendants ont entrepris de se regrouper afin de chercher à enrayer la dégradation de leurs conditions de travail. Malgré les tensions pouvant exister entre leurs divers regroupements — tensions qui sont certes favorisées par la multiplication des statuts d'emploi au sein de l'industrie —, ceux-ci ont réussi, grâce à de nombreuses luttes sur lesquelles nous sommes revenus et qui étaient généralement initiées par « la base », à ajourner la déréglementation complète dans le secteur du vrac, d'une part. D'autre part, dans le secteur du transport général, ils ont réussi à imposer une certaine re-

⁷⁸ Cette organisation restera autonome et continuera de représenter la structure du camionnage artisan, a expliqué son conseiller juridique Pierre Beaudet. Tandis que le Syndicat des métallos s'occupera de défendre les membres, à raison d'une souscription annuelle de 50\$ l'unité, prise à même la cotisation de 175\$ déjà versée à l'ANCAI.

réglementation de l'industrie. Certes, la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* de 1998 n'a pas satisfait à l'ensemble de leurs exigences, mais, en imposant la notion de coresponsabilité des "donneurs d'ouvrage" elle contribue certainement à limiter les abus les plus graves, en faisant en sorte que ces derniers puissent se voir retirer leurs permis d'opération lorsqu'ils poussent trop loin leurs demandes auprès des camionneurs dits indépendants. Par la suite, la création en 2000 du Forum — permanent — des intervenants de l'industrie du camionnage général, a permis de mettre en place certains outils, notamment par le Bureau du coût de revient, qui ont permis aux camionneurs d'être en mesure de mieux s'ajuster aux fluctuations du marché ainsi qu'à promouvoir un certain dialogue entre les intervenants de l'industrie. Cela dit, le Forum ne parviendra, ni à imposer un contrat type obligatoire, ni à imposer l'association obligatoire de tous les camionneurs indépendants comme le souhaitaient les organisations syndicales ou quasi-syndicales y siégeant. Plus encore, les modifications faites, en mai 2000, à la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière* sont venues couper l'herbe sous le pied des camionneurs indépendants en rendant possible la saisie des véhicules des manifestants. Ainsi, ces mesures, appuyées par l'imposition d'amendes importantes aux récalcitrants, conduisent à la disciplinarisation forcée de la main d'œuvre de cette industrie qui risque de rendre très difficile la mobilisation des camionneurs en vue de la renégociation de l'entente transitoire dans le secteur du vrac prévue pour la fin 2006.

Pour conclure, force est donc d'admettre que, vingt ans après la déréglementation, on assiste à un glissement de plus en plus perceptible — et prévisible — vers l'imposition de la « marchandisation » des relations de travail dans l'industrie du camionnage. Et puisque que, comme le souligne Belman et Monaco « *over-the-road driving is a bad job, possibly a representative bad job in the "new" economy* » (1999: 1), on peut malheureusement s'attendre à ce que, plus globalement, « *the worsening of the conditions of truck drivers in the 1980s and 1990s may then be an example of the consequences to be anticipated when labor market outcomes are determined solely by the market* » (1999: 25). Ce constat est d'autant plus préoccupant que cette industrie en est une qui occupe principalement des hommes, blancs, autrefois largement syndiqués et donc, que les effets délétères que nous avons pu y constater ne sont qu'une version édulcorée de ce qui se trame dans d'autres secteurs de l'économie employant des femmes, des jeunes ou des travailleurs immigrants...

Bibliographie

ASSELIN, Suzanne. 2005. « Conditions de Travail et rémunération », dans *Données sociales du Québec — Édition 2005*, Institut de la statistique du Québec, 2005.

[http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/conditions/donn_sociales05_pdf.htm]

BERNIER, Jean, Georges Marceau et Michel Towner. Avril 1999. « Rapport », *Comité d'experts sur le statut des camionneurs-propriétaires*, Québec.

[<http://www4.bnquebec.ca/pgq/2003/2613811.pdf>]

BERNIER, Jean; VALLÉE, G. et JOBIN, C. 2003. *Les besoins de protection sociale des personnes en situation de travail non traditionnelle*, Ministère du Travail, Publication du gouvernement du Québec, Québec, 807p.

[http://www.travail.gouv.qc.ca/actualite/travail_non_traditionnel/Bernier2003/RapportFinal.html]

BIGRAS, Yvon. Septembre 1993. « La déréglementation de l'industrie du camionnage au Québec : de la théorie à la réalité », *L'actualité économique*, vol. 69, no. 3. pp.123-138.

BESS, Irwin. 2000. « The Cost of Independence : Socio-economic profiles of independant truck drivers », *Statistiques Canada*. (53F0002-XIE, données de 1997)

[<http://www.statcan.ca/english/research/53F0002XIE/53F0002XIE.pdf>]

CAMPEAU, Louise et Francis Moreault, « La déréglementation de l'industrie du camionnage et des écoles de conduite », *Laboratoire d'éthique publique*, INRS Urbanisation, Culture et Société, Janvier 2002.

CAMO-ROUTE. Mars 2003. « Diagnostic du secteur du transport routier 1998 ».

[<http://www.camo-route.com/documents/diamar98.pdf>]

CAMO-ROUTE.. « Diagnostic sectoriel transport routier des marchandises 2004-2005 :Analyse d'enquêtes portant sur la main d'œuvre de l'industrie », 2005.

[<http://www.camo-route.com/documents/diamar05.pdf>]

DESLAURIERS, Lucie. 2000. *Travailler autrement: pour le meilleur et pour le pire ? : Les femmes et le travail atypique*, Conseil du Statut de la femme, Québec, 201p.

[<http://www.csf.gouv.qc.ca/fr/publications/?chaine=atypique&F=recherche&ma=20&submit=rechercher>].

DUBÉ, Vincent et Denis PILON, « Encore sur la Route », *L'Emploi et le Revenu en perspective*, Statistiques Canada, printemps 2006, pp. 44-56.

DURAND, Jean-Pierre. 2004. *La chaîne invisible, Travailleur aujourd'hui : Flux tendu et servitude volontaire*, Éditions du Seuil, Paris.

MATTE, D., D. BALDINO et R. COURCHESNE. 1998. « L'évolution de l'Emploi atypique au Québec », *Le marché du travail*, vol. 19, no 5, gouvernement du Québec.

[[http://www.travail.gouv.qc.ca/publications/rapports/emploi_atyp-tdm.pdf#search=%22Matte%2C%20Baldino%20et%20Courchesne%22](http://www.travail.gouv.qc.ca/publications/rapports/emploi_atypique/atyp-tdm.pdf#search=%22Matte%2C%20Baldino%20et%20Courchesne%22)]

MCKEOWN, L. and W. REA. 1996. "Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994", *Trucking in Canada, 1994*, Statistics Canada. (53-222-XPB) [<http://www.statcan.ca/english/freepub/61-532-XIE/11-mckeo.html>]

MONACO, Kristen A. et Dale L. BELAM, "How Did Truck Drivers' Jobs Become So Bad? The Effects of Deregulation, Technology, De-unionization and Human Capital," *Industrial and Labor Relations Review*, 2001.

LAGACÉ, Chantal et Alexis ROBIN-BRISEBOIS. Janvier 2004. *Travail indépendant et rapport collectif de travail : étude de six regroupement de travailleurs indépendants*, Groupe de recherche sur les transformations du travail, des âges et des politiques sociales (TRANSPOL), INRS Urbanisation-Société et Culture, Montréal. 147p.

[http://www.transpol.org/pdf/transpol_rapport18.pdf]

LÉGER ET LÉGER. Février 2000. « Études de la situation de travail des camionneurs au Québec », Rapport de recherche préliminaire, étude réalisé pour le compte du Ministère des Transport, direction de la mobilité en transport. 50p.

[http://www.forum-cam.qc.ca/documents/forum_sondage.pdf]

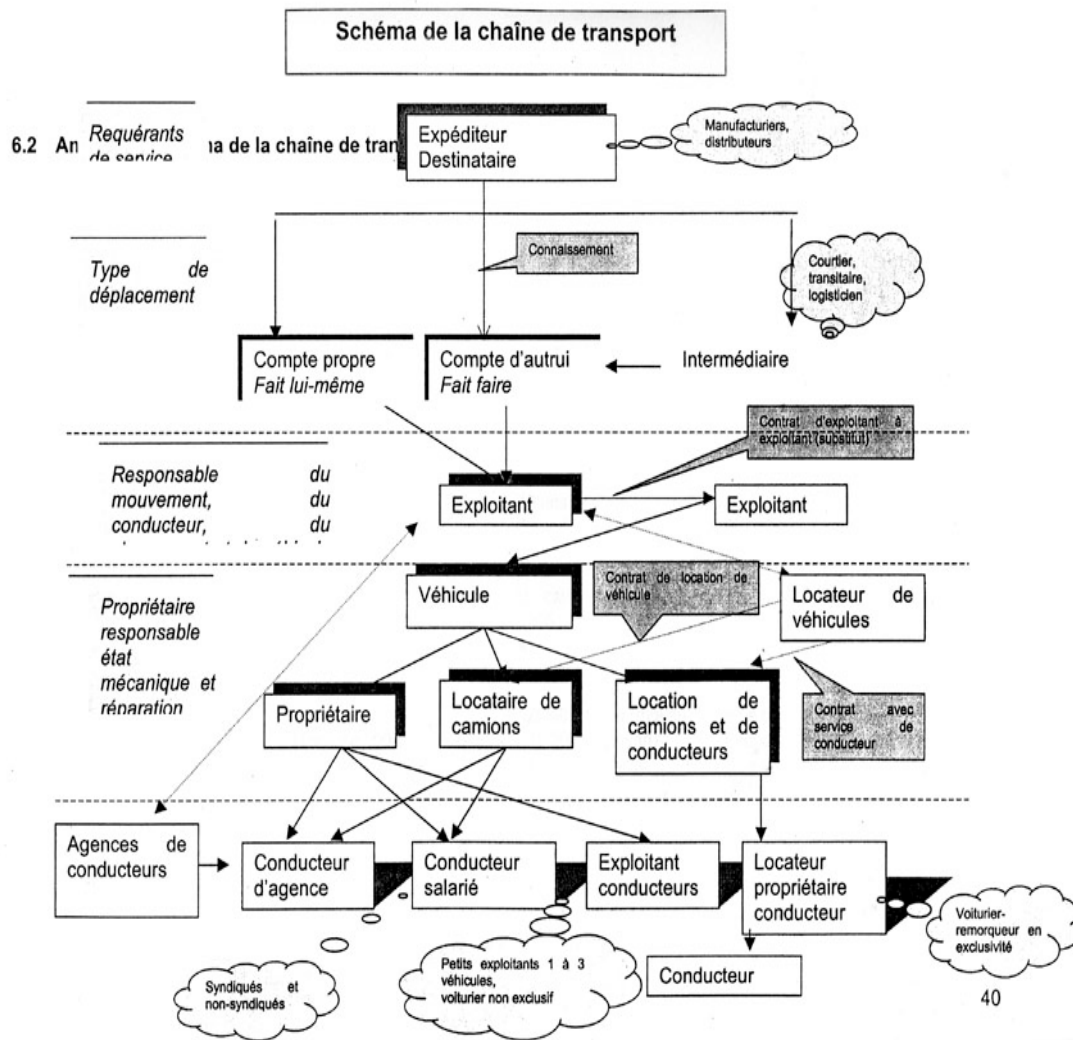
NIX, Fred, P. Mars 2003. *Le camionnage au Canada : profil de l'industrie*, Direction de la politique des transports routiers de Transport Canada, Ottawa, mars 2003. 40p.

[<http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/CamionnageAuCanada/Le%20camionnage%20au%20Canada.pdf>]

OCDE. « La déréglementation », *Problèmes économiques*, no. 2682, octobre 2000.

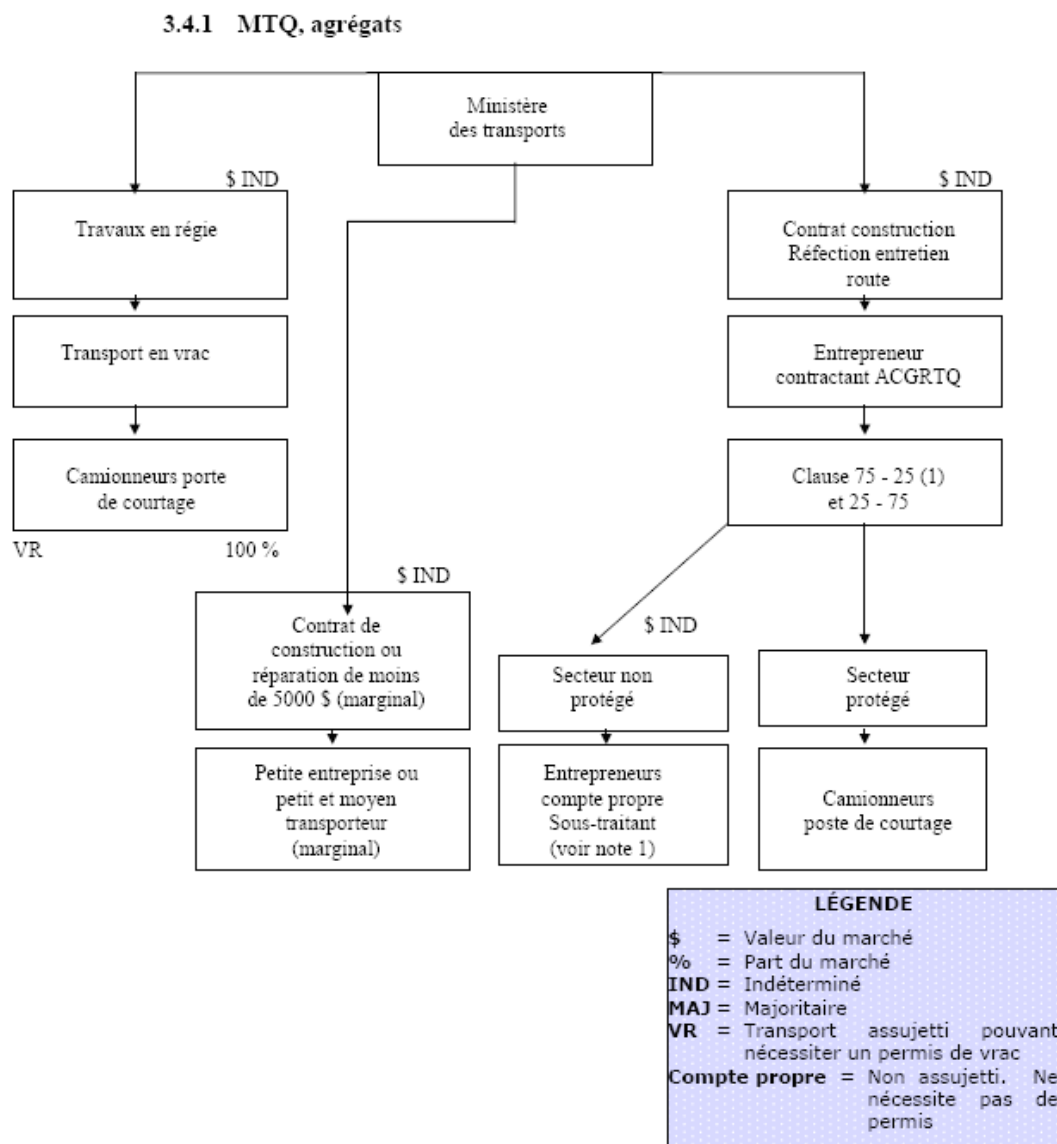
Annexe

Schéma 1 : Complexité du secteur du transport général



Tiré de FORUM SUR LE CAMIONNAGE GÉNÉRAL. Décembre 1999. *Synthèse des travaux*, Secrétariat du Forum. 47p. (document fourni par Normand Pépin du service de recherche de la CSD), p.40.

Schéma 2 : Complexité du transport du vrac : sous-secteur du transport des agrégats sous la responsabilité du MTQ

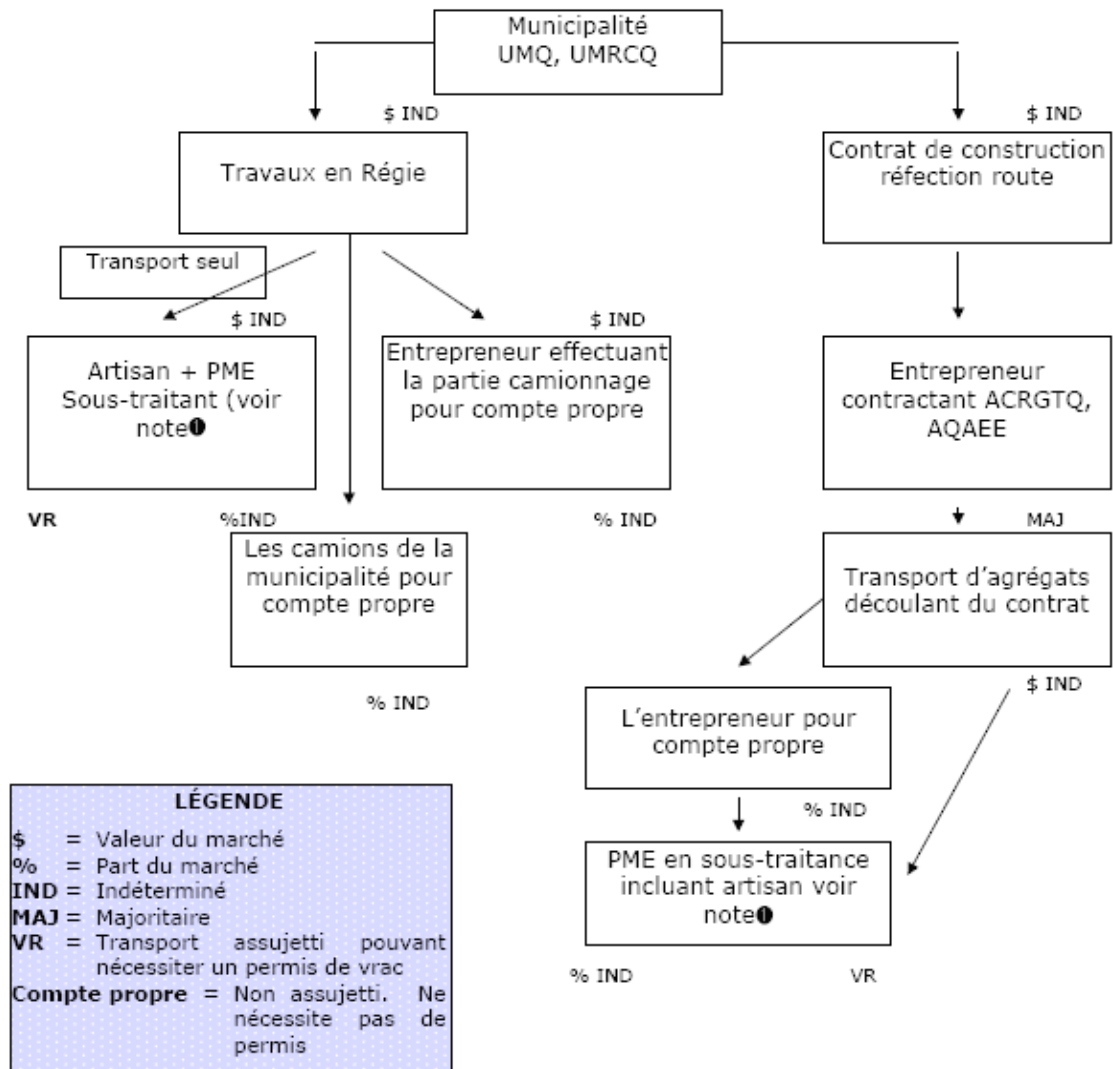


- ❶ Clause 75-25 : Proportion des camions utilisés 75 % poste de courtage, 25 % entrepreneurs pour le matériel situé au-dessus de la ligne d'infrastructure. Pas de travaux protégés sous la ligne sauf régions 10 et 6.
- ❷ Clause 25-75 : Proportion des volumes à transporter du béton bitumineux, 25 % poste de courtage, 75 % entrepreneur.

Tiré de : BERNIER, Jean, Georges Marceau et Michel Towner. Avril 1999. « Rapport », Comité d'experts sur le statut des camionneurs-propriétaires, Québec, Annexe E, p. 151.

Schéma 3 : Complexité du transport du vrac : sous-secteur du transport des agrégats sous la responsabilité des municipalités

3.4.3 Municipalité, agrégats



- A. Les prix sont assujettis au tarif de la CTQ.
- B. Les transports sont assujettis au Règlement sur le camionnage en vrac sauf ceux visés par l'exception pour compte propre.
- C. L'embauche des différents groupes se fait selon les contraintes du Règlement sur le camionnage en vrac. L'octroi des contrats par la municipalités et l'embauche des camionneurs pour les travaux en régie à la suite des dispositions de la Loi sur les cités et villes ou la Loi sur les municipalités (appel d'offre, soumission sur invitation). Le contracteur retient les services de ses sous-traitants en tenant compte des dispositions réglementaires et aucune autre contrainte ne s'applique au choix des sous-traitants.

Tiré de : BERNIER, Jean, Georges Marceau et Michel Towner. Avril 1999. « Rapport », Comité d'experts sur le statut des camionneurs-proprétaires, Québec, Annexe E, p. 152.

TABLEAU I : Répartition des camionneurs selon le statut dans le sous-secteur du transport général de marchandises par camion au Québec (2000)

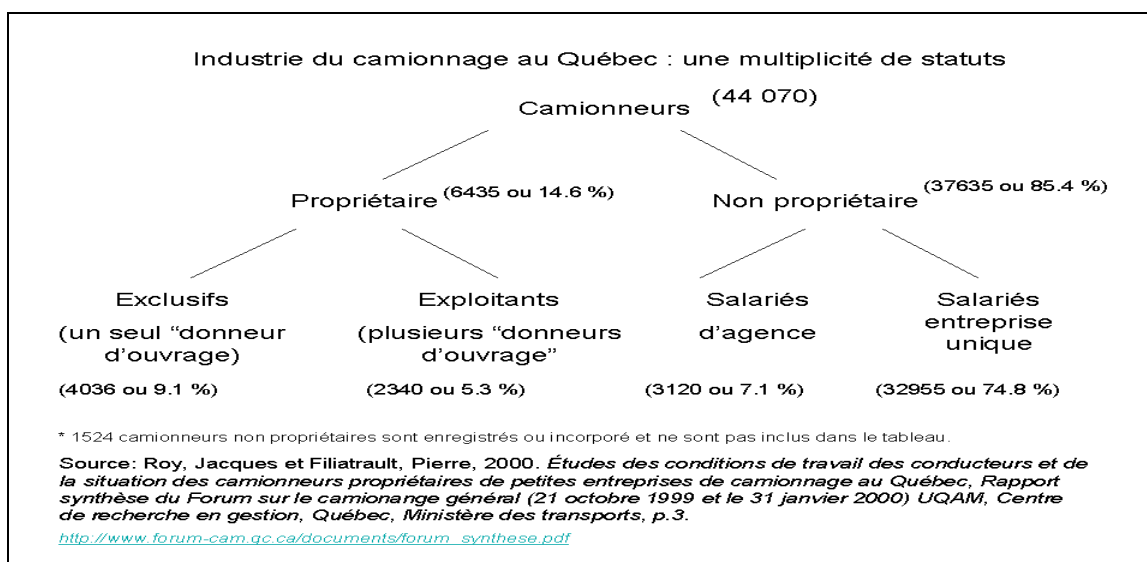


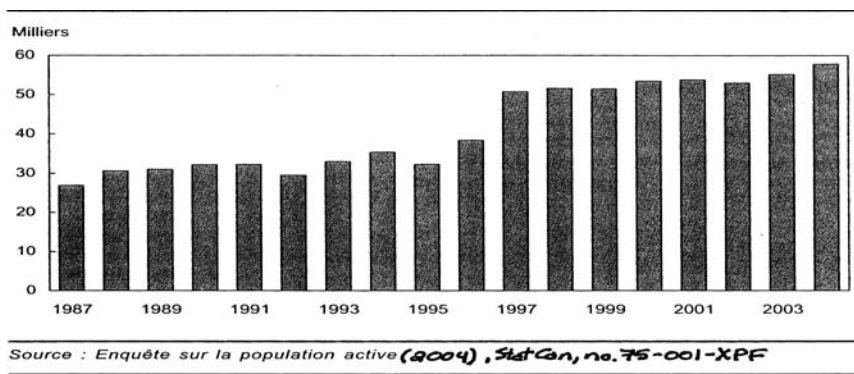
TABLEAU II : Répartition des camionneurs au Canada (2004)

	Ensemble des professions	Camionnage		
		Total	Compte d'autrui	Compte propre
Nombre total d'emplois	15 949,7	271,3	165,6	105,7
		milliers		
Employés	84,6	78,7	67,2	96,6
Travailleurs indépendants	15,4	21,3	32,8	3,4
		%		
Âge				
15 à 24 ans	15,4	5,4	3,8	7,9
25 à 34 ans	71,5	76,0	77,5	73,7
35 à 44 ans	21,7	20,1	21,2	18,4
45 à 54 ans	25,9	28,9	29,3	28,3
55 ans et plus	23,9	27,0	27,0	27,1
	13,1	18,5	18,3	18,9
Sexe				
Hommes	53,2	97,5	97,6	97,3
Femmes	46,8	2,5	2,4	2,7
Études				
Études secondaires non complétées	14,4	33,9	34,5	32,9
Études secondaires complétées	20,3	27,0	24,5	30,9
Études postsecondaires partielles	10,0	8,9	9,5	7,9
Diplôme d'études postsecondaires	34,1	27,2	28,6	25,1
Grade universitaire	21,2	3,0	3,0	3,1
Province				
Terre-Neuve-et-Labrador	1,3	1,1	0,8	1,6
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,4	0,3	0,7
Nouvelle-Écosse	2,8	2,8	2,5	3,4
Nouveau-Brunswick	2,2	3,3	3,4	3,1
Québec	23,1	22,3	21,7	23,3
Ontario	39,6	35,6	38,0	31,8
Manitoba	3,6	4,5	4,9	3,9
Saskatchewan	3,0	4,1	4,3	3,7
Alberta	11,0	12,9	12,1	14,2
Colombie-Britannique	12,9	13,0	12,0	14,7

Source : Enquête sur la population active, 2004

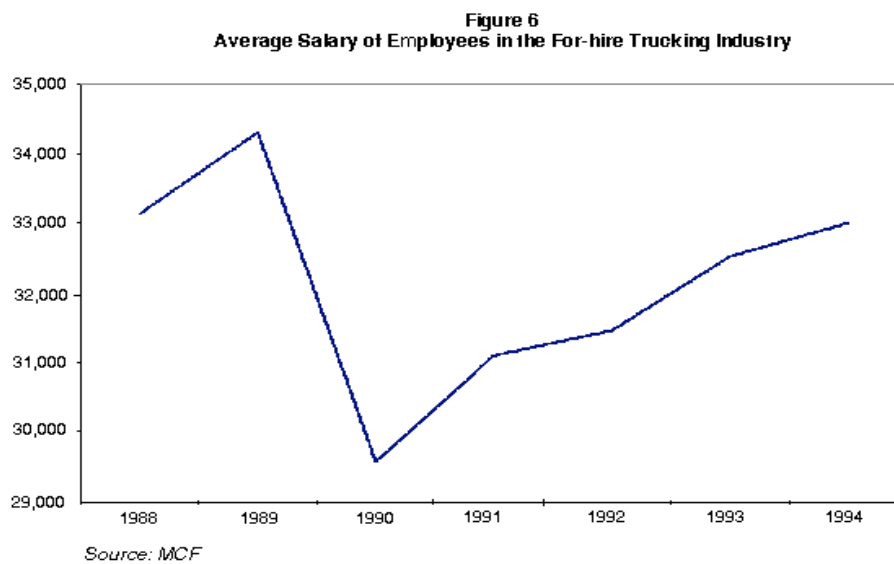
Tiré de : Vincent Dubé et Denis Pilon, « Encore sur la Route », *L'Emploi et le Revenu en perspective*, Statistiques Canada, printemps 2006, pp. 44-56. (Statistiques Canada, no. 75-001-XPB au catalogue), p. 48.

Tableau III : Évolution du nombre de camionneurs indépendants 1987-2004



Tiré de : Vincent Dubé et Denis Pilon, « Encore sur la Route », *L'Emploi et le Revenu en perspective*, Statistiques Canada, printemps 2006, pp. 44-56. (Statistiques Canada, 2004, no. 75-001-XPB)

TABLEAU IV : Salaire moyen des camionneurs pour « compte d'autrui »



Tiré de: MCKEOWN, L. and W. REA. 1996. "Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994", *Trucking in Canada, 1994*, Statistics Canada. (53-222-XPB)

TABLEAU V : Revenus totaux avant et après impôt selon la catégorie de travailleurs

	Self-employed		Employees	
	Other Trades Labourers	Owner Operators*	For-hire truck drivers	Drivers Private trucking
<i>Number ('000)</i>	707	49	91	109
<i>Total money income (taxable/ non-taxable)</i>				
Average	22,500	18300*	33,000	32,600
Median	18,000	18300*	32,000	31,900
Standard Deviation	27,600	14200*	12,800	17,180
<i>After tax income</i>				
Average	18,600	16000*	26,800	26,230
Median	16,100	17000*	26,300	26,160
Standard Deviation	18,600	12100*	9,200	12,700
*Note: Owner operator estimates have a c.v. of 22% and should be used with caution. See Data sources. - Other Trades and Labourers include self-employed in manufacturing transport primary industries.				

Source: 1997 Survey of Labour and Income Dynamics

Tiré de: BESS, Irwin. 2000. « The Cost of Independence : Socio-economic profiles of independent truck drivers », *Statistiques Canada*. (53F0002-XIE, données de 1997)