

**COMITÉ D'EXPERTS SUR LE STATUT
DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES**

RAPPORT

M. Jean Bernier, professeur
Département des relations industrielles
Université Laval

M^e Georges Marceau
Melançon, Marceau, Grenier et Sciortino

M^e Michel Towner
Byers, Casgrain

9 avril 1999

**COMITÉ D'EXPERTS SUR LE STATUT
DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES
RAPPORT**

Table des matières

Introduction	Le Comité d'experts: son mandat et ses travaux	1
Chapitre I	L'industrie du camionnage.....	6
	1- Le marché du camionnage	6
	2- La structure de l'industrie	9
	3- La réglementation	13
	4- Les acteurs principaux	15
	5- La fixation des prix	18
	6- L'embauche et les conditions de travail.....	19
	7- Les regroupements naturels des intervenants	22
	8- Les problématiques	24
Chapitre II	La position des acteurs au départ	27
	1- Les associations de donneurs d'ouvrage.....	27
	2- Les associations historiques de camionneurs.....	31
	3- Les organisations syndicales.....	34
Chapitre III	Les contraintes découlant du contexte constitutionnel fédéral canadien et des accords commerciaux.....	39
	1- Le droit constitutionnel canadien.....	39
	2- L'Accord de libre échange nord-américain	41
	3- L'Accord sur le commerce intérieur	44

Chapitre IV	Le contexte juridique nord-américain en matière de transport par camion et de rapports collectifs de travail des camionneurs-propriétaires	49
	1- L'état du droit en matière de rapports collectifs du travail.....	49
	2- L'état du droit en matière de transport par camion.....	55
Chapitre V	Les scénarios proposés aux parties et la réaction de celles-ci.....	64
	- La place des scénarios dans l'entente du 26 octobre.....	64
	- L'inspiration première des scénarios.....	67
	- Les conditions concomitantes	68
	1- Le maintien du statu quo.....	68
	2- Des modifications au <i>Code du travail</i>	71
	3- Le statut du camionneur.....	74
	4- Un régime syndical sectoriel.....	77
	5- Les réactions des associations participantes au Groupe consultatif	80
Chapitre VI	Analyse et propositions	87
	1- État de question.....	87
	2- Lignes directrices	92
	3- Les scénarios.....	99
Conclusion		110
Annexe A	Le mandat du comité.....	112
Annexe B	Les membres du comité et les personnes ressources.....	115
Annexe C	Les organismes membres du Groupe consultatif	116
Annexe D	Liste des mémoires déposés le 25 janvier	118
Annexe E	Fiches synthèses sur l'industrie.....	120
Annexe F	Documents déposés par les membres du Groupe consultatif le 18 février	159
Opinion dissidente d'un des experts du Comité	1 à 24	

INTRODUCTION

LE COMITÉ D'EXPERTS : SON MANDAT ET SES TRAVAUX

Dans un communiqué de presse conjoint du 26 octobre 1998¹, les ministres du Transport et du Travail annonçaient la mise sur pied d'un comité d'experts chargé, en respectant les autres éléments du mandat décrits plus loin, de « proposer des scénarios d'encadrement et en évaluer l'applicabilité aux relations de travail des camionneurs-propriétaires avec les donneurs d'ouvrage ».

Cette annonce donnait suite aux engagements pris par le gouvernement dans le cadre d'une entente conclue le 25 octobre avec les représentants du Syndicat des routiers autonomes du Québec inc. (SRAQ) affilié à la Centrale des syndicats démocratiques (CSD) et l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI), aux dernières heures d'une séance marathon de négociations de presque trois jours. Les échanges avaient alors permis au gouvernement de se convaincre, comme en font foi certains des entendus de l'accord, de la nécessité de porter une attention particulière aux difficultés vécues par les camionneurs-propriétaires², dans un contexte de déréglementation et d'ouverture des marchés³.

Le ministre des Transports a désigné comme experts, outre son président, M. Jean Bernier, professeur au Département des relations industrielles de l'Université Laval, M^e Georges Marceau, de l'étude Melançon, Marceau, Grenier et Sciortino, expert proposé par les camionneurs-propriétaires et M^e Michel Towner, de l'étude Byers, Casgrain, expert proposé par les donneurs d'ouvrage.

Pour les assister dans leurs travaux qui n'ont pu débuter avant décembre 1998, les membres du comité ont pu compter sur le dévouement et la précieuse collaboration du secrétaire du comité et personne-ressource en transport du ministère des Transports, M^e Pierre-Paul Vigneault, de la Direction des affaires juridiques, qui a rempli ces fonctions avec compétence et célérité. Ils ont pu également compter sur la collaboration compétente et empressée de Gaston Nadeau, juriste de la

¹ Reproduit en annexe A au présent rapport.

² Dans le présent rapport, le générique masculin est utilisé sans aucune volonté de discrimination chaque fois que le contexte ne s'y oppose pas.

³ Les attendus auxquels nous référons sont plus particulièrement les suivants :

« **Attendu que** le gouvernement du Québec reconnaît qu'une action gouvernementale s'impose à l'égard des camionneurs-propriétaires qui sont dans une situation précaire en raison notamment des pressions exercées par le nouveau contexte économique nord-américain;

Attendu que sont exprimées des difficultés d'assurer une représentation des diverses catégories de camionneurs-propriétaires dans le cadre législatif actuel, notamment en raison de l'évolution de la situation de dépendance de ces camionneurs vis-à-vis les donneurs d'ouvrage; (...) »

Direction des études et des politiques du ministère du Travail, en qualité précisément de personne-ressource sur les questions de travail et de lois du travail dont les membres du comité ont apprécié l'expertise et la disponibilité.

Selon le mandat qui lui est confié, le Comité d'experts se doit:

1. D'évaluer, dans la législation actuelle sur le travail et sur les transports au Québec ainsi que dans les autres administrations canadiennes et américaines, les dispositions qui pourraient servir de modèle à cet encadrement.
2. D'évaluer la problématique reliée aux compétences fédérales-provinciales dans les domaines du droit du travail et du droit du transport.
3. De proposer des scénarios d'encadrement et en évaluer l'applicabilité aux relations de travail des camionneurs-propriétaires avec les donneurs d'ouvrage.
4. D'examiner la nature des liens contractuels entre les sous-traitants et les donneurs d'ouvrage, dans le cadre de l'application de la loi 430 (le partage des responsabilités).
5. De définir les critères de qualification pour l'obtention du statut de camionneur-propriétaire qui assurent une transition harmonieuse pour les titulaires de permis de camionnage en vrac.
6. D'analyser les conditions de travail des camionneurs-propriétaires (tarifs, charte de sous-traitance, rémunération des chauffeurs, heures de travail, etc.).
7. D'évaluer l'application du statut du camionneur-propriétaire à une petite entreprise de camionnage en vrac.
8. D'évaluer la conformité des propositions retenues par rapport aux différents accords et traités économiques (ALÉNA, ACI).
9. D'évaluer la compatibilité des propositions législatives avec l'Accord sur le commerce intérieur et, s'il y a lieu, avec les conditions à réunir pour justifier les mesures destinées à réaliser un objectif légitime, dont le bien-être des travailleurs.

10. De proposer des avenues de solution qui pourront impliquer une intervention du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral.

11. De déposer son rapport au plus tard le 1^{er} mars 1999.⁴

À deux occasions, les 25 et 26 janvier ainsi que le 18 février 1999, ce comité a dû, selon les termes mêmes de son mandat, valider les scénarios et les recommandations auprès d'un groupe consultatif de représentants de onze groupements ou associations (quatre de donneurs d'ouvrage, sept de camionneurs-propriétaires)⁵ et d'un représentant du gouvernement du Canada⁶. Au surplus, des rencontres informelles eurent lieu, entre les représentants de chacun des deux grands groupes et leurs représentants désignés au sein du comité d'experts. En plus de ces rencontres, le comité d'experts a tenu lui-même une dizaine de réunions afin d'aboutir au dépôt du présent rapport.

Le Comité a déposé un rapport préliminaire le 25 février, un délai lui ayant été consenti jusqu'au 1^{er} avril pour poursuivre ses travaux. Finalement, la date du dépôt du rapport fut fixée au 9 avril.

Il importe de noter cependant qu'en raison de l'abondance des éléments constitutifs de son mandat et des délais très courts à l'intérieur desquels il a dû s'en acquitter, le Comité n'a pas pu porter une attention égale à tous les éléments définis dans son mandat ni effectuer toutes les études qui lui étaient demandées.

Afin de respecter au mieux les délais qui lui étaient impartis, le Comité a dû se concentrer d'abord sur l'élément qui lui paraissait central et essentiel, à savoir l'élaboration de scénarios d'encadrement et d'évaluation de leur applicabilité aux relations de travail des camionneurs-propriétaires avec les donneurs d'ouvrage, de même que sur les éléments qui y étaient directement rattachés.

C'est ainsi qu'en plus d'élaborer de tels scénarios et de les proposer aux parties pour fins de discussion, le Comité a également évalué, dans la législation actuelle sur le travail et sur les

⁴ Mandat du comité extrait de l'entente du 25 octobre, reproduite intégralement en annexe A.

⁵ Ces associations sont les suivantes : l'Association de camionnage du Québec (ACQ); l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ); l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO); l'Association canadienne du transport industriel (ACTI); la Centrale des syndicats démocratiques (CSD); la Centrale des syndicats nationaux (CSN); la Fédération des travailleuses et travailleurs du Québec (FTQ); le Syndicat des routiers autonomes du Québec (SRAQ-CSD); l'Association nationale des camionneurs-artisans indépendants du Québec (ANCAI); la Coop des camionneurs (COOP); l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec (APCRIQ); un représentant du gouvernement du Canada.

⁶ Un représentant de Transport Canada a assisté à titre d'observateur à la rencontre du Groupe consultatif du 25 janvier. Lors de la rencontre du 18 février, un représentant de Développement des ressources humaines Canada s'était joint à celui de Transports Canada qui était également présent.

transports au Québec ainsi que dans les autres administrations canadiennes et américaines, les dispositions qui pourraient servir de modèle à cet encadrement.

Il a aussi évalué la problématique reliée aux compétences fédérales provinciales dans les domaines du droit du travail et du droit du transport de même qu'il a pris en compte le cadre nouveau défini par les accords commerciaux que sont l'ALÉNA et l'ACI. et évalué la conformité des propositions retenues par rapport à ces différents accords et traités économiques.

Il a également proposé une définition du camionneur-propriétaire en vue de la mise en place d'un modèle d'encadrement des relations du travail.

Toutefois, même si les dispositions de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (L.Q. 1998, chap. 40) (loi 430) font l'objet d'un exposé dans le chapitre IV du présent rapport, le Comité n'a pu accorder toute l'attention qu'il aurait souhaité à l'examen de la nature des liens contractuels entre les sous-traitants et les donneurs d'ouvrage, dans le cadre de l'application de cette loi 430.

Le Comité n'a plus non plus analyser, dans le détail, les conditions de travail des camionneurs propriétaires (tarifs, charte de sous-traitance, rémunération des chauffeurs, heures de travail, etc.).

À cet égard, il importe de noter que l'analyse des conditions de travail des camionneurs propriétaires représente une tâche considérable. En effet, contrairement aux entreprises couvertes par conventions collectives où une étude des conditions de travail est rendue facile par l'existence de banques de données, force est de constater que, dans l'industrie du transport par camion, non seulement de telles banques n'existent pas, mais les conditions d'exécution des contrats sont déterminées par voie de contrats individuels dont l'intégralité ou, au mieux, certaines parties demeurent secrètes avec l'accord des signataires. Néanmoins, le Comité a eu accès à certains modèles de ces contrats qu'il a pu analyser et qui lui ont permis de dégager certaines caractéristiques des conditions de travail applicables aux camionneurs-propriétaires.

En terminant, nous voulons dire que les travaux déjà réalisés n'auraient pu être menés à terme dans le court délai qui nous était imparti, si le comité n'avait pu compter sur la collaboration de deux personnes ressources du ministère des Transports, M^e Louise Bourque de la Direction de la mobilité en transport et M. Benoît Cayouette de la Direction de la sécurité en transport. C'est à elles que nous devons d'avoir acquis aussi rapidement un portrait des éléments significatifs de l'industrie. Le

comité tient également à souligner la contribution minutieuse de M^{me} Louise Boulay, de la Direction des études et des politiques du ministère du Travail et de M^m Mayble Hinse de la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports, qui ont contribué au traitement des textes et assumé la responsabilité des envois de documents. L'apport de toutes ces personnes a été grandement utile au Comité dans la poursuite de son mandat et nous les remercions sincèrement de leur grande disponibilité.

CHAPITRE I

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Introduction

Dès le début de ses travaux, le Comité a jugé utile, voire nécessaire, de se faire une idée la plus précise possible de l'industrie du camionnage au Québec et de son fonctionnement. Cette opération a été rendue possible grâce à la bienveillante collaboration de fonctionnaires du ministère des Transports.

Il va de soi que ce portrait ne se veut en aucune façon une description exhaustive ou complète de toutes les facettes de l'industrie du transport par camion au Québec. Le présent chapitre a été rédigé à partir des fiches rapportées en annexe au présent rapport et dont il constitue, en quelque sorte, une synthèse.¹

On y présente successivement le marché du camionnage, la structure de l'industrie, la réglementation, les principaux acteurs, le mécanisme de fixation des prix, l'embauche et les conditions de travail, et, enfin, les problématiques relevées.

1- Le marché du camionnage

A- Quelques statistiques

On entend par marché du camionnage, les transports de biens effectués par camion. C'est un marché qui est évalué, au Québec, à 6,25 milliards \$. Ce marché regroupe tous les intervenants qui font du camionnage, soit en compte propre, soit pour compte d'autrui².

C'est un marché important dont il n'est pas toujours facile de cerner tous les contours. Néanmoins, certaines statistiques colligées par la SAAQ³, d'une part, et par Statistique Canada, d'autre part, permettent de se faire une idée de l'ampleur du phénomène.

¹ Voir annexe « E », Fiches synthèses de l'industrie.

² Le « compte propre » est défini comme le transport de biens qu'une entreprise effectue par ses propres véhicules pour ses besoins, par exemple, le manufacturier pour le transport des matières premières qu'il utilise et/ou le transport des produits finis qu'il fabrique, l'activité de transport n'étant qu'un élément secondaire de sa raison d'être. L'expression « pour compte d'autrui », pour sa part, réfère au transport, contre rémunération, de marchandises appartenant à un tiers, le transport étant, cette fois, la principale raison d'être de l'entreprise et sa source majeure de revenu.

³ Société d'assurance automobile du Québec.

Selon les données de la SAAQ datant d'octobre 1997, on comptait 43 705 transporteurs⁴ dont 31 046 ne possèdent qu'un seul véhicule. Du nombre total des transporteurs, 34 778 (78 %) effectuaient du transport pour compte propre. Malgré la difficulté d'avoir une appréciation exacte, on peut estimer que le nombre de transporteurs pour autrui possédant un seul véhicule se situe, dans les faits, entre 7 000 et 12 000, soit 25 % à 40 % des transporteurs⁵.

Par ailleurs, à partir des données de Statistique Canada qui réalise annuellement une enquête auprès des transporteurs routiers qui ont un chiffre d'affaires se situant entre 25 000 \$ et 1 M\$, il est possible d'établir un profil des camionneurs-propriétaires. L'enquête tente, entre autres, de faire ressortir si le répondant se considère comme un sous-traitant, c'est-à-dire qui exécute un transport sans prendre la responsabilité du mouvement de transport ou comme une entreprise de camionnage, c'est-à-dire qui est responsable du mouvement de transport et donc de la perte ou des dommages causés à la marchandise, face à l'expéditeur⁶.

À cet égard, la petite entreprise de camionnage est une entreprise de camionnage dont le chiffre d'affaires annuel est de 1 M\$ et moins. En 1996, les recettes d'exploitation de ces entreprises étaient de 659 M\$. La petite entreprise de camionnage occupe le marché du transport pour compte d'autrui et opère sur le marché local, sur le marché intérieur canadien et sur le marché international.

À noter que cette enquête inclut à la fois la sous-traitance dans le camionnage général et celle dans le secteur du vrac selon la réglementation québécoise.

Pour l'année 1996, les principaux résultats pour le Québec sont les suivants⁷ :

Nombre de transporteurs sous-traitants (au total):	6 585
Nombre de transporteurs sous-traitants dans le camionnage général :	2 678
Recettes d'exploitation totales :	839 M\$
Recettes d'exploitation pouvant être attribuées à la sous-traitance dans le camionnage général :	387 M\$

⁴ Le « transporteur » est celui qui prend la responsabilité du transport de marchandises d'un point à un autre avec un véhicule de 3 000 kilos ou plus de masse nette.

⁵ Cette fourchette incluant des transporteurs en compte propres qui effectuent aussi du transport pour autrui.

⁶ À cet égard, la petite entreprise de camionnage est une entreprise de camionnage dont le chiffre d'affaires annuel est de 1 M\$ et moins. En 1996, les recettes d'exploitation de ces entreprises étaient de 659 M\$. La petite entreprise de camionnage occupe le marché du transport pour compte d'autrui et opère sur le marché local, sur le marché intérieur canadien et sur le marché international.

⁷ L'écart entre les chiffres présentés dans ce tableau et ceux de la SAAQ apparaissant quelques paragraphes plus haut résulte du fait que les termes utilisés ne couvrent pas tout à fait la même réalité et que la période considérée n'est pas tout à fait la même.

Les sous-traitants exploitent de façon importante les marchés de transport interprovincial et international, puisque 47 % de leurs recettes proviennent de ces marchés.

B- Les principaux acteurs

Compte tenu de la complexité et de la diversité de ce marché très fluide, de nombreux acteurs y interviennent soit à titre de donneurs d'ouvrage, soit à titre d'exécutants du transport. De plus, certains d'entre eux agissant, à l'occasion, tantôt comme donneurs d'ouvrage, tantôt comme exécutants.

Compte tenu de la perspective imposée par mandat du Comité, c'est-à-dire celle de l'aménagement éventuel d'un régime de rapports collectifs du travail, il apparaît opportun de décrire brièvement la place et le rôle des uns et des autres.

Du côté des donneurs d'ouvrage, on retrouve, au premier chef les « expéditeurs », c'est-à-dire les personnes physiques ou morales qui ont des marchandises à faire transporter. Elles vont parfois prendre elles-mêmes la responsabilité du transport de ces marchandises, par exemple, dans le cas où elles possèdent leur propre flotte de camions ou lorsqu'elles recourent directement à des camionneurs-propriétaires qui exécuteront le transport en fournissant et leur camion et leurs services. Elles pourront aussi confier la responsabilité du transport à d'autres entreprises que le langage administratif et réglementaire désigne sous le vocable de « transporteurs ». Ces transporteurs pourront alors exécuter eux-mêmes le transport, en en prenant la responsabilité vis-à-vis l'expéditeur comme ils pourront, eux aussi, en confier l'exécution, en totalité ou en partie, à quelqu'un d'autre, auquel cas, ils deviennent eux-mêmes donneurs d'ouvrage.

Réciproquement, du côté de ceux qui exécutent ou effectuent le transport, on peut regrouper, pour la commodité de l'exposé, les principaux acteurs en quatre catégories.

Il y a d'abord ceux qui ne sont pas propriétaires de camions mais qui en conduisent à titre de salariés des entreprises qui les emploient, peu importe que cette entreprise soit elle-même expéditrice et propriétaire de sa propre flotte ou qu'il s'agisse d'un transporteur propriétaire de toute une flotte de camion ou de quelques camions seulement. Ce sont ceux que l'on désignent souvent sous le simple vocable de « chauffeurs ». On comprendra que s'agissant de salariés, ceux-ci évoluent dans un cadre qui n'est pas couvert par le mandat du comité.

Parmi ceux qui sont impliquées dans l'exécution des activités de transport, se trouvent aussi les personnes qui sont propriétaires d'une flotte de camions mais qui ne les conduisent pas. Celles-là non plus n'intéressent pas le Comité à titre d'exécutant.

Reste ceux que l'on appelle habituellement les « camionneurs-propriétaires » qui constituent deux catégories.

Il y a d'abord celui qui est propriétaire d'un seul camion (ou actionnaire unique de la société propriétaire du camion) et qui conduit ce camion. Dans la nomenclature de SAAQ, c'est ce type d'entreprise de transport qui est classée comme « artisan ». Il pourra arriver, à l'occasion, bien que rarement, que, face à un excédant de capacité un tel camionneur confie une partie du transport à un autre transporteur, le plus souvent un autre camionneur-propriétaire. En pareille occurrence, on peut dire qu'il agit momentanément comme donneur d'ouvrage.

Enfin, il y a ceux qui sont propriétaires de plusieurs camions, qui conduisent habituellement un de ces camions et qui ont des salariés à leur emploi⁸. Tout en exécutant des activités de transports, il arrive, bien que la fréquence ou l'occurrence puisse varier d'un sous-secteur d'activité à une autre, que ces entreprises confient, du transport à d'autres entreprises, qui peuvent être, elles aussi, des camionneurs-propriétaires et qui deviennent ainsi des sous-traitants des premiers.

2- La structure de l'industrie

Eu égard au type de marchandises transportées, le marché du camionnage se divise en deux principaux secteurs : le camionnage général et le camionnage en vrac.

A- Le camionnage général

Le camionnage général est habituellement défini par opposition à l'autre grand type de camionnage: le vrac. C'est donc l'ensemble du camionnage à l'exclusion de ce dernier.

En effet, les matières les plus couramment transportées par voie de camionnage général sont notamment le papier, les produits finis du bois, les produits alimentaires, les métaux et les produits métalliques, les produits chimiques et assimilés, les véhicules motorisés et bien d'autres encore.

Le transport pour le compte d'autrui réfère à un service de transport de marchandises appartenant à un tiers, fourni dans le cadre d'un contrat de transport pour lequel une rémunération est perçue. Le transport en compte propre, quant à lui, signifie un transport qui est effectué pour ses propres besoins et impliquant ses propres marchandises.

⁸ Selon la nomenclature de la SAAQ, est classée comme « petite entreprise », celle qui possède de 2 à 6 véhicules, comme « moyenne entreprise », celle qui possède de 6 à 20 6 véhicules et comme « grande entreprise », celle qui possède 20 véhicules et plus. Voir annexe « E » au présent rapport.

À l'intérieur du camionnage général, il y a plusieurs catégories de transporteurs, au sens général du terme, qui oeuvrent dans divers domaines d'activités comportant de multiples facettes selon la spécificité des biens transportés.

Parmi les catégories de transporteurs intervenants dans le camionnage général, nous retrouvons le « camionneur-propriétaire » qui est présentement au centre de notre préoccupation. Ce dernier est principalement connu sous différentes appellations, parfois synonymes mais variant en fonction de ses activités. Ainsi, nous retrouvons principalement les termes : voituriers-remorqueurs, sous-traitants ou conducteurs propriétaires et même « broker ».

B- Le camionnage en vrac

La notion de camionnage en vrac est définie par la réglementation. C'est le transport par camion, contre rémunération, de matières visées au règlement qui constitue le camionnage en vrac. La perception actuelle de l'ensemble des intervenants est d'ailleurs reliée à la description prévue au règlement. Les matières en vrac les plus courantes sont le sable, la terre, le gravier, la pierre, la neige, le sel, la glace, le bois non ouvré (bois en longueur, billots, copeaux, sciures, planures, minerais ou autres produits connexes).

Dans le contexte actuel, les transporteurs de matières en vrac pour autrui sont donc ceux qui détiennent un permis.

Le marché du camionnage en vrac pour autrui se divise lui-même en deux sous secteurs distincts : le transport de produits forestiers et le transport d'agrégats et autres produits. Chaque secteur se subdivise en fonction de caractéristiques, tels le type de requérants (privé, public), le secteur d'activité (construction, alimentation d'usine), l'origine des matières transportées ou la nature même des transports effectués.

C'est ainsi que, dans le transport forestier, on observe notamment les sous secteurs suivants :

- ◇ produits provenant de la forêt publique;
- ◇ produits provenant de la forêt privée;
- ◇ copeaux, sciures, planures, écorces et autres produits similaires.

Dans le transport d'agrégats et autres produits, on distingue trois grands sous secteur, à savoir :

- ◇ construction – secteur public
- ◇ construction – secteur privé
- ◇ alimentation d'usine – secteur privé

i) Le transport forestier

On estime à environ 3 000 le nombre de véhicules effectuant du transport en vrac forestier. De ce nombre, environ 800 seraient affectés au transport de copeaux. Pour le seul transport à effectuer à partir des forêts publiques et qui emprunte le réseau routier public, les besoins sont estimés, par les entreprises forestières, à 1 200 véhicules (tracteur et semi-remorque). Les évaluations du nombre de transporteurs sont difficiles à réaliser compte tenu du nombre de transporteurs qui ne circulent pas sur les chemins publics et de la mobilité des mêmes transporteurs pour plus d'un requérant de service.

Selon des chiffres (non vérifiés) fournis par l'industrie forestière, le marché du transport forestier serait de l'ordre de 400 M\$ pour les transports effectués entre la forêt et les usines de transformation.

ii) Le transport des agrégats

Le transport des agrégats se subdivise en trois marchés distincts, soit: celui de la construction publique, celui de la construction privée et celui de l'alimentation d'usine.

- La construction publique :

Ce marché est principalement constitué par les besoins en transport des travaux de construction, de réparation et d'entretien du réseau routier public et des infrastructures reliées à la voirie en général qui comprend aussi les réseaux d'aqueduc, d'égout et autres travaux de génie civil. La grande majorité des requérants ou donneurs d'ouvrage sont d'autorité publique, la majorité des infrastructures étant sous leur responsabilité. Les quatre principaux maître d'œuvre sont le MTQ, les municipalités, Hydro-Québec et la SQAÉ⁹.

Ce secteur est caractérisé par l'aspect temporaire et ponctuel des relations entre les requérants et les transporteurs. Les commandes sont exécutées dans plusieurs sites différents et de façon sporadique au gré des besoins à combler en matière de camionnage pour l'exécution globale des travaux. Chaque chantier a ses particularités et la durée des contrats est définie dans le temps. On retrouve deux modes d'octroi des travaux : en régie ou par l'octroi de contrats complets et de sous-contrats. Les travaux en régie sont ceux effectués pour le compte d'un requérant qui voit lui-même à la coordination et à l'exécution des travaux. L'octroi de contrats et sous-contrats fait appel à un tiers, le contractant, qui s'engage à réaliser un ensemble défini et limité de travaux. Le transporteur peut

⁹ Société québécoise d'assainissement des eaux.

offrir ses services à des requérants différents selon le mode d'exécution choisi. Les principaux maîtres d'œuvre des ouvrages sont le MTQ, les municipalités et Hydro-Québec. Ces trois organismes effectuent leurs travaux de façon similaire; en régie ou par le biais d'entrepreneurs contractants. La SQAQ quant à elle n'effectue pas de travaux en régie et ne fait appel qu'à des entrepreneurs contractants. Il est à noter que la SQAQ voit son mandat se terminer le 31 décembre 1999 et qu'en principe, elle ne sera plus un donneur d'ouvrage ou un maître d'œuvre.

Le MTQ, Hydro-Québec et la SQAQ ont dans leur contrat des clauses préférentielles d'embauche. Les municipalités n'ont pas de telle clause, aucune disposition de la *Loi des cités et villes* ne leur permettant de le faire.

- Le marché de la construction privée :

Le marché de la construction privée correspond à celui des travaux de construction résidentielle et commerciale (centre d'achat, immeuble à bureaux, etc.). Ce marché inclut tous les projets des entreprises privées qui comprennent du transport d'agrégats ou de matière en vrac similaire.

Ce marché est aussi caractérisé par l'embauche ponctuelle de transporteurs ou de groupes de transporteurs. Il semble que les transporteurs dans ce marché développent une clientèle propre avec qui, malgré la nature des travaux, ils développent des relations d'affaires à long terme. Une partie des transports est effectuée par des entreprises qui effectuent des travaux complémentaires au transport (excavation, travaux de génie, etc.). Ces transports sont faits pour compte propre.

- L'alimentation d'usine :

Un dernier marché est identifié comme celui de l'alimentation d'usine. Ce secteur est différent du secteur construction en raison, à la fois, du type de relation, à plus long terme, qui prévaut entre les transporteurs et les requérants et de la nature même du transport.

Ce marché est partiellement déréglementé et, à l'instar des autres marchés, les relations entre les transporteurs et les requérants sont assez stables. Ce type de transport n'est plus assujéti à un tarif de la CTQ et c'est par voie de soumission pour des contrats à moyen et long terme (6 mois et plus) que les transporteurs effectuent leur prestation de service. Ce type de transport, parfois spécialisé, ne répond pas à la description des travaux qui sont donnés dans la construction puisque son caractère « plus stable » le distingue du caractère ponctuel et irrégulier du transport dans la construction.

3- La réglementation

Ici encore, se distinguent les secteurs du transport général et du vrac.

Alors que le camionnage en vrac est toujours encadré par une certaine réglementation, le secteur du camionnage général ne l'est plus. La déréglementation pour le secteur général date de 1988 et la *Loi sur le camionnage* qui l'encadrait de façon minimale depuis 1988 a été abrogée complètement en juillet 1998. Les dispositions fédérales qui restent seront elles aussi complètement abrogées le 1^{er} janvier 2000.

Pour sa part, le camionnage en vrac est l'objet d'une réglementation spécifique et importante depuis 1973. Des dispositions législatives et réglementaires concernant le camionnage en vrac ont été introduites notamment pour donner suite à certaines recommandations du « comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport ». Ce comité qui a effectué ses travaux en 1965, dans le contexte de l'époque, était présidé par M. le juge René Lippé. Ses recommandations avaient principalement pour objet de réduire l'offre des camions, d'augmenter la demande pour les services de camionnage en évitant la fluctuation et, enfin, de régulariser, définir et contrôler l'exercice du métier de camionneur.

Toutefois, à compter du 1^{er} janvier de l'an 2000, l'abrogation de la partie III de la loi fédérale sur les transports routiers rendra le règlement provincial sur le camionnage en vrac non opposable aux entreprises extraprovinciales.

Le camionnage général n'étant déjà plus assujéti à une forme de réglementation, il n'y a pas lieu de s'étendre davantage sur la question. Voyons donc maintenant la réglementation existante dans le vrac selon les sous-secteurs qui le caractérisent, soit le transport forestier d'abord, ensuite celui des agrégats.

A- Le transport forestier

Ce secteur d'activité est réglementé en tout ou en partie pour le moment. Les entreprises effectuant du transport pour compte d'autrui doivent détenir le permis approprié pour le ou les camions qu'elles utilisent. Les permis délivrés permettent l'opération dans une région donnée ou à partir ou à destination d'une région donnée. Un tarif établi, pour la dernière fois, par la Commission des transports (CTQ) en 1982, est applicable au transport forestier provenant de la forêt privée et sur le réseau hors route. Le transport de bois provenant des forêts publiques empruntant les chemins publics fait l'objet d'un contrat type prévu dans la loi. Le tarif est négocié librement entre les parties

et inscrit au contrat. Enfin, depuis mai 1998, aucun tarif obligatoire n'est applicable au transport de copeaux, ce sont les règles du marché qui s'appliquent.

Le courtage n'est pas réglementé dans le secteur forestier et il n'y a pas de secteur d'activité ou de clientèle privilégiée par la réglementation (clause préférentielle d'embauche).

B- Le transport des agrégats

Pour l'ensemble des secteurs construction publique et privée, les transports pour autrui de matières en vrac sont assujettis à la réglementation. Les camions utilisés pour compte d'autrui doivent donc être dotés de permis émis par la CTQ. Ce permis restreint le détenteur à une région donnée (celle du lieu de résidence du transporteur), et au transport des matières indiquées au permis. Les tarifs de la CTQ sont applicables selon les modalités prévues et enfin, le courtage n'est autorisé qu'aux détenteurs de permis de courtage (poste de courtage).

Pour le marché d'alimentation d'usine, seul le permis est requis et, depuis mai 1998, les tarifs et la régionalisation du permis ne sont plus applicables. L'excédent de capacité est permis jusqu'à concurrence du nombre de camions détenus par le transporteur (au moins trois).

Des exemptions sont prévues au règlement qui permettent notamment au marché du gravier d'effectuer la livraison du bien vendu sans être assujetti au règlement. Aussi, les entrepreneurs en excavation qui effectuent du transport accessoire (moins de 50 % du contrat) ne sont pas assujettis. Ces mesures d'exemption laissent place à l'interprétation et rendent l'application du règlement assez difficile. Ces interprétations créent du mécontentement de part et d'autre. Compte tenu que les personnes exemptées ne sont pas soumises au tarif, à la nécessité de détenir le permis et aux limites régionales, deux catégories de transporteurs se partagent le marché avec deux paliers de contraintes.

Le MTQ, l'Hydro-Québec et la SQAÉ incluent dans les contrats qu'ils octroient des stipulations pour autrui à la faveur des camionneurs membres des organismes de courtage. Ces stipulations obligent les entrepreneurs à recourir aux services des camionneurs désignés dans les proportions de 75 % pour une partie des travaux. Cette obligation crée du mécontentement chez nombre d'entrepreneurs qui voient dans cette obligation une entrave majeure à leur liberté de gérer efficacement leur coût et leurs opérations. Les entreprises tentent des manœuvres de contournement qui mènent fréquemment à des conflits de chantier.

4- Les principaux acteurs

A- Dans le camionnage général

Compte tenu de la déréglementation dans ce secteur, le MTQ possède moins de renseignements sur cet aspect du dossier.

Néanmoins, du côté de ceux qu'on peut considérer comme des donneurs d'ouvrage, il y a les expéditeurs en tant que tels, c'est-à-dire ceux qui ont des marchandises à faire transporter et qui disposent de leur propres camions ou qui peuvent recourir à des camionneurs-propriétaires qui fournissent, en vertu d'un contrat à court ou à long terme, leur camion et leurs services. Il y a aussi les flottes de camions qui ont leurs propres chauffeurs salariés ou qui utilisent également les services de camionneurs-propriétaires. Il y en fin des camionneurs-propriétaires, qui ont souvent la propriété de plusieurs camions et qui confient des activités de transport à d'autres camionneurs-propriétaires lesquels ont un ou plusieurs camions.

C'est un secteur qui est caractérisé par le fait qu'un volume important des activités de transports est effectué en vertu de contrats de sous-traitance de transport, souvent au bénéfice des camionneurs-propriétaires.

Une analyse plus détaillée du fichier de Statistique Canada permet de répartir la source du travail pour les sous-traitants dans le camionnage général au Québec de la façon suivante¹⁰ :

Source de travail	Nombre de sous-traitants	Recettes d'exploitation
Transporteurs pour compte d'autrui	4 713	284,6 M\$
Transporteurs pour compte propre	1 351	80,7 M\$
Les deux	521	22,0 M\$

Dans ce secteur, on retrouve aussi des courtiers, c'est-à-dire des personnes qui agissent comme intermédiaires entre le transporteur et l'expéditeur. Le courtier met les acteurs en contact les uns avec les autres mais il n'assume pas de responsabilité dans l'activité de transport comme telle ni pour la marchandise transportée. De ce point de vue, il ne peut être considéré ni comme expéditeur, ni comme donneur d'ouvrage.

¹⁰ Il s'agit de sous-traitants qui effectuent du transport pour des entreprises de transport qui ont un chiffre d'affaires de 1 M \$ et plus.

Jusqu'à tout récemment, les courtiers dans le domaine du camionnage général n'ont pas été réglementés. Cependant, la nouvelle *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* prévoit dresser et maintenir à jour une liste des intermédiaires en service de transport qui font affaires au Québec. Seuls ceux qui seront inscrits pourront fournir de tels services.

B- Dans le camionnage en vrac

i) Le transport forestier

Dans ce secteur, les premiers donneurs d'ouvrage sont les exploitants forestiers. Ils sont nombreux et on peut les regrouper en trois grands groupes qui sont représentés par les associations suivantes :

- ◇ l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ)
- ◇ l'Association de déroulage et de sciage de feuillus du Québec (ADSFQ)
- ◇ les syndicats de producteurs de bois (affiliés à l'UPA)

L'AMBSQ est le principal donneur d'ouvrage pour tout le secteur de la forêt publique et privée vers les scieries. Elle regroupe la majorité des scieries de moyenne et grande importance.

L'AMBSQ et l'ADSFQ demandent au gouvernement l'abandon de la réglementation en matière de vrac. Elles considèrent que la réglementation est une contrainte majeure à leurs activités. Elles prétendent que la réglementation n'aura pas d'impact négatif sur les conditions générales de travail des transporteurs. Elles soutiennent que les camionneurs sont bien traités et elles ne souscrivent pas aux plaintes des camionneurs relativement à de mauvaises conditions de travail.

Les syndicats de producteurs de bois, quant à eux, sont des regroupements de producteurs privés. Leurs relations avec les transporteurs sont encadrées par la *Loi sur la mise en marché des produits agricoles* sous la surveillance et l'arbitrage, le cas échéant, de la Régie des marchés agricoles. Les transporteurs sont assujettis pour la plupart à la réglementation sur le camionnage en vrac.

Pour ce qui est de ceux qui exécutent le transport, on doit observer qu'ils ne peuvent être ramenés à une seule catégorie de transporteurs qui serait propre à chaque secteur d'activité. Néanmoins, certains critères permettent de distinguer les exécutants de chaque secteur d'activité, soit l'équipement requis, les contraintes réglementaires (permis, région), les conditions générales d'embauche, la disponibilité et la compétence spécifique. Une partie d'entre eux sont mobiles et peuvent effectuer des transports pour plus d'un donneur d'ouvrage dans des secteurs différents et ils répondent généralement à la forte demande en période hivernale. C'est le cas de ceux qui opèrent

leur véhicule dans le secteur de la construction (agrégats) en période estivale et dans le secteur du transport forestier en période hivernale.

Ils peuvent être répartis selon la taille de la flotte. Ainsi, on peut retrouver¹¹ :

- ◇ l'artisan : 1 véhicule;
- ◇ la petite entreprise : 2 à 6 véhicules;
- ◇ la moyenne entreprise : 6 à 20 véhicules;
- ◇ la grande entreprise : 20 véhicules et plus.

Les grandes entreprises sont essentiellement liées au transport de copeaux.

B- Le transport des agrégats

Dans la construction publique, les travaux en régie impliquent que les organismes publics (MTQ, Hydro-Québec et les municipalités) sont les donneurs d'ouvrage directs. Lorsque les travaux sont effectués par des contractants auprès de ces organismes publics, ce sont les contractants qui deviennent les donneurs d'ouvrage. Si un sous-contrat est octroyé par le contractant, le sous-traitant devient potentiellement le donneur d'ouvrage. Ce sont les contractants qui sont les donneurs d'ouvrage dans le cadre des clauses préférentielles puisque ces dernières sont des stipulations pour autrui mentionnées au contrat entre l'organisme public et le contractant.

Dans la construction privée, les donneurs d'ouvrage ne correspondent pas à un profil établi. En effet, les entrepreneurs, les particuliers et une variété d'individus et de corporations peuvent potentiellement être des donneurs d'ouvrage plus ou moins importants.

Une grande proportion de contractants du marché dit public sont des entrepreneurs membres de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGQTQ). Dans le secteur des infrastructures, un certain nombre d'entrepreneurs sont regroupés sous l'égide de l'Association québécoise des entrepreneurs en égout et aqueduc (AQEEA). Ces deux organismes représentent une quantité non négligeable d'entrepreneurs qu'on retrouve aussi dans le secteur privé. Dans les deux cas, les associations n'ont pas le mandat d'analyser ou de négocier les conditions de travail des camionneurs ou d'autres intervenants.

¹¹ Les caractéristiques de chaque type de transporteur sont élaborées dans le document en annexe « E ».

Les donneurs d'ouvrage dans le secteur de l'alimentation d'usine sont essentiellement du secteur privé. Mis à part le fait que ce sont des propriétaires d'usine, il n'y a pas de lien commun évident entre eux qui permettrait de les regrouper en un tout homogène.

Pour ce qui est de ceux qui exécutent le transport, il n'y a pas de définition propre d'un transporteur type oeuvrant dans ce secteur. Compte tenu de la fréquence des changements de requérants pour répondre aux besoins ponctuels, une variété de transporteurs allant du camionneur-propriétaire ne possédant qu'un seul véhicule et qui le conduit lui-même jusqu'à l'entrepreneur général qui a ses propres camions en passant par la petite entreprise d'excavation qui possède aussi un ou des camions se partagent le marché. Les mêmes transporteurs peuvent se retrouver dans la plupart des marchés publics et privés.

Seuls les travaux effectués en regard d'une clause préférentielle d'embauche sont réservés aux camionneurs membres des organismes de courtage. Par ailleurs, on ne peut pas dégager de profil type du camionneur appartenant aux organismes de courtage puisqu'on y retrouve là aussi plusieurs types de transporteurs (artisan, petit ou grand entrepreneur, etc.).

Dans ce contexte, on doit conclure que la population des transporteurs se compose de travailleurs autonomes, d'entrepreneurs et d'employeurs qui embauchent des salariés. Les proportions de chaque type ne sont pas connues à ce moment.

5- La fixation des prix

A- Dans le camionnage général

Depuis 1988, ni la loi fédérale ni la loi québécoise ne posent l'obligation de dépôt ou d'approbation de taux ou de tarifs à la CTQ.

La réforme de 1988 a été axée sur un retour aux forces du marché. Il revient donc au jeu de l'offre et de la demande de déterminer les prix et les niveaux de services.

Les prix du transport sont convenues, soit à la distance (km ou mi.), au poids, à l'heure, au voyage.

B- Dans le camionnage en vrac

Du côté du transport forestier, il y a trois modèles de fixation de prix selon la provenance de la matière transportée et les dispositions réglementaires applicables.

- Le transport de bois provenant des forêts publiques empruntant le réseau routier public est assujéti à un contrat type prévu à la *Loi des transports*. Les tarifs de transport sont négociés entre les signataires du contrat; le transporteur et le requérant de service. Ces négociations sont effectuées sans cadre formel et le tarif entendu est ensuite inscrit au contrat. Cette partie du contrat même si elle est déposée et reçue par la CTQ demeure confidentielle.
- Un tarif fixé pour la dernière fois en 1982 est applicable au transport de bois non ouvré provenant des forêts privées et sur les chemins forestiers (non publics). Pour le bois des forêts privées, ce sont majoritairement les syndicats de producteurs qui négocient les prix avec les associations de transporteurs. Ces négociations sont arbitrées par la Régie des marchés agricoles, le cas échéant. Le transport de bois effectué pour le compte des syndicats de producteurs est encadré par une série de mécanismes prévus à la *Loi sur la mise en marché des produits agricoles* sous la surveillance de la Régie des marchés agricoles. La Régie tient compte du tarif minimal de la CTQ pour la fixation de tarif en cas d'arbitrage.
- Les tarifs applicables aux copeaux, sciures et planures sont abolis depuis mai 1998. Compte tenu de la nature des transports, c'est par voie de soumission ou de négociations que les prix sont fixés.

Du côté du transport des agrégats, la situation est différente.

Pour les transports assujettis au règlement, les tarifs de la CTQ sont applicables. Il s'agit d'un tarif minimal qui a pour objet d'assurer aux détenteurs de permis la couverture des frais d'opération et une marge bénéficiaire acceptable. Selon certains donneurs d'ouvrage, les tarifs minimaux n'offrent pas de souplesse et ne reflètent ni la réalité du marché de même ni les diverses situations courantes d'exécution des travaux. Dans les faits, des escomptes sont accordés lorsque les parties trouvent un terrain d'entente. Même si ces situations sont « illégales », elles sont bien réelles. Le tarif n'est appliqué que dans la mesure où le contrôle est possible. En fait, on suppose que le transport assujéti s'effectue autour du tarif minimal qui fait office de référence. Enfin, tout le transport non assujéti est négocié et le prix est fixé selon les règles du marché.

6- L'embauche et les conditions de travail

Compte tenu de la nature du mandat qui est le sien et, aussi, toujours selon les renseignements disponibles au MTQ, le Comité d'experts s'est intéressé aux pratiques actuelles concernant l'embauche et la détermination des conditions de travail des camionneurs-propriétaires, lesquelles, comme on l'a vu précédemment, sont au coeur des préoccupations du Comité.

A- Dans le camionnage général

Avant la nouvelle *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (Loi 430), la *Loi sur le camionnage* exigeait, pour toutes les situations de sous-traitance, un contrat de sous-traitance ou un contrat de location de camion avec service de chauffeur (situation d'exclusivité). Ces contrats devaient contenir des stipulations minimales exigées par la *Loi sur le camionnage*.

Les stipulations visaient diverses questions qui devaient faire l'objet de négociations entre le sous-traitant et le transporteur principal. Ainsi, il y était question entre autres de négocier les responsabilités à assumer :

- ◇ le prix du transport avec les bases de référence (mille, tonne, etc.);
- ◇ les formules d'indexation;
- ◇ les exigences concernant la peinture du véhicule et sa remise en état;
- ◇ les garanties financières, le cas échéant;
- ◇ les frais d'administration, les retenues et les compensations;
- ◇ la garantie du libre choix quant au lieu de l'achat des divers équipements et services;
- ◇ la prise en charge des responsabilités quant au kilométrage à vide, les péages routiers, les immatriculations, les assurances;
- ◇ la responsabilité de se procurer les permis nécessaires;
- ◇ la police d'assurance, les primes, les franchises;
- ◇ et finalement, dans le cas d'une situation de travail exclusif, la clause d'exclusivité sur le camion, de même que la clause indiquant que le contrat est pour une durée minimale de 30 jours et plus.

Il est à noter que dans la nouvelle Loi 430, ayant abrogé la *Loi sur le camionnage*, les permis de sous-traitance ne sont plus requis, de même que les stipulations minimales qui étaient exigées dans les contrats de sous-traitance.

La source du contrat type de sous-traitance québécois provient d'une des recommandations du rapport du Comité Charbonneau de 1990.

Le contenu du contrat de sous-traitance québécois touchait, par ses diverses stipulations minimales obligatoires, divers aspects de la relation de travail à être négociés entre les parties. Le contenu de ce contrat s'apparente grandement aux clauses prénégociées du contrat de sous-traitance américain, le « Master Lease Agreement ».

Peu importe que nous soyons en présence d'un contrat de sous-traitance non négocié ou prénégocié, plusieurs camionneurs-propriétaires se plaignent de ne pas avoir la capacité de négocier leur contrat et ni d'en exiger le respect une fois le contrat conclu.

Tant aux États-Unis qu'au Québec, les recours civils requis pour trancher les différends entre les parties sont généralement trop coûteux pour les camionneurs-propriétaires.

Le contrat de sous-traitance n'apparaît pas avoir connu le succès escompté.

B- Dans le camionnage en vrac

Dans le secteur forestier, les donneurs d'ouvrage retiennent les services des exécutants pour des périodes relativement longues si on les compare avec le secteur de la construction. Les relations entre les donneurs d'ouvrage et les exécutants sont assez stables, du moins pour une partie d'entre eux.

Il n'y a pas de modèle type d'embauche et de conditions de travail pour le secteur forestier. On retrouve plusieurs types de situation qui touchent autant des travailleurs salariés ou non et syndiqués ou non.

À titre d'exemple, on peut retrouver des camionneurs-propriétaires qui conduisent eux-mêmes leurs véhicules et qui travaillent en sous-traitance pour une scierie. Ce conducteur propriétaire pourrait embaucher un conducteur qui effectuera un deuxième quart de travail sur son camion. Ce conducteur pourrait être embauché directement par le propriétaire du véhicule et ne pas être syndiqué. Toutefois, si une accréditation syndicale est en vigueur, le propriétaire pourrait devoir prendre un salarié syndiqué de la scierie pour conduire pendant le deuxième quart.

Certains camionneurs-propriétaires louent leurs véhicules à une scierie et sont embauchés comme salariés par cette scierie. La location du véhicule et l'embauche du propriétaire de celui-ci à titre de conducteur sont en principe deux actions distinctes. Dans les faits, pourtant, on retrouve le propriétaire du camion loué à conduire « son » camion en étant salarié et syndiqué de l'entreprise qui loue son véhicule. On retrouve en quantité et en proportion indéterminées des artisans, des petits transporteurs et de moyennes entreprises dans ce secteur. Celles-ci peuvent embaucher des salariés ou non de leur choix ou doivent tenir compte des listes d'ancienneté des conventions collectives de certains requérants.

Dans l'ensemble, les conditions de travail varient en fonction d'un certain nombre de facteurs comme les particularités régionales, le type et la taille des donneurs d'ouvrage, les équipements requis, les conditions d'exploitation, les facteurs climatiques et d'autres.

Dans le transport des agrégats, par ailleurs, il n'y a pas de règle établie pour les conditions de travail si ce n'est que le tarif en vigueur normalise le prix de transport. Les conditions de travail des camionneurs-propriétaires est à la mesure du tarif applicable de la CTQ. En fait, il n'y a pas de règles établies en matière de conditions de travail. L'embauche est normalisée en ce qui concerne les clauses préférentielles d'embauche puisque les contrats des organismes publics concernés spécifient que les camionneurs-propriétaires sont les camionneurs détenteurs de permis appartenant à l'organisme de courtage reconnu. Pour les autres secteurs, une série de facteurs tels les dispositions réglementaires applicables, le type d'équipement, la disponibilité, les services connexes (excavation ou autres) sont pris en compte pour l'embauche.

7- Les regroupements naturels des intervenants

S'agissant d'un mandat touchant les possibilité d'aménagement d'un régime de rapports collectifs du travail, le comité d'experts a cherché à savoir quels étaient ou quels avaient pu être au cours des dernières années les regroupements naturels de camionneurs-propriétaires ou de donneurs d'ouvrage ou les organisations les plus représentatives dans le secteur d'activité. Sans prétendre à une description exhaustive, les informations disponibles au MTQ ont permis de tracer le portrait suivant.

A- Avant 1997

Dans le camionnage général, jusqu'à tout récemment, soit avant 1997, il y avait deux associations qui représentaient 1 500 à 2 000 camionneurs-propriétaires sur les 6 000 et plus de la province. Il s'agit de l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec inc. (APCRIQ) et de la Coopérative des camionneurs (COOP).

Du côté du transport forestier, les donneurs d'ouvrage sont, pour une grande partie, regroupés dans des associations. Celles-ci n'ont pas le mandat de négocier les conditions de travail des camionneurs-propriétaires. Dans le secteur de la forêt privée, les donneurs d'ouvrage sont désignés par la loi comme les syndicats de producteurs de bois.

Dans le secteur de la forêt privée, les camionneurs-propriétaires doivent se regrouper en association puisque celle-ci doit être reconnue par la Régie des marchés agricoles. Cette reconnaissance est essentielle pour la conduite des négociations entre les camionneurs-propriétaires et les syndicats de

producteurs. Il est à noter que les camionneurs-propriétaires qui travaillent pour les syndicats de producteurs ne sont pas nécessairement en exclusivité pour eux.

Les transporteurs dans le secteur spécialisé du copeau sont essentiellement des moyennes et grandes entreprises de transport. Ceux qui appartiennent à une association sont regroupés dans l'Association du camionnage du Québec (ACQ). Celle-ci n'a ni le mandat de traiter des relations de travail avec les camionneurs-propriétaires ni celui de négocier les conditions de travail.

Dans le secteur forestier, l'ANCAI regroupe et représente environ 450 camionneurs-propriétaires surtout de la forêt publique. Ces camionneurs-propriétaires n'utilisent pas la structure des postes de courtage, celle-ci étant essentiellement utilisée et destinée au secteur de la construction. L'ANCAI serait la seule association regroupant une partie des camionneurs-propriétaires forestiers du secteur de la forêt publique. Il n'y a pas d'autre association représentant la majorité des camionneurs-propriétaires de la forêt publique. Un certain nombre de camionneurs-propriétaires représentés par l'ANCAI effectuent du transport d'agrégats l'été et du transport de bois l'hiver.

Par ailleurs, du côté du transport des agrégats, une grande proportion de contractants du secteur public sont des entrepreneurs membres de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGTQ). Dans le secteur des infrastructures, un certain nombre d'entrepreneurs sont regroupés sous l'égide de l'Association québécoise des entrepreneurs en égout et aqueduc (AQEEA). Ces deux organismes représentent une quantité non négligeable d'entrepreneurs qu'on retrouve aussi dans le secteur privé. Dans les deux cas, les associations n'ont pas le mandat d'analyser ou de négocier les conditions de travail des camionneurs-propriétaires.

Les camionneurs-propriétaires qui oeuvrent dans le marché « construction publique » sont majoritairement les camionneurs-propriétaires membres des organismes de courtage, notamment en raison de l'existence des clauses préférentielles d'embauche. La très grande majorité de ceux-ci sont membres de l'ANCAI.

Les camionneurs-propriétaires oeuvrant dans le marché privé n'appartiennent majoritairement pas à un regroupement ou à une association quelconque. Une partie des camionneurs-propriétaires du marché privé sont des membres d'organismes de courtage qui n'utilisent pas la structure des postes de courtage pour effectuer ce travail. Une bonne partie du camionnage du secteur privé est aussi fait pour compte propre.

Dans le secteur de l'alimentation d'usine, les transporteurs sont regroupés en majorité à l'ACQ.

B- Depuis 1997

Depuis 1997, une association syndicale s'est formée : il s'agit du Syndicat des routiers autonomes du Québec (SRAQ), affilié à la Centrale des syndicats démocratiques (CSD).

Par ailleurs, il y a deux autres organisations syndicales qui se préoccupent aussi de la situation des camionneurs-propriétaires :

D'une part, la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ) avec sa section du Syndicat des métallos et l'Association professionnelle des chauffeurs des camions du Québec (APCCQ) de même que les Teamsters a entrepris de regrouper des camionneurs-propriétaires afin de les représenter.

D'autre part, la Confédération des syndicats nationaux (CSN), dont une nouvelle section, le Syndicat national du transport routier (SNTR), a l'intention de regrouper et de représenter toutes les catégories de camionneurs du Québec : camionneurs-propriétaires, camionneurs de compagnies et camionneurs d'agences.

8- Les principales problématiques

Dans chacun des sous secteurs de l'industrie, certains acteurs, tantôt du côté des donneurs d'ouvrages tantôt du côté des camionneurs-propriétaires, ont fait connaître certaines doléances lesquelles ont été portées à la connaissance du MTQ de diverses façons, notamment par l'intermédiaire des tables de concertation pour ce qui est du camionnage en vrac. Le Comité a également été informé de l'existence de certaines problématiques à l'occasion des rencontres tenues avec le Groupe consultatif.

Certains des objets de mécontentement véhiculés touchent les conditions du transport, d'autres le mode d'attribution des contrats, d'autres enfin, les conditions de travail en tant que telles.

A- Dans le camionnage général

Dans le camionnage général, le MTQ est moins informé des doléances des acteurs soit parce qu'il s'agit d'entreprises qui relèvent de la compétence du gouvernement du Canada, soit parce que, le secteur étant déréglementé depuis longtemps, on a moins de contacts avec les acteurs et, surtout, moins d'outils pour colliger des données à cet égard.

◇ Dans ce secteur, parmi les problématiques soulevées par certains camionneurs-propriétaires, on a porté à l'attention du Comité:

- ◇ la difficulté de négocier le contrat de sous-traitance qui est présenté comme un contrat d'adhésion;
- ◇ l'obligation d'accepter des clauses qu'ils considèrent comme abusives, qu'il s'agisse de clauses concernant le paiement des assurances, du cautionnement, du temps d'attente non payé, etc.

B- Dans le camionnage en vrac

Il y a lieu de distinguer ici le transport forestier du transport des agrégats. Ce sont des marchés tout à fait différents et qui soulèvent également des problématiques différentes

Du côté du transport forestier, les principaux objets de récrimination des camionneurs-propriétaires, tels que perçu par le MTQ sont le suivants:

- ◇ Les camionneurs-propriétaires représentés par l'ANCAI se plaignent des mauvaises conditions de transport offertes par l'industrie forestière (chemins forestiers mal entretenus, tarifs trop bas, absence de sécurité d'emploi).
- ◇ Les camionneurs-propriétaires représentés par l'ANCAI demandent l'amélioration de leurs conditions de transport et du contrat forestier réglementé, notamment soit par l'addition au contrat d'une grille tarifaire ou encore le retour à des tarifs adoptés par la CTQ, ce que rejette l'industrie forestière.
- ◇ Les camionneurs-propriétaires prétendent ne pas avoir de rapport de force dans un contexte réglementé et ils craignent que la situation empire dans le contexte de la déréglementation des entreprises de camionnage extraprovincial en l'an 2000.
- ◇ Les organisations syndicales

Par ailleurs, les donneurs d'ouvrage ont aussi des récriminations:

- ◇ L'industrie forestière s'accommode assez bien de l'application du contrat de transport forestier. Elle est réticente à discuter d'une grille tarifaire avec l'ANCAI et le MTQ. Elle a déjà envisagé la contestation de la juridiction de la CTQ en matière de tarif.
- ◇ Elle se plaint du manque de flexibilité de la réglementation actuelle, notamment les barrières régionales. Elle attribue la pénurie de camions en période de pointe aux contraintes posées par la réglementation.

- ◇ Elle favorise une déréglementation totale des permis, du contrat de transport et des tarifs. Elle soutient que le Québec est la seule province à maintenir une réglementation économique sur le transport forestier et qu'elle en est défavorisée.

Du côté du transport des agrégats, les objets d'insatisfaction les plus fréquents sont les suivants.

Pour ce qui est des camionneurs-propriétaires:

- ◇ L'ANCAI et les organisations syndicales associent la qualité des conditions de travail à l'imposition d'un tarif minimal, au contingentement de permis et à l'obligation de recourir au poste de courtage.
- ◇ L'entrée en vigueur des accords sur le commerce intérieur, rendant inopposables ces mesures aux entreprises extraprovinciales, fait dire à l'ANCAI que les conditions de travail se détérioreront gravement.
- ◇ Cette conviction est renforcée par le climat de confrontation permanent qui est installée entre eux et les donneurs d'ouvrage.

Pour ce qui est des donneurs d'ouvrage:

- ◇ Les clauses d'embauche préférentielle créent beaucoup d'insatisfaction de la part des entrepreneurs. Ils les considèrent comme une forme de réglementation au même titre que le règlement lui-même. Les conflits de chantier sont fréquents et souvent attribuables au non respect de ces clauses.
- ◇ Un climat de méfiance et d'intolérance s'est développé avec les années un entre les camionneurs des postes de courtage et les entrepreneurs. Ces derniers sont peu enclins à recourir aux services des postes de courtage pour des travaux autres que ceux visés par les clauses préférentielles.

CHAPITRE II

LA POSITION DES PARTIES AU DÉPART

Les parties intéressées ont eu l'occasion d'exprimer leurs attentes et leur point de vue de diverses manières et à plusieurs reprises. D'abord, lors des rencontres organisées par le Comité avec le Groupe consultatif les 25 et 26 janvier de même que le 18 février. Plusieurs associations se sont également prévalu de la possibilité qui leur était offerte de déposer un mémoire ou des notes écrites. Enfin, la plupart des associations ont pu avoir des conversations, des rencontres ou des conférences téléphoniques avec l'un ou l'autre des membres du Comité.

Le présent chapitre résume la position des parties telle qu'exprimée par leur porte-parole désignés lors de la première rencontre du Groupe consultatif du 25 janvier¹. La réaction de ces mêmes parties aux scénarios proposés et telle qu'exprimée à l'occasion de la rencontre du 18 février est présentée à la fin du chapitre V.²

1- LES ASSOCIATIONS DE DONNEURS D'OUVRAGE

Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ)

L'industrie forestière est un moteur de l'économie avec des livraisons de 15,6 milliards de dollars dont 10 milliards en exportation. Elle génère 32 700 emplois en forêt et 9 400 en usines. Avec 1350 usines réparties sur le territoire, l'industrie forestière soutient l'économie de 250 municipalités. L'AMBSQ gère 81 % du volume en forêt publique et 90 % de la production du sciage. Elle est le porte-parole de l'industrie en matière de transport.

Le transport par camion est de plus en plus important, avec des pointes inégales en été et en hiver, en raison de l'augmentation des attributions de bois et de l'interruption du flottage. Malgré l'augmentation de la demande, le nombre de permis de camionnage en vrac n'a pas augmenté. Le coût du transport de la forêt à l'usine est de 400 M\$. Le transport forestier regroupe le transport du bois brut aux usines (38,4 Mm3), le transport de copeaux, sciures et planures (9,336 Mtma) et la livraison de bois d'œuvre (6,4 Mm3), de pâte et papiers (3,9 Mtm) et de panneaux. Le transport forestier est fait hors-route ou sur les routes publiques. Il est exécuté pour compte propre, pour compte d'autrui ou comme partie accessoire d'un contrat global de récolte et de transport. La

¹ Le texte du compte-rendu de la rencontre du 25 janvier qui a servi la préparation du présent chapitre a été transmis aux associations participantes pour réactions et commentaires le 10 février.

² On trouvera à l'annexe D la liste des mémoires et documents déposés par les parties à l'occasion de la rencontre du 25 janvier.

réglementation sur le transport (permis et tarif) s'applique lorsque le transport est pour compte d'autrui ou la partie principale du contrat global quoique la réglementation soit assouplie dans le cas du transport de copeaux. Sur les routes publiques, le transport est soumis, en outre, au Règlement sur les charges et dimensions.

Le transport forestier s'effectue en régie ou à contrat, avec conventions de travail ou sans convention de travail, principalement pour les petites scieries. 71 % du transport du bois des forêts publiques qui est exécuté hors route avec des véhicules hors normes est transporté par des employés syndiqués. Les gains moyens par camion, sont de 316 350 \$ dans le cas du camionnage régulier hors route et de 143 625 \$ dans le cas des routiers. Ils sont respectivement de 87 384 \$ et de 50 106 \$ dans le cas d'un camionnage d'appoint. En forêt privée le transport de bois est négocié entre des associations de camionneurs et des Offices et Syndicats de producteurs sous le contrôle de la Régie des marchés agricoles du Québec.

L'industrie forestière a besoin de mobilité pour faire face aux périodes de pointes, d'une flotte de véhicules spécialisés, d'un système de négociations locales adaptées au milieu et d'une équipe de transporteurs fidèles et prospères. Le coût de la réglementation gouvernementale, estimé à 10 % du PIB, a des conséquences négatives. Le transport au Québec est plus réglementé que dans les autres provinces et il est temps que le Québec applique une politique de déréglementation telle que recommandée dans le rapport Scowen en 1986.

La situation des camionneurs artisans ne justifie pas l'adoption de mesures plus contraignantes au Québec car elle se caractérise par la stabilité d'emploi et des revenus décents. Les acquis des camionneurs ne sont pas mis en danger par la déréglementation. La solution aux appréhensions doit être axée sur la concertation locale et sur des relations marquées sous le signe de la continuité avec les camionneurs actuels avec lesquels l'industrie veut continuer d'entretenir des relations d'affaires.

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)

L'ACRGTQ est une association sans but lucratif qui regroupe les entrepreneurs de génie civil qui exécutent 90 % des travaux routiers au Québec. Ces entrepreneurs font appel à des camionneurs pour satisfaire 60 % de leurs besoins en transport et ils continueront à le faire après la déréglementation.

L'ACRGTQ s'oppose à l'interventionnisme sous toutes ses formes y compris les protections accordées aux camionneurs artisans, dans les contrats de voiries du ministère des Transports, les clauses dites « 75/25 ». Ces clauses ont été déclarées invalides dans plusieurs jugements lorsqu'elles

ont été contestées par les entrepreneurs. D'ailleurs, le rapport Scowen en recommandait la suppression en 1986. Ces clauses de protection favorisent indûment un petit groupe de camionneurs sans que le gouvernement puisse déterminer s'ils sont de véritables «artisans». La notion de camionneur-propriétaire ne correspond pas davantage à la réalité. Or le coût de ces clauses est élevé et le gouvernement pourrait économiser plusieurs millions de dollars en les supprimant et en permettant le libre marché. Paradoxalement, les entrepreneurs doivent soumissionner au plus bas prix pour obtenir des contrats gouvernementaux alors que les camionneurs artisans sont protégés aux frais des contribuables.

Les postes de courtage qui appliquent une règle de rotation pour l'affectation des camionneurs génèrent des pertes de temps et de productivité, favorisent des comportements irresponsables et génèrent des risques supplémentaires d'accidents. La monopolisation du courtage dans le secteur du camionnage en vrac ne favorise pas le développement de l'industrie à court terme. Le rapport Scowen en recommandait également l'abolition.

L'application d'un tarif horaire devient improductif lorsque le camionneur continue d'être payé pendant la réparation de son camion. La présomption de responsabilité appliquée par la CSST sur l'entrepreneur pour les actes d'un camionneur artisan dont il n'a pas le contrôle doit être dénoncée, et ce particulièrement, dans les cas où une clause de protection impose le recours au service de ce camionneur.

L'ACRGQTQ recommande l'abolition globale et totale de la réglementation sur le camionnage en vrac, y compris les clauses de protection. Toute proposition de réglementer différemment le camionnage en vrac lui apparaît inacceptable. De plus elle s'oppose très fortement au recours à l'accréditation syndicale comme moyen d'encadrement des camionneurs artisans. Elle se demande si on a au moins une idée du nombre de ces camionneurs qui auraient besoin de l'intervention de l'État avant de proposer d'adopter de nouvelles mesures législatives.

L'ACRGQTQ appuie le constat de l'ANCAI qu'un des grands problèmes de l'industrie soit le manque de travail. Elle rappelle toutefois que tant que le gouvernement réduira ses dépenses en construction, le problème demeurera entier. En contre partie, tant qu'il y aura des travaux à exécuter, les membres de l'ACRGQTQ continueront à employer des camionneurs artisans.

Association du camionnage du Québec (ACQ)

L'industrie du camionnage de 1999 n'a rien de comparable avec celle de 1979. Au début le camionnage était le prolongement du chemin de fer; mais les règles du jeu du camionnage ont connu une évolution très rapide. C'est aux États-Unis que la déréglementation a commencé en 1980 avec le Motor Carrier Act. En fait, il serait plus approprié de décrire le phénomène comme un allègement de la réglementation puisqu'on a modifié et allégé les règles traditionnelles d'entrée dans le marché par un renversement du fardeau de la preuve d'utilité publique et qu'on a introduit un test de compétence comme critère de délivrance des permis de camionnage. Toutefois, ces contrôles de compétence n'ont pas véritablement été appliqués.

C'est dans le contexte d'un accès totalement libre aux marchés nord-américains résultant de l'ALENA que le camionnage a été libéralisé. Antérieurement, on légiférait pour protéger le public en appliquant, par exemple, des restrictions sur le nombre de permis de sous-traitance.

Maintenant, il est possible d'acquérir un camion de 120 000 \$ sans verser de dépôt et de commencer l'exploitation d'une entreprise de camionnage. Les entreprises œuvrent à l'échelle de l'Amérique du Nord avec des expéditeurs et des consignataires qui peuvent être rejoints par courrier électronique. La réalité d'aujourd'hui c'est que les entreprises de camionnage vont partout où vont les routes.

Il faut distinguer le camionneur qui sous-traite sur une base d'exclusivité, le petit transporteur qui contracte du transport pour son compte auprès des expéditeurs et les courtiers. L'ACQ regroupe 15,8 % des entreprises pour compte d'autrui qui possèdent 53 % de la flotte de camions et qui fournissent 80 % volume du camionnage général au Québec. Ces entreprises sont, pour plus de 90 %, des entreprises de juridiction fédérale. Les activités sont tellement diversifiées qu'il est impossible de les regrouper dans un même modèle. Il n'y a pas de prêt-à-porter dans ce secteur d'activité. Le transport est parfois multi-modal avec des compagnies de chemin de fer ou de transport maritime. Parfois, des activités de logistique intégrée et d'entreposage s'ajoutent au simple service de transport. Les entreprises doivent pouvoir offrir toutes sortes de créneaux de transports spécialisés avec une variété énorme d'équipements requis et d'activités mixtes exigeant souplesse et flexibilité. Elles sont confrontées à des contraintes réglementaires comme les règles de charges non uniformes, des règles de cabotage et d'immigration, des règles de retour à vide. Les entreprises doivent évoluer dans un climat de véritable compétitivité. Pour demeurer compétitives les entreprises considèrent les camionneurs-proprétaires non comme des employés, mais comme des partenaires.

Association canadienne du transport industriel (ACTI)

Les manufacturiers évoluent dans un climat de compétitivité mondiale, leurs produits n'ayant de valeur que s'ils atteignent leur destination. C'est par camion que leurs produits, à grand volume, atteignent les marchés, ce qui nécessite une grande souplesse de l'offre de camionnage.

Il existe des abus; mais la situation n'est pas généralisée comme on le laisse entendre. Pour chaque cas de camionneur-proprétaire exploité, il s'en trouve plusieurs à être bien traités. Les entreprises investissent dans la formation de leurs chauffeurs, y compris celle des camionneurs-proprétaires. Les publications spécialisées contiennent régulièrement des offres d'emplois, comprenant des conditions de travail très avantageuses, destinées à recruter les meilleurs candidats. Selon un sondage auprès de 10 entreprises, sur les salaires des chauffeurs salariés et ceux des camionneurs sous-traitants, il apparaît que le chauffeur salarié gagne, sans tenir compte de certains avantages, 34 300 \$ par année, avec un écart type de 14 400\$, dans le secteur du transport local et 45 900 \$ par année, avec un écart type de 15 100 \$, dans le secteur du transport longue distance. Le camionneur-proprétaire gagne, en figurant 33 % de ses revenus bruts, 38 300 \$ par année avec un écart type de 1 200 \$, sans tenir compte des avantages fiscaux importants et des déductions de dépenses.

L'allégement de la réglementation dans le secteur du transport des copeaux a permis aux transporteurs d'offrir un meilleur prix parce qu'ils ont pu bénéficier d'une plus grande flexibilité dans l'organisation de leur transport et réduire leur voyage de retour à vide.

Le statut quo représente le seul scénario réaliste et viable. Toute tentative d'encadrement comporterait tellement d'exceptions qu'elle deviendrait rapidement inapplicable.

La Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds tente d'établir la rentabilité concurrentielle en définissant clairement les rôles de chacun des intervenants et son application devrait permettre d'isoler ceux qui abusent. Cette loi a pour objectif d'assurer un objectif légitime, soit la sécurité, et elle s'applique à tous. Tout autre scénario serait incompatible avec l'ALENA et l'ACI.

2- LES ASSOCIATIONS HISTORIQUES DE CAMIONNEURS

Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)

Trois principes sont à l'origine du Règlement sur le camionnage en vrac : prévoir un permis de camionnage en vrac pour chaque camion, réserver le courtage à des associations sans but lucratif et

confier la tarification à la Commission des transports du Québec. De 1973 à 1976, les entrepreneurs ont réclamé une protection équivalente à celle accordée aux artisans sur les contrats du ministère des Transports. En 1977, l'ANCAI a accepté d'établir une nouvelle répartition du travail dans les postes de courtage entre les entrepreneurs et les artisans. Aucun changement dans ces principes de base n'est intervenu depuis. Les pressions exercées par la perspective de déréglementation ont eu une influence sur le vieillissement de la flotte de camions dont l'âge moyen est de 9 et 10 ans. Dans les secteurs de la construction, les camionneurs travaillent 100 jours par année alors qu'ils travaillent 200 jours par année dans le secteur d'approvisionnement d'usines. Le permis de camionnage en vrac est le seul rapport de force face aux donneurs d'ouvrage. L'abrogation de la partie III de la loi fédérale viendra démolir un système qui a fait ses preuves. Les camionneurs ont besoin d'un encadrement qui offrira des garanties similaires au système implanté par la réglementation actuelle.

En forêt, le système de répartition établi par les postes de courtage n'était pas applicable parce que les travailleurs forestiers travaillent généralement pour une seule entreprise. En 1982, le ministère des transports a fait suspendre les procédures de révision de la tarification. Depuis, la surcharge remplace le tarif minimum dans des proportions considérables. 100 000 voyages de bois par année excèdent les normes relatives aux charges maximales sur les chemins publics sans que les expéditeurs soient punis. Ces derniers profitent donc de l'avantage de la surcharge. En 1994, le transport en forêt par des transporteurs qui ne possèdent pas le permis requis a été un fléau. Les contrôles sont déficients et les camionneurs sont placés dans une situation où ils doivent accepter les conditions des employeurs s'ils veulent conserver leur emploi. Certains contrats forestiers transfèrent même aux camionneurs des amendes que l'employeur pourrait être condamné à payer. Dans plusieurs cas, les contrats transfèrent aux camionneurs des obligations de chargement alors que le préposé au chargement est payé par quelqu'un d'autre et rémunéré selon le poids du chargement.

Les contrats et les mémoires produits, dont le rapport Lippé, établissent la nécessité d'un encadrement du camionnage en vrac tout en dénonçant l'inefficacité du contrôle routier.

Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec inc. (APCRIQ)

L'APCRIQ a toujours considéré ses membres comme des gens d'affaires. La documentation déposée aujourd'hui réfère à deux groupes de camionneurs, soit d'une part les travailleurs-travailleuses, les chauffeurs-propriétaires, les artisans, les sous-traitants et d'autre part, les initiateurs de mouvements, les requérants de services et les donneurs d'ouvrage. Ce n'est pas la taille d'une entreprise qui devrait déterminer son statut; mais ses responsabilités. Lorsqu'une personne prend la responsabilité d'un transport, elle devrait assumer toutes les responsabilités du transporteur. Les

responsabilités de chacun devraient être clairement établies par la loi. Les intervenants qui portent des chapeaux différents devraient assumer les responsabilités propres à chacun des rôles qu'ils veulent tenir.

Une part importante de l'effritement du marché est causé par le trop grand nombre de camionneurs qui sont entrés dans le marché sans connaître les responsabilités propres à chaque chapeau. Les victimes sont des personnes qui ignorent les règles du jeu ou qui ne sont pas des gens d'affaires. Il ne faut pas chercher à les protéger contre eux-mêmes ni à compenser leur inefficacité.

L'encadrement recherché ne devrait pas empêcher une petite entreprise, si petite soit elle, de faire des affaires. Il devrait plutôt lui faire assumer son rôle. La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (projet de loi 430) présente un potentiel intéressant pour permettre à chacun de choisir et de porter son chapeau parce qu'elle définit la responsabilité de chacun. Si la loi est appliquée de façon constante, efficace et adéquate, plusieurs ne pourront plus demeurer en affaires. Il y aura une épuration naturelle.

Il est impensable d'envisager qu'une grille tarifaire puisse être une solution. L'horaire de travail actuel fait partie de la profession. Les règles du jeu nord-américaines sont établies et un encadrement trop serré et distinct brimera grandement le marché et freinera l'industrie québécoise par rapport au contexte nord-américain. Les entreprises sont encore prospères. Pour chaque exemple de camionneur exploité, on peut opposer un exemple inverse. Il y a des gens d'affaires, d'autres qui ont le potentiel pour le devenir et enfin ceux qui ne le deviendront jamais. L'APCRIQ connaît des camionneurs-propriétaires qui font entre 45 000 \$ et 50 000 \$ et qui réussissent en affaires. Elle sensibilise ses membres à la nécessité de bien administrer leurs affaires et reconnaît aussi que certains sont abusés dans leurs contrats.

Finalement l'APCRIQ croit qu'une adaptation de la réglementation sur les transports, rendrait possible l'élimination de certaines pratiques de transferts de responsabilités par voies contractuelles. Un encadrement trop serré et distinct tuera le marché et accrochera un boulet à l'industrie québécoise.

Coopérative des camionneurs (COOP)

Au début des années 1980, l'industrie du camionnage a connu de sérieuses difficultés à cause de la récession, du manque de flexibilité de la réglementation et de la force des syndicats qui avaient fait gonfler la masse salariale des entreprises. Les entreprises ont alors convaincu leurs employés de devenir camionneurs-propriétaires. À la fin des années 1980, la déréglementation a fait disparaître

la valeur commerciale des permis et entraîner une certaine confusion. Tous et chacun pouvaient acquérir un camion et commencer l'exploitation d'une entreprise de camionnage. En 1988, les camionneurs-propriétaires se sont regroupés pour proposer au gouvernement un contrat type de sous-traitance et la mise en place d'un tribunal administratif pour régler les différends entre les camionneurs-propriétaires et les entreprises de camionnage. Ces recommandations ont été reprises dans le rapport Charbonneau. Des demandes pressantes ont également été adressées au gouvernement pour qu'il contrôle l'exploitation des courtiers en transports comme le gouvernement de l'Ontario l'envisage présentement. Rien n'a été fait et le problème demeure entier.

La Coop des camionneurs a été constituée pour permettre aux petits camionneurs de réduire leurs coûts d'exploitation de 12 % à 15 %. Elle compte aujourd'hui 2992 actionnaires. La préoccupation actuelle du gouvernement pour le statut des camionneurs-propriétaires résulte d'un chantage du SRAQ et de l'ANCAI en pleine campagne électorale. Les promesses faites aux camionneurs pour les convaincre du mérite de la formule Rand ne sont qu'un truc publicitaire. Comment peut-on envisager la syndicalisation des petites entreprises, comment peut-on croire que l'Ontario, et les autres provinces et le gouvernement fédéral puissent accepter un tel système ? Il s'agit d'un système irréaliste qui ne pourrait qu'isoler le Québec, ce qui pourrait affecter grandement son économie.

La solution ne passe par la syndicalisation, mais par l'attribution d'un statut d'homme d'affaires au camionneur-propriétaire. C'est en restaurant le contrat de sous-traitance qui a été abrogé avec ses 14 clauses minimales et en confiant son application à un tribunal administratif que les camionneurs-propriétaires pourront se développer. Les clauses d'exclusivité devraient être éliminées et une attention particulière devrait être accordée à la formation en matière de gestion et de réglementation. Le mandat du Comité est de fournir aux camionneurs-propriétaires des outils, des programmes et des services pour leur permettre de se développer comme des gens d'affaires.

3- LES ORGANISATIONS SYNDICALES

Centrale des syndicats démocratiques (CSD)

Le mandat du Comité d'experts requiert beaucoup d'esprit créateur pour proposer un nouveau modèle de relations de travail aux camionneurs-propriétaires.

Depuis l'été 1996, des contacts constants avec des camionneurs-propriétaires ont permis d'analyser les besoins dans le secteur du camionnage général. La situation de ces derniers étant fort complexes, la CSD a effectué des recherches et des sondages pour leur préparer une structure d'accueil à la Centrale des syndicats démocratiques. Le SRAQ a été constitué, en affiliation avec la CSD, en

janvier 1997. Le SRAQ regroupe des camionneurs-propriétaires qui œuvrent dans le camionnage général autant à l'intra qu'à l'extra-provincial.

Les camionneurs-propriétaires ont besoin d'outils pour améliorer leurs conditions de travail. Ils refusent de s'accréditer en vertu du Code canadien du travail à cause de la volatilité des entreprises de transport pour lesquels ils travaillent. Le SRAQ et la CSD ont demandé, dans un cahier de revendications, une Charte de la sous-traitance. Comme la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (projet de loi 430) n'a pas donné suite à cette demande, ils ont amorcé une réflexion avec l'ANCAI pour proposer un modèle qui s'inspire des relations de travail. Cette proposition est à l'origine de la proposition gouvernementale suivant laquelle le Comité d'experts a été formé.

L'âge moyen des camionneurs-propriétaires est de 40 ans. Un grand nombre de camionneurs-propriétaires (66 %) ont moins de 12 ans de scolarité (10.2 ans). La moitié d'entre eux gagnent moins de 25 000 \$ par année tout en travaillant 3 000 heures par année en plus du temps consacré à l'administration avec leur conjointe. Ils travaillent donc pour un salaire horaire qui varie entre 4.72 \$ et 8.00 \$. Ils s'appauvrissent continuellement et ils n'ont plus les moyens de se payer un repas au restaurant. L'image du camionneur attablé à un restaurant avec d'autres de ses collègues a été remplacée par celle du camionneur seul dans son tracteur avec un repas réchauffé au micro-onde dont son camion est dorénavant équipé. Ces camionneurs vivent un très grand isolement.

Un certain nombre de facteurs expliquent cette situation. La déréglementation de 1987 a favorisé le recours à la sous-traitance par les entreprises de transport pour accroître leur part de marché et leur marge de profits. L'attrait de l'indépendance et de l'autonomie du métier des camionneurs-propriétaires et la perspective de s'enrichir avec un camion payé ont favorisé l'émergence du phénomène. Les conventions commerciales privées ont remplacé les conventions collectives de travail dans un environnement concurrentiel. En ayant ainsi écarté les organismes syndicaux, les rapports collectifs ont été anéantis. Ces travailleurs se sont donc retrouvés dans une situation d'isolement au moment même où ils commençaient à évoluer dans une nouvelle situation économique déréglementée.

Le président de la CSD dit n'avoir jamais, en 25 ans, rencontré de travailleurs qui évoluent dans des conditions aussi précaires. L'amour du métier et la fierté expliquent leur attachement au camionnage.

Syndicat des routiers autonomes du Québec(SRAQ)

Les camionneurs-propriétaires évoluent dans des conditions difficiles. Ils n'ont aucune assurance d'être payés et les délais de paiement de certains courtiers atteignent entre 90 et 120 jours. L'intervention du syndicat a permis de récupérer jusqu'à 150 000 \$ d'honoraires impayés. Les distances de camionnage prédéterminées le sont à vol d'oiseau et diminuent avec l'expansion des villes. Le temps d'attente pour le chargement et le déchargement ainsi que les manœuvres requises dans certains États pour former et déformer les trains routiers, qui peuvent comprendre des déplacements sur des distances importantes, ne sont pas payés.

Les camionneurs-propriétaires n'ont aucun moyen de négocier leur contrat de sous-traitance. C'est un contrat d'adhésion qui ne prévoit aucun partage des responsabilités financières entre les parties. Les coûts de peinture du tracteur, d'assurance-cargo et d'assurance-remorque (FAQ27) sont à la charge des camionneurs-propriétaires dans des contrats compliqués et volumineux souvent rédigés en anglais. Des retenues pouvant atteindre 5 000 \$ sont souvent prévues pour cautionner l'exécution du contrat, défrayer les coûts de permis et d'administration et assurer la loyauté du camionneur. Certains contrats permettent à l'entreprise de conserver pendant près d'un an des sommes dues au camionneur et se payer à même ces retenues. Des clauses de résiliation, souvent dispendieuses, lient les camionneurs-propriétaires aux entreprises. Certains contrats prévoient une élection de domicile hors Québec, ce qui complique le règlement des différends qui doivent être présentés devant des tribunaux étrangers.

La plupart des membres du SRAQ, soit 98 %, ne sont pas couverts par la CSST. Les primes sont trop onéreuses pour leur capacité de payer. Les périodes de maladies sont souvent comblées par des chauffeurs au noir. Le coût des inspections de sécurité obligatoires est assumé par les camionneurs-propriétaires et non par les entreprises qui les emploient.

Les camionneurs-propriétaires ont besoin d'une intervention gouvernementale pour prendre les mesures qui s'imposent dans les plus brefs délais, car leur situation est intolérable.

Fédération des travailleurs du Québec (FTQ)

La FTQ possède une longue expérience dans le secteur des transports en raison de son association avec les Teamsters et les Métallos. Elle soutient que l'industrie a besoin d'être encadrée, notamment pour la sécurité du public. L'encadrement doit être réaliste, viable, équitable et sécuritaire tout en assurant un juste prix. Dans ce secteur, il est justifié d'adopter une approche sectorielle particulière. L'expérience de la déréglementation tend à démontrer que les consommateurs n'en profitent pas à

long terme alors qu'elle entraîne la disparition de grandes entreprises, des pertes d'emplois et un relâchement de la sécurité.

Un voyage payé à 20 \$ à l'occasion d'opérations de déneigement constitue une menace directe à la sécurité. Dans le secteur du camionnage général, un voyage de Montréal à Toronto, d'une durée de 6 heures, est payé 380 \$ tout compris. Dans le secteur du transport forestier, la FTQ note que le tarif n'a pas été révisé depuis 1982 et que les entreprises forestières refusent de reconnaître des associations de camionneurs et que ceux-ci ne peuvent être assistés lors de la négociation de leur contrat. Dans le secteur du transport des copeaux, la déréglementation a entraîné une baisse des tarifs. La déréglementation se fait aux dépens des camionneurs. Par exemple pour une semaine de 98 heures un camionneur réalisera un revenu de 17.97 \$ l'heure alors que pour une semaine de 82 heures il réalisera un revenu de 15.89 \$ l'heure. Si un camionneur travaille moins d'heures, il ne gagne rien. Lorsqu'un camionneur travaille 98 heures dans une semaine, il le fait au détriment de la sécurité et s'endort au volant. Avec des revenus aussi bas, ils n'ont pas de protection sociale, une condamnation au paiement d'amendes tourne au drame social, les réparations ne sont pas prises en compte et l'entretien du camion est souvent négligé. Les camionneurs ne peuvent pas négocier. On leur présente un contrat d'adhésion; il n'y a pas de rapport de force tout comme le citoyen face à Hydro-Québec

Pour assurer une industrie sécuritaire, il faut un encadrement réaliste, équitable et viable en tenant compte de ce qui existe ailleurs. Les camionneurs doivent pouvoir se regrouper pour faire valoir leur droit. On doit bâtir un mécanisme de reconnaissance des associations représentatives. On doit permettre aux parties de déterminer entre elles la tarification.

Il existe certains modèles dont celui du statut de l'artiste et celui du secteur de la construction qui pourraient être appliqués en respectant les juridictions fédérale et provinciale. Il appartient à l'ensemble de l'industrie et non pas seulement aux camionneurs-propriétaires de se discipliner, de se responsabiliser et de faire la promotion de la sécurité. Les camionneurs sont déterminés à se faire respecter et ils ne manquent pas de moyen pour y arriver.

Confédération des syndicats nationaux (CSN)

La CSN représente 235 000 membres. Elle ne possède pas de fédération du transport. Elle favorise une stratégie de relations de travail qui fait appel aux négociations. La détermination des relations de travail par une intervention d'ordre général lui apparaît nécessaire. La CSN partage les

conclusions des autres intervenants sur les effets pervers de la déréglementation, particulièrement sur la sécurité publique.

En raison de la complexité du fonctionnement de l'industrie du camionnage, l'approche à favoriser n'est pas évidente. L'intervention sectorielle sous trois thèmes soit, le travailleur autonome, le Code du travail et le camionnage en vrac semble prometteuse. Deux principes doivent être respectés : le droit d'accès à la syndicalisation et le droit de négocier. C'est la responsabilité de l'État de fournir aux camionneurs-propriétaires des outils pour faire valoir ces droits et leur permettre de rétablir l'équilibre des forces.

Un certain nombre de problèmes doivent être résolus. Un premier problème, juridique, résulte de la dualité de juridiction fédérale / provinciale dans les relations de travail des entreprises de transport dont la majorité est de compétence fédérale. La CSN ne connaît pas de solution à ce problème. Une définition du « travailleur autonome » devra permettre d'écarter les faux travailleurs autonomes et la notion de « l'entrepreneur dépendant » devra être aussi large au Québec qu'ailleurs au Canada.

Une forme d'accréditation sectorielle, comme le modèle du statut des artistes qui a un pendant fédéral, pourrait inspirer le Comité. Dans le secteur du camionnage en vrac, si la déréglementation se produit, des problèmes surviendront. L'application de « clauses d'achats chez-nous » dans les contrats gouvernementaux, leur validation dans les contrats municipaux et l'application d'un modèle d'encadrement comme celui proposé dans la Loi sur les artistes, qui permet une application régionale du modèle, pourraient résoudre ces problèmes. Le Code du travail devra être renforcé pour permettre l'accréditation multi-patronale, atténuer les effets pervers de l'interprétation de l'article 45 et introduire une déclaration d'employeur unique qui permettra de casser les rapports de force.

La formation professionnelle des chauffeurs est déficiente. La cause des accidents comporte, dans 75 % des cas, un facteur humain très important. Un grand nombre d'accidents, 23 sur 30, auraient pu être évités par une ronde de sécurité. La formation des chauffeurs est dispensée, dans l'anarchie, par des écoles privées. Une réglementation sur la formation des chauffeurs s'impose.

L'État doit fournir aux camionneurs-propriétaires des outils pour leur permettre de rétablir un rapport de force. Les camionneurs-propriétaires considèrent que la concurrence se fait sur leur dos. L'équilibre actuel est très fragile dans l'industrie du camionnage et les gens pensent qu'ils ont assez donné.

CHAPITRE III

LES CONTRAINTES DÉCOULANT DU CONTEXTE CONSTITUTIONNEL

FÉDÉRAL CANADIEN ET DES ACCORDS COMMERCIAUX

Parce que les scénarios que nous avons pour mission d'élaborer doivent tenir compte des contraintes de l'environnement constitutionnel canadien, de même que des obligations qu'imposent au Québec son adhésion à certains accords commerciaux, nous présentons succinctement ce qui nous apparaît être des éléments pertinents de la constitution canadienne, de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) et de l'Accord canadien sur le commerce intérieur (ACI).

1- Le droit constitutionnel canadien

Rappelons, pour peu que les termes mêmes de notre mandat ne le fassent pas déjà clairement ressortir, que nous sommes concernés, dans un univers de déréglementation, par l'élaboration de scénarios en matière de relations de travail. Or, bien que relevant principalement de l'autorité législative des provinces, s'agissant d'une matière rattachée constitutionnellement au chef de propriété et droits civils (art. 92 par 13 de *La loi constitutionnelle de 1867*)¹, le droit et la législation du travail est quand même susceptible, en certaines circonstances, de relever de la compétence du Parlement canadien. On a en effet jugé que compte tenu de l'impact du droit du travail sur l'administration d'une entreprise, il allait de soi que la compétence législative en la matière devait, par exception, appartenir au Gouvernement canadien lorsque l'entreprise visée relevait pour les autres fins de la compétence du Parlement².

Or qu'en est-il justement, ou de manière plus précise, comment s'opère le partage des compétences législatives sur les entreprises de camionnage ? Est-elle exclusive à l'un ou l'autre des niveaux de gouvernement ou est-elle partagée ? Sans l'ombre d'un doute, cette compétence est partagée entre le fédéral et les provinces, puisque la *Loi constitutionnel de 1867* n'attribue ni à l'un ni aux autres l'entier pouvoir de légiférer en matière de transport, malgré le fait que la loi mentionne plusieurs modes transport, notamment lorsqu'elle énumère les ouvrages ou entreprises locales exclus de l'autorité des provinces (art. 92 par. 10).

En conséquence, l'application du droit du travail québécois dépendra de la qualification constitutionnelle de l'entreprise visée ce qui, en matière de transport terrestre par une entreprise

¹ Affirmé d'abord dans l'arrêt du Conseil privé *Toronto Electric Commissioners c. Snider*, (1925) A.C. 396, ce principe de la compétence de principe des provinces sur ce sujet a été maintes fois répété depuis lors.

² Re: *Validity of Industriel Relations and Disputes Investigation Act*, (1955) R.C.S. 529.

privée se résume à savoir si l'entreprise soit dessert une entreprise fédérale, au point d'être considérée comme une partie essentielle ou intégrante de cette entreprise, soit encore exerce de manière régulière une activité de transport extraprovincial. Dans l'un comme dans l'autre cas, le droit québécois du travail sera écarté au profit du droit fédéral; autrement le droit québécois s'appliquera. Il importe de souligner que le volume d'activité extraprovinciale tout comme le lieu de résidence du camionneur-propriétaire ou de donneur d'ouvrage, ou encore le fait que ce donneur d'ouvrage soit une entreprise provinciale est sans conséquence. Au surplus, dans le cas d'entreprises évoluant simultanément au plan provincial et au plan interprovincial ou international, les tribunaux ont élaboré la règle de l'indivisibilité de l'entreprise, avec le résultat que dès qu'une entreprise de transport exerce avec régularité des activités qui dépassent les frontières d'une province, et qu'elle est à ce titre qualifiée de fédérale, l'ensemble de ses activités, même intraprovinciales, relèvent du droit du travail fédéral.³ Ce principe connaît toutefois certaines exceptions lorsque, notamment, on parvient à démontrer une division telle entre les opérations intra et extra provinciales qu'elle équivaut à la coexistence de deux entreprises séparées, l'une fédérale et l'autre provinciale⁴.

Ces principes constitutionnels interpellent le présent comité de la manière suivante: puisque le droit constitutionnel canadien ne donne explicitement le pouvoir de légiférer en matière de transport ni au Gouvernement canadien ni aux gouvernements provinciaux et que la compétence législative en matière de travail dépend de la nature fédérale ou provinciale de l'entreprise de transport. Ce Comité et surtout le palier de gouvernement auquel il doit faire rapport se trouvent donc confrontés avec la limite réelle de ne pouvoir mettre de l'avant des solutions dont la mise en oeuvre dépendrait de la compétence législative du Gouvernement canadien. D'ailleurs, la présence d'observateurs du gouvernement fédéral au sein du Groupe consultatif fait état de cette limite.

En résumé, la Constitution du Canada ne constitue pas un obstacle aux travaux du Comité, mais elle établit qu'une solution mise de l'avant ne saurait être applicable à l'ensemble des camionneurs-propriétaires, sans le concours de volonté du Gouvernement fédéral.

³ Gagnon, R. P., **Le droit du travail au Québec**, 3ième éd., Les Éditions Yvon Blais inc., Montréal 1996, 682 pages, à la page 17. Voir aussi sur l'ensemble de la question: Hogg, Peter W., **Constitutionnal Law of Canada**, Carswell, Toronto 1977, pp. 312 à 329 et 332.

⁴ C.P.R. c. Attorney General for British Columbia, (1950) A.C. 122 (l'affaire de l'Hôtel Empress); Transport d'Anjou c. Union des employé des commerce, local 500 (R.C.I.A.). (1971) T.T. 127.

2- L'Accord de libre-échange nord-américain

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) est entré en vigueur le 1er janvier 1994.⁵ Les trois pays signataires de l'accord, le Mexique, les États-Unis et le Canada s'y engagent à accorder aux produits, services et investisseurs des deux autres cosignataires le même traitement qu'aux siens. Des nombreuses parties que comporte ce volumineux accord, trois seulement seraient susceptibles d'avoir un quelconque impact sur nos travaux puisque, faut-il le rappeler, le mandat du Comité consiste principalement à proposer des scénarios d'encadrement des relations de travail des camionneurs-propriétaires avec les donneurs d'ouvrage. C'est donc dans cette seule perspective que nous abordons l'étude de l' ALÉNA.

Ces trois parties sont: de manière principale, le chapitre 12 de la partie V (commerce transfrontières); de manière exceptionnelle, les parties III et IV « obstacles techniques au commerce » et les « marchés publics ».

a- Le chapitre 12 de la partie V: Commerce transfrontières des services

Le chapitre 12 de l'ALÉNA vise les mesures relatives au commerce transfrontières des services. Ce chapitre ne concerne donc que les activités de camionnage comportant un élément transfrontalier, soit:

- le camionnage à destination ou en provenance des États-Unis ou du Mexique;
- les services fournis au Québec par une entreprise de camionnage à un client américain ou mexicain;
- les services de camionnage fournis au Québec par une entreprise américaine ou mexicaine.

Autre élément important, le chapitre 12 ne s'applique pas aux marchés publics ni aux subventions ou contributions accordées par l'État ou une entreprise d'État (art. 1201 par 2 ^{c)} et ^{d)}).

Vis à vis ce commerce transfrontalier, les parties signataires s'engagent: à assurer aux fournisseurs d'une autre partie un traitement non moins favorable que celui accordé aux siens (1202 par. 1); à ne pas leur imposer d'établir ou de maintenir un bureau de représentation, une forme d'entreprise ou une résidence sur le territoire d'une partie comme condition de fourniture de la prestation transfrontières de services (art. 1205).

⁵ Le Parlement canadien a mis en oeuvre cet accord par l'adoption de la *Loi portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain (1993)*, 40-41-42 *Éliz. II, chap 44*. Le Québec en a pour sa part approuvé le contenu en adoptant le décret 985-94 du 6 juillet 1994 et effectué sa mise en oeuvre suivant la *Loi concernant la mise en oeuvre des accords de commerce international*, L.R.Q., c. M-35.2.

Les Parties pouvaient soustraire de l'application de ces articles les mesures législatives ou réglementaires existantes non conformes aux engagements pris, en les indiquant dans une annexe au chapitre 12. Ainsi, en matière de transport terrestre, le Canada a émis la réserve suivante:

"Transport terrestre

Type de réserve: *traitement national (article 1202); présence locale (article 1205).*

Mesures: *Loi de 1987 sur les transports routiers, L.R.C. (1985), ch. 29 (3^e suppl.), parties I et II*

Loi de 1987 sur les transports nationaux, L.R.C. (1985), ch. 28 (3^e suppl.), partie IV

Tarif des douanes, L.R.C. (1985), ch. 41 (3^e suppl.),

Description: *Services transfrontières*

Seules les personnes du Canada, qui utilisent des camions ou des autobus fabriqués au Canada ou dont les droits ont été acquittés, peuvent fournir des services de transport par camion ou par autobus entre différents points sur le territoire du Canada.

Élimination progressive: *Néant."*

Les parties se sont engagées à l'article 1207 à notifier les restrictions quantitatives (toute mesure non discriminatoire ayant pour effet de limiter le nombre de fournisseurs de services ou de limiter leur activité par un contingent, un monopole ou tout autre critère quantitatif) et à négocier la libéralisation de ces restrictions. Aucune restriction quantitative concernant le transport par camion n'a été identifiée par le Canada (Annexe V). Les parties se sont également engagées à libéraliser les mesures non discriminatoires en général (article 1208), mais les engagements spécifiques du Canada ne touchent pas le transport (Annexe VI).

Enfin, l'annexe 1212 prévoit que les parties devront désigner des points de contact pour la diffusion d'information relativement aux services de transport terrestre, en ce qui concerne les permis d'exploitation, les règles de sécurité, la fiscalité ou autre ainsi que pour la facilitation des rapports avec ses organismes gouvernementaux. De plus, les parties se sont engagées à fournir un rapport en 1999 portant sur les progrès réalisés au chapitre de la libéralisation.

Les mesures qui seront proposées par le comité d'experts devront respecter les exigences suivantes:

- elles ne doivent pas être susceptibles de faire en sorte que les camionneurs-propriétaires autonomes ressortissants des États-Unis ou du Mexique soient traités de façon plus défavorable que ceux du Canada ou du Québec;

- elles ne doivent pas être susceptibles d'imposer à un fournisseur de services américain ou mexicain de maintenir un établissement au Québec;
- elles doivent éviter de mettre sur pied des restrictions quantitatives à la fourniture de services de camionnage (à défaut, ces restrictions devront être notifiées et devront faire l'objet d'une négociation en vue d'une libéralisation)

Ces exigences, rappelons-le, s'appliquent aux parties à l'accord, et non aux éventuels partenaires à la négociation d'un contrat de travail. En d'autres termes, ce n'est pas parce que ces négociations se tiendraient dans un cadre défini par la loi et qu'elles déboucheraient, par hypothèse, sur des mesures pouvant être perçues comme contraires à l'accord, que le cadre légal pourra être déclaré lui-même non conforme.

En dehors de ce cadre, le chapitre 12 de l'ALÉNA n'a pas d'incidence sur le mandat du comité d'experts.

b- La partie III: Obstacles techniques au commerce

Le chapitre 9 de l'ALÉNA s'applique aux mesures normatives adoptées par chacune des parties susceptibles d'affecter le commerce des produits et services. Ces mesures ne doivent pas avoir pour objet ou pour effet de créer un obstacle non nécessaire au commerce entre les parties.

Dans le cadre du chapitre 9, des comités ont été formés pour étudier l'application des dispositions de l'ALÉNA dans plusieurs sous-secteurs, pour faciliter un processus de normalisation, et offrir un forum de consultation sur les questions concernant les mesures normatives. Ainsi, un sous-comité des normes relatives aux transports terrestres a été constitué en vertu de l'article 913(5)a)(i) qui a pour mandat de rapprocher les mesures normatives pertinentes des parties concernant le transport par autocar et par camion:

- les mesures se rapportant à l'âge des conducteurs et à la langue qu'ils pourront utiliser;
- les mesures médicales touchant les conducteurs;
- les mesures normatives touchant les véhicules (poids, dimensions, pneus, freins, pièces et accessoires, arrimage des chargements, entretien et réparation, inspections, niveaux d'émissions et de pollution;
- contrôle du respect des règles de sécurité applicables au transport routier;
- signalisation routière

Dans ce contexte, le chapitre 9 de l'ALÉNA ne nous apparaît pas présenter d'éléments susceptibles de toucher le mandat du Comité d'experts, puisque ce mandat se situe précisément à l'antipode de l'établissement de normes, s'agissant plutôt de proposer un mécanisme de regroupement des camionneurs-propriétaires en vue de la négociation des conditions de travail.

c- La partie IV: Marchés publics

Dans le même esprit de libéralisation des échanges, les parties à l'accord se sont entendues pour ouvrir les marchés publics aux fournisseurs des autres parties signataires.

Déjà applicable aux marchés passés par une entité publique ou une entreprise fédérale dont le nom apparaît en annexe, cette partie n'est toujours pas en application au Québec. En effet, suivant les dispositions inscrites aux articles 1001 par.1 sous-par. a) et 1024 par. 3, les marchés publics provinciaux ne sont soumis au chapitre 10 qu'avec l'accord des provinces, ce qui n'a toujours pas été fait.

Pour ce seul motif, le chapitre 10 ne fait aucunement obstacle aux scénarios que le Comité doit élaborer, sous réserve que dans la perspective d'un éventuel engagement du Québec en regard de l'application de ce chapitre, le gouvernement ne conclue pas des accords (conventions collectives, contrats de travail) favorisant des fournisseurs nationaux aux dépens de ceux des autres parties de l'accord.

3- L'Accord sur le commerce intérieur (ACI)

Signé par l'ensemble des premiers ministres canadiens en 1995⁶, l'Accord sur le commerce intérieur a pour objectif d'éliminer les barrières au commerce intérieur et favoriser la mobilité de la main-d'œuvre à l'échelle canadienne. Pour atteindre cet objectif, les parties ont convenu des principes suivants pour les guider dans l'application de l'Accord :

« Les principes suivants guideront les Parties dans l'application du présent accord :

- a) les Parties n'érigeront pas de nouveaux obstacles au commerce intérieur et elles faciliteront la circulation des personnes, des produits, des services et des investissements entre les provinces au Canada;

⁶ Mise en œuvre par le gouvernement canadien par la sanction, le 20 juin 1996, de la *Loi portant sur la mise en œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur*, 45 Eliz. II (1996), c. 17; par le gouvernement du Québec, Décret 1102-94 du 15 juillet 1994, (1994) 126 GOQ II 4713, Décret 871-98 du 22 juin 1998, (1998) 130 GOQ II 4006, et *Loi concernant la mise en œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur*, L.Q. 1997, c. 9.

- b) elles traiteront sur un pied d'égalité les personnes, les produits, les services et les investissements, indépendamment de leur lieu d'origine au Canada;
- c) elles concilieront leurs normes et leurs mesures réglementaires pertinentes, en vue d'assurer la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements à l'intérieur du Canada;
- d) elles veilleront à ce que leurs politiques administratives favorisent la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements à l'intérieur du Canada. » (art. 101, par. 3)

De manière particulière, trois chapitres de l'Accord nous intéressent dans le cadre de nos travaux, en raison des sujets sur lesquels ils portent : le chapitre V (Marchés publics), le chapitre VII (Mobilité de la main-d'œuvre) et le chapitre XIV (Transports). Avant de voir dans quelle mesure les engagements pris dans le cadre de chacun de ces chapitres concernent les scénarios que le comité a mandat d'élaborer, il y a toutefois lieu de tenir compte d'un certain nombre de dispositions apparaissant au chapitre II et qui sont d'application générale, tout comme de celles qui apparaissent au chapitre IV.

Tout d'abord, en raison de la définition que donne l'article 200 des mots « partie », « mesure » et « objectif légitime », il faut comprendre que, lorsque les parties conviennent de ne pas prendre de mesure nuisant à l'atteinte des objectifs de l'Accord, sauf si elles justifient d'un objectif légitime, on signifie que les divers gouvernements ne poseront pas de limites au commerce intérieur par le biais de lois, règlements, directives, exigences, prescriptions, lignes directrices, programmes, politiques, pratiques administratives ou autres procédures sauf si, entre autres choses, l'objectif essentiel d'un tel geste est d'assurer la sécurité du public ou de protéger la santé, la sécurité ou le bien-être des travailleurs. On pourrait donc se demander si une loi qui encadrerait la reconnaissance d'une association et la négociation de conditions de travail applicable à ses membres, selon les termes de notre mandat, serait contraire à l'Accord, puisque les conditions de travail négociées, perçues comme un obstacle au commerce intérieur, seraient en fait le résultat d'un accord entre des parties étrangères à l'ACI (un regroupement de donneurs d'ouvrage et une association reconnue, par exemple). On pourrait aussi se questionner sur le fait que cet accord de travail puisse constituer une « mesure » au sens de l'ACI et si, malgré tout, il ne pourrait pas être considéré comme poursuivant l'atteinte d'un objectif légitime tel le bien-être, la santé et la sécurité des travailleurs, comme l'autorise l'ACI.

De manière générale, et sauf exception, tel que le prescrit la partie III de l'Accord, le principe fondamental de l'ACI est la non-discrimination réciproque entre les signataires, c'est-à-dire l'obligation d'accorder aux personnes, services et investissements d'une autre partie un traitement qui ne soit pas moins favorable que le meilleur traitement accordé, dans des conditions analogues, à ses propres personnes, services ou investissements ou à ceux d'une autre partie ou tierce partie (art. 401, par. 2).

Ces premières observations étant faites, voyons ce qu'il est précisément des trois chapitres précités de l'Accord.

a- Chapitre V (Marchés publics)

Ce chapitre se préoccupe de l'absence de discrimination dans l'octroi de contrats publics. Il y a lieu de noter que la discrimination y est définie de manière plus étroite que ce que vu précédemment, en ce que le plus petit commun dénominateur consiste au meilleur traitement qu'une partie accorde à ses propres produits ou services et à ses propres fournisseurs de produits ou services⁷. N'est donc pas considéré comme discriminatoire un traitement qui serait en deçà de ce que la partie à l'Accord offre à une autre partie ou à un tiers. Par ailleurs, une annexe (502.2B) relève les entités qui y sont énumérées de toute obligation d'appliquer ce chapitre. À ce titre, l'Assemblée nationale du Québec, Hydro-Québec, la Société des alcools du Québec, la Société nationale de l'amiante, la Société québécoise d'exploitation minière et la Société québécoise d'initiative pétrolière, pour ne nommer que celles-là, sont exclues des obligations posées par le chapitre V. Sont par contre visées les entités suivantes, parmi une longue liste: le ministère de l'Emploi (qui à l'époque s'occupait aussi de la mission travail), le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales. Sous réserve des observations générales en début de chapitre, ces organismes ne doivent donc pas prendre de mesures ayant un effet discriminatoire ce qui implique, pour nos fins, ne pas adopter une loi ou un décret qui comporterait des conditions moins favorables pour les services ou pour les fournisseurs de services d'une autre partie que ceux dont il fait profiter les siens.

⁷ Voir les articles 500, par. 1 et 504.

b- Chapitre VII (Mobilité de la main-d'œuvre)

Tel que le précise l'article 701 de l'Accord, ce chapitre « a pour objet de permettre à tout travailleur compétent pour exercer un métier ou une profession sur le territoire d'une Partie d'avoir accès aux occasions d'emploi dans ce domaine sur le territoire des autres parties » (...). Sont donc visées les mesures qui concernent, en quelque sorte, la qualification professionnelle, l'enregistrement et l'obligation de résidence (art. 702, par. 1).

Il n'est pas nécessaire d'insister plus longuement sur les obligations qu'imposent ce chapitre, puisque sont exclues les mesures de la nature de celles dont le comité pourrait proposer l'adoption, c'est-à-dire :

« (...) les mesures à caractère social, expression qui s'entend notamment des divers codes du travail et normes du travail, des régimes de salaire minimums, des périodes d'admissibilité à l'assurance-chômage et des prestations d'aide sociale »⁸.

c- Chapitre XIV (Transports)

Ce chapitre concerne le commerce des services de transports, c'est-à-dire, au sens de l'article 1416 : un service qui permet d'entrer dans une province ou de la traverser; un service effectué à l'intérieur d'une province par un transporteur d'une autre province; un service fourni à l'intérieur d'une province, à un voyageur ou à un expéditeur d'une autre province. Il s'applique aux mesures qui seraient prises par une province eu égard au commerce de tels services par une autre, ou qui influenceraient sur ce commerce⁹.

Chaque province souscrit à l'obligation de non-discrimination qui ici consiste à accorder aux transporteurs d'une autre province : un traitement aussi favorable que le meilleur offert à ses propres transporteurs ou à ceux d'une tierce partie et un traitement sans distinction entre les transporteurs d'une province et les transporteurs d'une autre. Dans l'un comme dans l'autre cas, la loi précise bien qu'il doit s'agir de services analogues, concurrents ou substituables pour que la règle joue¹⁰.

Cette obligation de non-discrimination est complétée par les dispositions de l'article 1407 interdisant l'adoption ou le maintien, sauf pour des « objectifs légitimes », d'une « mesure qui restreint ou empêche le commerce interprovincial des services de transport, ou qui crée un obstacle à ce commerce ».

⁸ Art. 702, par. 2.

⁹ Art. 1403, par. 1b).

¹⁰ Art. 1406, par. 2.

Cependant, les parties peuvent exclure certaines mesures énumérées à l'annexe 1410.1 de l'application du chapitre 14¹¹.

Le comité devra donc avoir à l'esprit ces dispositions lorsqu'il proposera au gouvernement des scénarios en vertu de son mandat, particulièrement si l'un quelconque de ces scénarios présuppose l'implication directe du gouvernement, partie à l'Accord, qui, par voie de règlement, loi, décret ou autrement imposerait lui-même une contrainte sur une matière interdite par l'Accord, sans se justifier d'objectifs légitimes tels que définis par ce même Accord.

¹¹ Le Québec s'est notamment réservé le droit de maintenir les articles 12, 14 et 33 de la *Loi sur le camionnage* relatifs aux critères d'entrée fondées sur l'intérêt public pour le camionnage général (entreprises locales) et les tests d'aptitude, et les obligations relatives aux fondées de pouvoir applicables aux entreprises de camionnage non québécoises. En outre, le Québec maintient en vigueur le *Règlement sur le camionnage en vrac*.

CHAPITRE IV

LE CONTEXTE JURIDIQUE NORD-AMÉRICAIN EN MATIÈRE DE RAPPORTS COLLECTIFS DE TRAVAIL DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES ET EN MATIÈRE DE TRANSPORT PAR CAMION

Le présent chapitre veut rendre compte des recherches que nous avons menées dans le cadre du volet de notre mandat qui consiste à documenter la situation juridique nord-américaine sur les aspects qui intéressent notre mandat : la législation et la réglementation sur les rapports collectifs de travail des camionneurs-propriétaires et sur le transport par camion.

1- L'état du droit en matière de rapports collectifs du travail

A- Au Canada

Contrairement à la situation d'autres catégories de travailleurs autonomes comme les artistes au Québec et au niveau fédéral canadien¹, les camionneurs-propriétaires ne bénéficient nulle part au Canada d'un régime de rapports collectifs du travail construit spécialement pour eux, en marge du régime général. Ils ne disposent que du régime instauré par le *Code du travail* ou son équivalent, qui leur est rendu applicable, à des degrés divers, soit par une compréhension large du concept de salarié (ou d'employé), auquel la loi s'applique, soit par l'inscription d'une définition de l'entrepreneur dépendant qu'on assimile au salarié. Les deux modèles législatifs sont presque aussi présents l'un que l'autre : en fait le concept large de salarié apparaît dans les législations du Québec et de quatre provinces canadiennes; l'entrepreneur dépendant est retenu par la loi fédérale et celle de cinq provinces².

Le texte du *Code canadien du travail* est particulier en ce sens qu'il comporte, depuis 1973, une définition de l'entrepreneur dépendant pour le secteur du transport, autrement que ferroviaire, visant tant le propriétaire que l'acheteur ou le locataire de véhicule qui effectue le transport. Cette mesure a

¹ *Loi sur le statut professionnel et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma*, L.R.Q., c. S-32.1; *Loi concernant le statut de l'artiste et régissant les relations professionnelles entre artistes et producteurs au Canada*, 40-41 Elizabeth II (1992), c. 33.

² Pour le salariat : Québec, *Code du travail*, L.R.Q., c. C-27, art. 11); Alberta, *Labour Relations Code*, S.A. 1988, c. L-1.2, art. 11); Manitoba, *Labour Relations Act*, R.S.M. 1987, c. L-10, art. 1; Nouveau-Brunswick, *Industrial Relations Act*, R.S.N.B. 1973, c. I-4, art. 1 (1); Nouvelle-Écosse, *Trade Union Act*, R.S.N.S. 1989, c. 475, art. (1) k. Les lois suivantes définissent l'entrepreneur dépendant : Canada, *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, c. L-2, art. 3 (1); Colombie-Britannique, *Labour Relations Code*, R.S.B.C. 1996, c. 244, art. 1 (1); Île-du-Prince-Édouard, *Labour Act*, R.S.P.E.I. 1988, c. L-1, art. 7 (1) (f.1) et (h); Ontario, *Labour Relations Act*, 1995, S.O. 1995, c. 1, ann. A, art. 1 (1); Saskatchewan, *Trade Union Act*, R.S.S. 1978, c. T-17, art. 2 (f); Terre-Neuve, *Labour Relations Act*, R.S.N. 1990, c. L-1, art. 2 (1) k).

même précédé d'une dizaine d'années celle applicable aux « entrepreneurs dépendants » de l'ensemble des secteurs économiques³. Pour le reste, les définitions retenues d'entrepreneur dépendant, là où il s'en trouve, sont très proches les unes des autres et marquent une insistance sur la dépendance économique.

La mesure de la dépendance économique se fait généralement suivant un test en 11 points élaboré par les conseils de relations du travail. Georges W. Adams, dans son ouvrage consacré au droit du travail canadien⁴, rapporte une décision du Board de l'Ontario de 1981 qui énumère ces onze indices de dépendance économique :

« In *Algonquin Tavern and CLC, Loc. 1689 (Re)*, the Ontario board listed a series of eleven indicators that it considers when determining dependency. They are :

- (1) the right to use substitutes in method of work performance;
- (2) ownership of tools and supply of materials;
- (3) evidence of entrepreneurial activity;
- (4) the selling of one's own services on the market generally;
- (5) economic mobility or independence – the freedom to refuse a job;
- (6) evidence of variation in fees charged;
- (7) organizational integration;
- (8) degree of specialization, skill, expertise and creativity;
- (9) control in the manner of performance of work;
- (10) magnitude of contract and manner of payment, and
- (11) the rendering of services under the same conditions as employees ».

Les faits particuliers de chaque espèce détermineront l'importance relative de l'un ou l'autre de ces indicateurs, bien qu'on décèle l'intérêt particulier porté au fait que l'entrepreneur travaille pour un seul ou pour plusieurs employeurs; qu'une proportion significative de son revenu provienne de cet ou de ces employeurs; qu'il embauche lui-même des employés⁵; qu'il ne soit propriétaire que d'un seul ou que de peu de véhicules. Notons de manière particulière que l'embauche de salariés par l'entrepreneur ne constitue pas, en soi, un facteur d'exclusion du statut d'entrepreneur dépendant, mais plutôt une raison justifiant la création d'une unité d'accréditation distincte⁶.

³ Il s'agit de l'article 3 (1) « entrepreneur dépendant », par c) du *Code canadien du travail*, ajouté en 1984 (S.C. 1983-84, c. 39). Foisy, Claude H., Lavery, Daniel E. et Martineau, Luc, *Canada Labour Relations Board Policies and Procedures*, Butterworths, Toronto (1986), 553 pages, pp. 23-25.

⁴ Adams, G.W., *Canadian Labour Law*, 2^e édition, à feuilles mobiles, Aurora, Canada Law Book inc., paragraphes 6.10 à 6.150, au paragraphe 6.60. Ces facteurs ont été repris par le Board de Terre-Neuve et permirent de reconnaître le statut de salarié de chauffeurs-propriétaires de camions à benne : *Transport and Allied Workers, Local 855, c. Ralph Janes Ltd*, Oakley, J., Carter, A. et Porter, M., 31 mars 1992.

⁵ Pour ces trois premiers facteurs, *id.*, par. 6.80 à 6.130 et communication électronique avec un fonctionnaire de la Colombie-Britannique le 28 janvier 1999.

⁶ *Id.*, par. 6.150.

Dans les provinces qui, comme le Québec, n'ont pas de définition d'entrepreneur dépendant, l'application à ces personnes des lois encadrant la tenue de rapports collectifs du travail n'est pas pour autant exclue comme l'a très bien fait ressortir le Conseil canadien des relations de travail – tel qu'il s'appelait alors – dans l'affaire de la *Société Radio-Canada*⁷, en 1982, soit avant que le concept d'entrepreneur dépendant de ce *Code* ne soit élargi à d'autres clientèles que les travailleurs du transport et des pêcheurs. Il s'agissait de savoir si les pigistes embauchés pour travailler à la programmation de langue française pouvaient être qualifiés de salariés en vertu de la définition générale de ce terme. Reconnaisant la limite industrielle de l'application du concept d'entrepreneur dépendant (transport et pêche), le CCRT a néanmoins conclu au statut de salarié des pigistes parce qu'il lui paraissait que le concept de « salarié » était défini de manière suffisamment généreuse pour comprendre les entrepreneurs dépendants des autres secteurs d'activité économique.

« Ultimately the board concluded that the definition of the term « dependent contractor » was redundant because the concept was subsumed within the definition of « employee » although the existence of the dependant contractor provision did underscore the importance of economic subordination as a determinant of employee status. (...) This decision is significant in that it calls into question the very need for « dependent contractor » provisions in jurisdictions where « employee » is broadly defined⁸.

Tout en reconnaissant l'absence d'uniformité ou de guide relativement précis quant à l'issue d'une affaire donnée dans un tel cadre juridique, force est de constater qu'au Québec, en Alberta et au Manitoba, pour ne nommer que ces compétences, on a reconnu comme « salariés » des personnes qui, en d'autres lieux, auraient été qualifiées d'entrepreneurs dépendants⁹. Elles ont donc eu accès au régime général de reconnaissance et de protection du droit d'association et de négociation collective. On notera d'ailleurs avec intérêt que la loi manitobaine comporta, jusqu'à sa modification en faveur du texte actuel en 1984, la notion d'entrepreneur dépendant, ce qui n'empêche pas le Board en 1988 de reconnaître le statut de salarié à des chauffeurs-propriétaires faisant, par contrat, la cueillette et la livraison de colis pour le compte d'une entreprise de messagerie. Parlant de l'effet de l'amendement,

⁷ *Société Radio-Canada c. Union des artistes et autres* (1983) 1 Can. L.R.B.R. 129 (C.C.R.T.).

⁸ Adams, *op. cit.*, par. 6.140. Nous soulignons.

⁹ Québec : *Les Pétroles inc. c. Syndicat international des travailleurs des industries pétrolières, chimiques et atomiques*, (1979), T.T. 209; *Gaston Breton inc. c. Union des routiers, brasseries, liqueurs douces et ouvriers de diverses industries*, local 1999, (1980) T.T. 471; *Syndicat des travailleurs de l'énergie et de la chimie, section locale 145 (F.T.Q.) c. Data service de courrier ltée*, (1987) T.T. 94; *contra*, *Boulangeries Weston Québec inc. c. Syndicat international des travailleurs et travailleuses de la boulangerie, de la confiserie et du tabac, section locale 324*, T.T. (Mtl), n° 500-28-000190-959, 17 avril 1996 (J. Prud'homme), 96T951. Alberta : *Amalgamated Transit Union, local 569, c. The City of Edmonton*, (1998) Alta. L.R.B. 410; *United Association of Journeyman and Apprentices of the Plumbing and Pipefitting Industry of the United States and Canada, Local 488 et autre c. Midwest Pipeline Contractors*, (1989) Alta. L.R.B.R. 166. Manitoba : *United Food and Commercial Workers Union, Local 111 c. Gelco Express Ltd.*, 88 CLLC 14, 141.

le Board indiquait que « In the Board's view the current definition has the effect of expanding, not restricting, the definitional scope of « employee » under the Act »¹⁰.

Avec des variantes, comme on le voit, l'accès au régime général de rapports collectifs du travail pour les entrepreneurs dépendants semble donc une réalité dans la plupart, sinon l'entièreté des provinces canadiennes. À lui seul, ce constat ne dispose toutefois pas de la difficulté pratique de conclure un contrat collectif avec plusieurs employeurs, étant acquis que par définition le statut d'entrepreneur, même dépendant, renvoie à des rapports de travail entretenus en dehors du modèle classique du salariat, parfois avec plus d'un employeur.

Sans que cette solution ne se retrouve que dans les lois définissant l'entrepreneur dépendant, on constate qu'à certaines conditions (il s'agit en certains cas de l'accord des employeurs concernés), des lois du travail permettent l'accréditation multipatronale¹¹. Cette possibilité n'est pas sans faciliter la conclusion d'ententes collectives. Finalement, au plan des résultats, il nous a été impossible de recueillir les données que nous aurions espérer colliger sur l'impact réel de ces dispositions législatives, soit parce que le temps nous a fait défaut, soit encore parce que des données ventilées qui isolent le groupe des entrepreneurs dépendants propriétaires de leur véhicule, ou ceux du secteur du transport de marchandises ne sont pas disponibles. Il est cependant intéressant de noter qu'au plan fédéral, alors qu'un peu plus de 10 % de la main-d'œuvre canadienne relève du *Code canadien*, on dénombre environ 125 unités d'accréditation composées entre autres d'entrepreneurs dépendants. Ces unités qui totalisent 6 450 employés se retrouvent principalement dans le secteur du transport routier. Au Québec seulement, on retrouve 11 de ces unités représentant 389 personnes¹².

¹⁰ Affaire *Gelco*, *supra*, à la p. 14, 145. Le « nouveau » texte de loi confère une importante discrétion au Board en ce que le terme « employee » y est défini comme visant aussi « (...) any person designated by the Board as an employee for the purposes of this Act (...) », *Labour Relations Act*, précitée, art. 1 « employee ». La Saskatchewan a amorcé le même virage en 1988 mais est depuis revenu à un texte qui semble couvrir l'entrepreneur dépendant, mais dans des termes différents : voir Adams, précité, par. 6.20, note de bas de page n° 5.

¹¹ Voir : Fédéral, art. 33 et 34; Manitoba, art. 42; Nouveau-Brunswick, art. 10 et 17; Nouvelle-Écosse, art. 1 (1) x) et 23 (1) et (13); Terre-Neuve, art. 36 (1). Un auteur fait ressortir la faiblesse de ce régime multipatronal inscrit au *Code canadien du travail* sauf pour la partie destinée au secteur du débardage (art. 34 (1) a)). L'implantation et la survie du régime exigent la présence simultanée de plusieurs conditions : les employeurs visés doivent déjà être regroupés en association; l'association de salariés doit consentir au caractère multipatronal de l'unité; le Conseil doit être convaincu que cette association a été investie par ses membres des pouvoirs nécessaires pour satisfaire les obligations que cette partie du *Code* (Partie I, Relations du travail) impose à un employeur; ce pouvoir du Conseil ne s'exerce qu'au moment d'une demande d'accréditation. Voir : Clarke, Graham J., *Canada Labour Relations Board : an annotated guide*, Aurora (Ont.), à feuilles mobiles, Canada Law Book, commentaire sous l'article 33. Le même auteur indique que le pouvoir accordé au Conseil par le par. b) de l'article 34 (1) d'accorder une accréditation multipatronale dans des secteurs d'activité ou des régions désignées par règlement du gouverneur en conseil, sur recommandation du Conseil canadien des relations industrielles, n'a toujours pas été exercé (commentaires sous l'article 34).

¹² Informations fournies par M. Don Laferrière de DRHC les 22 et 24 février 1999 et par M^{me} Josée Amo, chef du service de la recherche et de la gestion de la base de données au Conseil canadien des relations industrielles. Nous remercions ces deux personnes pour leur disponibilité et leur aide.

Le Conseil canadien des relations de travail, dans son rapport annuel pour l'année 1996-1997, en plus de noter une quatrième baisse d'affilée des demandes d'accréditation, remarque une diminution importante des demandes (53 demandes déposées cette année-là) dans le secteur du camionnage, bien en deçà de la moyenne (pages 28 et 38).

B- Aux Etats-Unis

Sur les questions qui nous intéressent ici, le droit fédéral étatsunien est très proche du droit canadien en ce que, d'une part, il n'encadre pas les rapports collectifs du travail des camionneurs-propriétaires au moyen d'une loi particulière et que, d'autre part, il se satisfait d'une définition large du terme « employee », suivie d'exclusions, dont une visant l'entrepreneur indépendant, une nuance au plan de l'expression législative par rapport au droit canadien.

2 (3) ... « The term « employee » shall include any employee, and shall not be limited to the employees of a particular employer, unless the Act explicitly states otherwise, and shall include any individual whose work has ceased as a consequence of, or in connection with, any current labor dispute or because of any unfair labor practice, and who has not obtained any other regular and substantially equivalent employment, but shall not include any individual employed as an agricultural laborer, or in the domestic service of any family or person at his home, or any individual employed by his parent or spouse, **or any individual having the status of an independent contractor**, or any individual employed as supervisor, or any individual employed by an employer subject to the Railway Labor Act, as amended from time to time, or by any other person who is not an employer as herein defined¹³.

On attribue l'exclusion visant l'entrepreneur indépendant, inscrite en 1947 au texte de loi, au trop grand élargissement du concept de salarié adopté par le National Labor Relations Board, qui culmina dans l'affaire Hearst. L'affaire mettait en cause le statut d'employé des vendeurs à plein temps de journaux, installés de manière permanente sur la rue. Prétextant l'absence de supervision et de contrôle sur les vendeurs, le producteur des quotidiens refusait de négocier avec l'association représentant des personnes qu'il qualifiait d'entrepreneurs indépendants. Le Board, plus tard confirmé par la Cour suprême des Etats-Unis décida, au contraire, que ces personnes étaient des employées au sens de la loi¹⁴. L'amendement visait à éviter définitivement la répétition d'une telle décision, que critiqua sévèrement le rapport du Comité de la Chambre (House Committee) qui accompagnait le projet de loi d'amendement de 1947 :

¹³ National Labor Relations Act, art. 2 (3), 29 U.S. Code, chapitre 7 (Labor-Management Relations), par. 152 (3).

¹⁴ NLRB c. Hearst Publications, 322 US 111, 14 LRRM 614 (1944), rapportée dans : The Developing Labor Law, Patrick Hardin, éditeur en chef, 3^e éd. (1992), vol. II, ABA Section of Labor and Employment Law, pp. 1622-1624. Le portrait ici tracé de l'état du droit des Etats-Unis est largement inspiré de cet ouvrage.

« An « employee », according to all standard dictionaries, according to the law as the courts have stated it, and according to the understanding of almost everyone, with the exception of members of the National Labor Relations Board, means someone who works for another to hire. But in the [Hearst] case... the Board expanded the definition of the term « employee » (...) »¹⁵.

Près de vingt ans après l'entrée en vigueur de cet amendement restreignant l'étendue du concept d'employé, le Board rendit une décision reconnaissant le statut d'employé de chauffeurs propriétaires de camions en raison du haut degré de contrôle exercé par le donneur d'ouvrage¹⁶. Les auteurs notent cependant que plus souvent que pour d'autres groupes ou dans d'autres secteurs d'activité, les décisions sur le statut des camionneurs-propriétaires se prennent au cas par cas. L'application du test de contrôle débouche régulièrement sur des jugements contradictoires, ce qui oblige le Board, sans lignes directrices bien arrêtées, à décider sur la base des faits propres à chaque affaire¹⁷, en s'attardant aux dispositions des contrats qui lient les donneurs d'ouvrage aux chauffeurs-propriétaires, ou encore aux dispositions légales ou réglementaires concernant le transport de marchandise entre les états. Pour ajouter au flou juridique déjà présent, il semble que le Board et les diverses cours de circuit ne s'entendent pas très bien sur l'application, en pratique, du test du contrôle assumé par le donneur d'ouvrage sur la prestation de travail. À plusieurs occasions les décisions du Board sont donc renversées lors du processus de révision judiciaire¹⁸.

En ce qui concerne les outils mis à la disposition des parties, pour rendre praticable la négociation collective en contexte où les entrepreneurs dépendants entretiennent une relation d'emploi avec plusieurs employeurs, on constate la reconnaissance, par le Board, de la possibilité d'obtenir l'accréditation multipatronale. C'est l'interprétation qu'il fait de la loi et non pas une disposition claire en ce sens qui fonde les décisions du Board de déclarer appropriée, depuis le début des années 30, des unités d'accréditation visant plusieurs employeurs. Cependant, à la différence des autres formes d'unités, le Board exige le consentement de toutes les parties avant d'accorder une accréditation multipatronale. Il importe peu, toutefois, que le groupement d'employeurs ciblés ait une structure formelle; qu'il ait un mandat précis de négocier ou même que la convention collective soit effectivement endossée par tous les membres du groupe. Ce qui compte, par contre, c'est :

« The essential criterion for the establishment of a multi-employer unit is the unequivocal manifestation by each member of the group that all be bound in

¹⁵ The Developing Labor Law, op. cit., à la p. 1623.

¹⁶ Affaire National Freight, 146 NLRB144, 55LRRM 1259 (1964).

¹⁷ The Developing Labor Law, op. cit., pages 1625 à 1627.

¹⁸ Id., à la p. 1627; C.C. Eastern Inc. c. NLRB, 60 F3d 855, 149 LRRM 2973 (CA DC, 1995), citée dans The Developing Labor Law, John T. Neighbours, Christopher T. Hexter et John E. Higgins Jr., éditeurs en chef, 3^e éd. 1998 Cumulative Suppl., ABA Section of Labor and Employment Law, 821 pages, à la p. 629.

collective bargaining by group, rather than by individual action. The formation of the unit must be entirely voluntary, the assent of the union having representative status also being required. The Board will not approve the creation of such a unit over the objection of any party, union, or employer »¹⁹.

Ainsi le droit étatsunien est, par sa facture, proche du droit canadien. Le concept d'*employee* couvre apparemment la même réalité, s'agissant du cas particulier des camionneurs-propriétaires, que les concepts de « salarié » du Code québécois ou « d'entrepreneur dépendant » du *Code canadien du travail*. L'accréditation multipatronale est également permise, comme elle l'est chez nous au fédéral et dans quatre provinces. Là où le droit des Etats-Unis se distingue du nôtre, c'est par l'absence de constance ou de lignes directrices un tant soit peu fiables, ce qui peut rendre aléatoire toute tentative d'organisation syndicale de ce segment de la force de travail.

2- L'état du droit en matière de transport par camion

A- Le droit fédéral canadien

Au Canada le transport routier par camion est régi par la Loi de 1987 sur les transports routiers (L.R.C., chapitre M-12.01)

Les dispositions de la Loi de 1987 sur les transports routiers qui s'appliquent au camionnage sont contenues à la Partie II et III de la loi sous les titres respectifs de CAMIONNAGE et de CAMIONNAGE INTRA-PROVINCIAL. Les dispositions applicables sont les articles 7 à 15 de la loi. L'abrogation de la Partie III de cette loi s'opérera, le 1^{er} janvier 2000, par l'entrée en vigueur, par décret gouvernemental, de l'article 19 de la Loi de mise en œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur L.C. (1996), c. 17.

Les dispositions de l'article 7 de la loi subordonnent l'exploitation d'une entreprise de camionnage extra-provinciale dans une province à l'obtention d'une licence délivrée en vertu de cette partie et aux conditions de cette licence. Ces dispositions s'appliquent dans les provinces où la loi impose une licence ou un permis pour l'exploitation d'une entreprise de camionnage locale.

Les dispositions de l'article 8 autorisent un office provincial, dont la Commission des transports du Québec à délivrer cette licence d'exploitation aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait d'une entreprise locale, sous réserve des autres dispositions de la loi et de ses règlements d'application. Les paragraphes (2) et (6) de cet article restreignent ce pouvoir à l'application de critères réglementaires d'aptitude. L'article 9 habilite le gouverneur en conseil à édicter des règlements sur les critères d'aptitude et sur la nature, l'étendue et les conditions des

¹⁹ The Developing Labor Law, *op. cit.*, à la p. 511.

assurances et cautionnements dont doivent être munies les entreprises de camionnage extra-provinciale.

Les articles 11 à 15 de la loi s'appliquent au camionnage intra-provincial effectué par une entreprise de camionnage extra-provinciale. Les dispositions de l'article 12 subordonnent le camionnage intra-provincial effectué par une entreprise extra-provinciale à l'obtention, en plus de la licence prévue par la partie II, d'une licence supplémentaire délivrée, à la discrétion de l'office provincial, aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de camionnage local. L'article 14 permet à l'office provincial de réglementer les tarifs applicables au camionnage intra-provincial aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de camionnage local.

Les dispositions de cette loi s'appliquent aux camionneurs-propriétaires lorsqu'ils exploitent une entreprise de camionnage extra-provinciale sans prévoir de particularité entre ceux-ci et les grandes ou petites entreprises. Au Québec, depuis l'abrogation de la Loi sur le camionnage en juillet 1998, ces dispositions n'ont plus d'application sur le camionnage général. Elles ne s'appliquent qu'au camionnage en vrac visé au Règlement sur le camionnage en vrac édicté en vertu de la Loi sur les transports.

B- Le droit québécois

Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5)

La loi sur le camionnage a été abrogée, en juillet 1998, par l'article 54 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (1998, chapitre 40). Depuis cette abrogation, le camionnage général est déréglementé.

Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12)

Le camionnage en vrac est régi par la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) et le Règlement sur le camionnage en vrac qui a été édicté en vertu de cette loi.

L'article 36 de la Loi sur les transports prescrit l'obtention du permis prescrit par règlement pour agir comme transporteur ou fournir des services de transport contre une rémunération. L'article 7 du Règlement sur le camionnage en vrac prescrit le permis de camionnage en vrac pour fournir le service de camionnage en vrac auquel s'applique ce règlement. Les matières visées par ce règlement sont le sable, la terre, le gravier, la pierre, le béton bitumineux, le minerai non transformé, les produits de la ferme, de l'agriculture et de la pêche jusqu'à la première usine ou le marché, le bois de chauffage, les copeaux, le bois brut, le sel et le calcium destiné à l'entretien des chemins, les rebuts de bois et produits de démolition, les engrais, fertilisants et neutralisants. Une exception à

L'obligation de détenir ce permis est prévue par les articles 7.1 à 7.4 du règlement, à certaines conditions, en faveur des transporteurs non-résidents. De plus, il n'est pas nécessaire de détenir ce permis lorsque le transport est effectué pour compte propre au sens de l'article 3 du règlement.

De façon générale, le permis de camionnage en vrac autorise son titulaire à transporter l'ensemble des matières visées par le règlement. Il est délivré au nom d'une personne pour un camion désigné. Sauf à l'égard du transport de copeaux et de produits d'alimentation d'usine où le permis est provincial, le permis de camionnage en vrac autorise son titulaire à fournir le service dans une région délimitée ainsi que le service en provenance ou à destination de cette région. Aucun nouveau permis ne peut être délivré. C'est par le transfert de permis, qu'un transporteur peut commencer l'exploitation d'une entreprise de camionnage en vrac ou augmenter sa flotte de camions. Le permis de camionnage en vrac est annuel et renouvelable. Aucune distinction n'est faite quant à l'importance de la flotte des titulaires ni au statut de camionneur-propriétaire.

La loi permet à la Commission des transports du Québec de réglementer les tarifs et elle oblige les titulaires de permis à se conformer à la tarification en vigueur. Les tarifs sont déréglementés dans le cas du transport de copeaux et de produits d'alimentation d'usine ainsi qu'à l'égard du transport du bois en provenance des forêts du domaine public lorsque le véhicule doit emprunter un chemin public. Dans ce dernier cas le transporteur et l'expéditeur doivent préalablement avoir contracté un contrat conforme aux conditions réglementaires minimales, déposer une copie du contrat à la Commission et conserver une copie de l'attestation de la réception du contrat dans le camion lors du transport. La loi prévoit, en outre, un mécanisme de médiation de la Commission pour tenter de régler les différends et permet à la partie lésée d'y mettre fin sans indemnité si la Commission est d'avis que le différent est imputable au caractère déraisonnable du prix ou d'une condition de transports.

L'article 36.1 de la Loi sur les transports subordonne le courtage à l'obtention d'un permis de courtage délivré par la Commission. Elle définit le courtage comme le fait d'agir comme courtier pour le transport d'une matière en vrac ou le fait d'agir pour le compte d'un titulaire de permis de camionnage en vrac. Le permis de courtage est délivré à une corporation sas but lucratif ou à une coopérative qui représente, dans une zone de courtage établie par la Commission, au moins de 40 % des titulaires de permis de camionnage en vrac intéressés. Le Règlement sur le camionnage en vrac établit les conditions pour être titulaire d'un permis de courtage, les périodes où il est permis de s'abonner au service de courtage et les règles de fonctionnement du service de courtage et celles de gestion des sommes perçues par le courtier au nom des abonnés. Le permis de courtage est délivré pour une période de deux ans. Le tarif de courtage est fixé par la Commission. L'article 36.2 de la

Loi sur les transports oblige le titulaire d'un permis de camionnage en vrac à solliciter le service de courtage pour faire effectuer par un autre transporteur le service que son permis l'autorise à fournir.

Les articles 48.2 à 48.11 de la Loi sur les transports prévoient la reconnaissance, par la Commission des transports, de corporations régionales de camionneurs. Ces corporations doivent établir qu'elles représentent plus de 50 % des titulaires de permis qui sont abonnés au service de courtage. Elles ont pour fonctions de représenter les abonnés des services de courtage, de conclure certains contrats de transports régionaux, de référer à d'autres courtiers de sa région le transport que les abonnés de l'un d'eux ne peuvent exécuter et à faire toutes sortes de représentations auprès de la Commission, notamment en matière de tarifs. La loi prévoit le droit d'association des abonnés dans ces corporations régionales et l'obligation, pour ces derniers, de payer la cotisation annuelle fixée par les membres préalablement à la délivrance ou au renouvellement de tout permis de camionnage en vrac.

Le gouvernement peut par règlement édicté en vertu du paragraphe n) de l'article 5 de la Loi sur les transports, modifié par le paragraphe 1° de l'article 156 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds :

« n) fixer les exigences applicables à une estimation, à un contrat, à un connaissement et à un document d'expédition dans le cas d'un transporteur ou de toute personne visée par la Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds; ».

Les articles 19 à 30 ainsi que l'annexe II du Règlement sur le camionnage ont été maintenus en vigueur jusqu'à leur remplacement par un règlement pris en vertu du paragraphe n) de l'article 5 de la Loi sur les transports (cf. 1998, chapitre 40, article 180). Ces dispositions concernent le connaissement de transport et les documents qui doivent être conservés dans le véhicule pendant le transport.

La Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds (1998, chapitre 40)

La Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds a été sanctionnée le 20 juin 1998. Elle est parfois désignée sous le numéro 430 qu'elle portait lors de sa présentation. Elle propose un nouvel encadrement du transport routier au Québec pour accroître la sécurité des usagers du réseau routier et préserver l'intégrité de ce réseau.

Les propriétaires de véhicules lourds sont, selon le paragraphe 1° de l'article 2 de cette loi, ceux dont le nom apparaît au certificat d'immatriculation du véhicule et à ceux qui prennent en location un véhicule lourd pour plus d'un an. Les exploitants de véhicules lourds sont définis, par le paragraphe 2° de cet article, comme les personnes qui offrent des services de transport de personnes ou de biens,

des services de dépannage ou qui exploitent un véhicule lourd pour leurs propres besoins ou comme un outil ou un équipement, qu'elles en soient propriétaires ou l'utilisent en vertu d'un contrat de location, que le locateur fournisse ou non les services d'un conducteur. Les véhicules lourds sont définis pour comprendre les véhicules routiers et les ensembles de véhicules routiers, au sens du Code de la sécurité routière, dont la masse nette est supérieure à 3 000 kg.

L'article 4 de la loi constitue, à la Commission des transports du Québec, le Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. L'article 5 de la loi prescrit l'obligation d'être inscrit au registre pour mettre en circulation sur le chemin public un véhicule comme propriétaire ou pour y exploiter ou offrir les services d'un véhicule lourd. La loi permet à une personne de s'inscrire comme propriétaire et exploitant. Les articles 7 et 9 de la loi prévoient les renseignements requis lors de l'inscription et les situations où l'inscription sera refusée, notamment les condamnations antérieures pour un acte criminel relié à l'utilisation d'un véhicule lourd, des amendes impayées, une interdiction administrative de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, certaines irrégularités au regard de la Loi concernant la taxe sur les carburants, de la Loi sur la publicité légale des entreprises individuelles, des sociétés et des personnes morales ou de la Loi sur les accidents du travail et des maladies professionnelles. L'article 12 de la loi prévoit l'attribution, par la Commission, d'un numéro d'identification et d'une cote initiale comportant la mention « satisfaisant » ou « conditionnel » aux personnes inscrites. Le Registre est mis à jour au moins une fois par année.

L'article 15 de la loi prévoit l'obligation, pour les intermédiaires en services de transport qui font affaire au Québec, de s'inscrire à la Commission qui constituera un dossier sur chaque intermédiaire en service de transport. L'intermédiaire en services de transport est défini comme celui qui, contre une rémunération, s'entremet directement ou indirectement dans une transaction entre des tiers ayant pour objet le transport, par véhicule lourd, d'une personne ou d'un bien. Conformément au deuxième alinéa de l'article 16, tout contrat conclu par un intermédiaire en services de transport non inscrit, est nul de plein droit.

L'exploitant qui n'est pas propriétaire d'un véhicule lourd doit, conformément à l'article 19, conserver dans le véhicule une copie des contrats de location ou de services. L'article 20 impose au propriétaire et à l'exploitant d'un véhicule lourd l'obligation de s'informer réciproquement des mesures administratives interdisant ou restreignant leur usage ou leur exploitation. L'article 21 interdit de louer un véhicule lourd à une personne qui fait l'objet d'une mesure administrative.

Les articles 22 à 25 permettent à la Société de l'assurance automobile du Québec de surveiller et de contrôler les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. La Société constitue un dossier sur chacun d'entre eux et identifie, selon sa politique administrative, ceux dont le comportement présente un risque justifiant l'application de mesures particulières de contrôle. L'article 22 prévoit que seront considérées leurs dérogations aux dispositions de la présente loi et du Code de la sécurité routière et celles de leurs chauffeurs, les rapports, les constats d'infraction, les déclarations de culpabilité, les inspections et les accidents. La Société évalue le dossier et soumet ses propositions à la Commission quant au remplacement de la cote de sécurité qui a été attribuée.

Les articles 26 à 38 permettent à la Commission des transports du Québec de surveiller et de contrôler les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. L'article 26 permet à la Commission d'interdire la mise en circulation ou l'exploitation de véhicules lourds, de déclarer l'incapacité totale ou partielle d'un propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds, leurs associés et administrateurs, leur nommer un administrateur ou un surveillant et exiger des cours de formation pour leurs employés. Il permet, en outre à la Commission, de radier un intermédiaire en services de transport pour une période d'au plus 5 ans. Les articles 27 à 29 prévoient dans quels cas une personne sera déclarée totalement inapte ou partiellement inapte à mettre en circulation ou à exploiter des véhicules lourds. L'article 30 édicte que l'incapacité totale entraîne l'interdiction de circuler avec un véhicule lourd ou de l'exploiter tant personnellement que pour une société ou une personne morale. L'article 32 édicte que l'incapacité partielle entraîne l'inscription de conditions particulières obligatoires déterminées par la Commission. Les cotes attribuées par la Commission sont publiques.

Les articles 39 à 42 prévoient la saisie d'un véhicule lourd utilisé en contravention d'une mesure d'interdiction et les pouvoirs d'inspections et d'enquête attribués à la Commission, aux inspecteurs et aux agents de la paix.

Le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2, modifié par le chapitre 40 des lois de 1998)

Le Code de la sécurité routière prévoit, au titre VIII.1, des règles particulières concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds.

L'article 519.15 du Code de la sécurité routière oblige le propriétaire à maintenir ses véhicules lourds en bon état mécanique et à respecter les normes d'entretien et de vérification. Il assume la responsabilité de réparer les défauts qui lui sont signalés, y compris ceux qui sont signalés par le fabricant (articles 519.17 et 519.21).

La responsabilité de la vérification avant départ est attribuée à l'exploitant lourd qui doit conserver à bord du véhicule un seul rapport de vérification (articles 519.15 et 519.16). Sont attribuées à l'exploitant l'arrimage, la conservation à bord des véhicules des fiches journalières d'heures de conduite (article 519.22), la vérification du respect des heures de conduite par ses chauffeurs (articles 519.24 et 519.25), la conformité du véhicule avec les normes de charges et de dimensions (article 517.1) et du respect par les conducteurs de l'obligation de conduire le véhicule au poste de contrôle (article 519.27).

C- Le droit fédéral américain

Le camionnage inter-états et le camionnage international sont régis, aux Etats-Unis, par les chapitres 131 à 149 du Titre 49 du U.S. Code. Suivant l'article 13901 de ce code, toute personne qui fournit des services de camionnage inter états ou international doit être enregistrée auprès du Secretary of Transportation.

« Sec. 13901. Requirement for registration

A person may provide transportation or service subject to jurisdiction under subchapter I or III of chapter 135 or be a broker for transportation subject to jurisdiction under subchapter I of that chapter, only if the person is registered under this chapter to provide the transportation or service. ».

La juridiction générale du Secrétaire est établie à l'article 13501 du U.S. Code.

« Sec. 13501. General jurisdiction

The Secretary and the Board have jurisdiction, as specified in this part, over transportation by motor carrier and the procurement of that transportation, to the extent that passengers, property, or both, are transported by motor carrier –

(1) between a place in - (A) a State and a place in another State; (B) a State and another place in the same State through another State; (C) the United States and a place in a territory or possession of the United States to the extent the transportation is in the United States; (D) the United States and another place in the United States through a foreign country to the extent the transportation is in the United States; or (E) the United States and a place in a foreign country to the extent the transportation is in the United States; and

(2) in a reservation under the exclusive jurisdiction of the United States or on a public highway. ».

Il est prévu par l'article 14102 du U.S. Code qu'un transporteur enregistré qui utilise un véhicule qui ne lui appartient pas, peut être tenu de convenir d'un arrangement avec le propriétaire du véhicule

par lequel le transporteur enregistré deviendra responsable de l'utilisation de ce véhicule. L'application de cet article permet au camionneur-propriétaire de ne pas s'enregistrer lui-même comme transporteur.

« Sec. 14102. Leased motor

(a) General Authority of Secretary. - The Secretary may require a motor carrier providing transportation subject to jurisdiction under subchapter I of chapter 135 that uses motor vehicles not owned by it to transport property under an arrangement with another party to –

(1) make the arrangement in writing signed by the parties specifying its duration and the compensation to be paid by the motor carrier;

(2) carry a copy of the arrangement in each motor vehicle to which it applies during the period the arrangement is in effect;

(3) inspect the motor vehicles and obtain liability and cargo insurance on them; and

(4) have control of and be responsible for operating those motor vehicles in compliance with requirements prescribed by the Secretary on safety of operations and equipment, and with other applicable law as if the motor vehicles were owned by the motor carrier. »

Dans les conditions prévues à cet article, le camionneur-propriétaire ne sera pas considéré comme utilisant le véhicule pour effectuer du transport puisque ce sera le « motor carrier », qui est défini comme un transporteur contre rémunération par l'article 13102 (12), qui utilisera le véhicule pour effectuer le transport. Le transporteur doit assumer le contrôle et l'opération du camion qu'il loue avec les services du chauffeur. Dans tous les autres cas, le camionneur-propriétaire sera soumis à l'encadrement général applicable à tous les transporteurs par camions (motor carrier). Telle était l'intention du législateur comme le mentionne la note explicative suivante :

« House of bill

Sec. 14102. Leased motor véhicules. This section transfers to the Secretary and preserves the current leasing provision, regulating the relationship between registered carriers and the owner-operators that they may use for providing service. ».

La location de camion dont il est question dans la note explicative est réglementée par le « Liasse and interfrange of véhicules » (49 CFR. PART 376). Malgré la numérotation nouvelle, la réglementation n'a pas été révisée. Ce règlement contient les dispositions minimales que devaient contenir, sous l'ancienne réglementation à caractère économique, les contrats de location pour que le

transporteur obtienne le contrôle et la responsabilité du camion loué d'un camionneur-propriétaire (owner-operator) comme si le transporteur en était le propriétaire.

Le contrat de location doit être écrit (s. 376.11). Il doit identifier les parties et être signé. Il doit indiquer la période de location. Le contrat doit prévoir que le transporteur acquiert la possession, le contrôle et l'usage exclusifs du véhicule loué pendant la durée du bail. Il doit, en outre, spécifier que le transporteur assume la responsabilité entière de l'exploitation de l'équipement pendant la durée du bail (s. 376.12 c). Les montants à être payés pour l'équipement et pour les services du chauffeur doivent être clairement prévus au contrat. Le contrat doit prévoir quelle partie est responsable du coût du carburant, des taxes sur le carburant, du retour à vide, des permis, des péages. Le risque d'infraction aux normes de charges et de dimensions doit être assumé par le transporteur (s. 376.12 e). Le contrat doit prévoir les périodes de paiement qui doivent être d'au plus 15 jours et les règles permettant au transporteur d'appliquer des retenues et des déductions sur la paie. Le contrat doit préciser que l'achat ou la location d'équipement du transporteur n'est pas une condition du bail et établir les arrangements applicables. Le contrat doit spécifier quelle partie sera responsable des assurances supplémentaires à celle dont le transporteur est responsable conformément à l'article 13906 du U.S. Code. Le contrat doit établir, le cas échéant, le cautionnement exigé et le mode de gestion de celui-ci. Le règlement prévoit les règles applicables aux copies du contrat et à la conservation des originaux.

Les Master Lease Agreement sont des formulaires préparés par des éditeurs privés, dont J. J. Keller & Associates Inc., pour permettre aux parties de se conformer à cette réglementation.

CHAPITRE V

LES SCÉNARIOS PROPOSÉS AUX PARTIES

ET LA RÉACTION DE CELLES-CI

Conformément à son mandat, le Comité d'experts a soumis aux diverses associations participantes au Groupe consultatif, pour fins de discussion, des scénarios d'encadrement des relations de travail des camionneurs-propriétaires avec les donneurs d'ouvrage.

À cette fin, la présentation de chaque scénario est suivie de la mise en évidence d'un certain nombre d'obstacles que pourrait poser sa mise en oeuvre.

Par ce mode de présentation, le Comité n'entendait nullement présumer des conclusions auxquelles il pourrait en arriver. Si le Comité a opté pour ce mode, c'est, d'une part, afin de susciter la réflexion en vue des échanges qui devaient avoir lieu et qui ont eu lieu lors de la rencontre du Groupe consultatif le 18 février et, d'autre part, afin de s'assurer que tous les membres soient conscients qu'il n'y a pas de voie facile.

À la suite de la présentation des scénarios, on trouvera résumées les réactions qu'elles ont suscitées chez les donneurs d'ouvrage et chez les associations de camionneurs-propriétaires et telles qu'elles furent exprimées lors de la rencontre du Groupe consultatif du 18 février.

Avant d'aborder la présentation des scénarios comme tels, il convient d'abord de situer les travaux du Comité par rapport au mandat qui est le sien et par rapport aux autres éléments de l'entente du 26 octobre 1998. Il y a lieu aussi de préciser la source première d'inspiration des scénarios ici étudiés et de prendre note, dès le début, de deux conditions concomitantes à l'étude de ces scénarios.

- La place des scénarios dans l'entente du 26 octobre

Le mandat du Comité d'experts précise qu'il appartient à ce dernier, notamment, de « proposer des scénarios d'encadrement et d'en évaluer l'applicabilité aux relations de travail des camionneurs-propriétaires avec les donneurs d'ouvrage »¹. À cette fin, il doit « évaluer, dans la législation actuelle

¹ Proposition du gouvernement du Québec au Syndicat des routiers autonomes du Québec Inc., affilié à la Centrale des syndicats démocratiques (CSD) et à l'Association nationale des camionneurs artisans Inc. (ANCAI) dans le cadre des échanges portant sur les camionneurs propriétaires, paragraphe c), alinéa 3.

sur le travail et sur les transports au Québec ainsi que dans les autres administrations canadiennes et américaines, les dispositions qui pourraient servir de modèle à cet encadrement »².

L'encadrement dont il est question ici doit être compris en référence à l'engagement pris par le gouvernement du Québec tel que défini dans les premiers paragraphes de l'entente du 26 octobre 1998, à savoir:

« Le gouvernement du Québec reconnaît l'importance pour les camionneurs-propriétaires de la coalition de définir leur statut, de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail et s'engage dans le respect des accords commerciaux à:

- a) Évaluer divers scénarios législatifs définissant le statut du camionneur-propriétaire et reconnaissant le droit de ces derniers de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail.
- b) Promouvoir auprès du gouvernement fédéral cette reconnaissance et cet engagement. »³

C'est donc dire que les scénarios proposés doivent être orientés vers la reconnaissance du droit d'association des camionneurs-propriétaires et vers la négociation des conditions de travail plutôt que vers un mode de détermination par le gouvernement des conditions de travail applicables aux camionneurs-propriétaires. Ils doivent s'inscrire dans une logique qui laisse place à la libre détermination par les camionneurs-propriétaires, regroupés en association, et les donneurs d'ouvrage des conditions de fond qui doivent régir leurs rapports. Par voie de conséquence, ils ne peuvent être un mode de réglementation de l'ensemble des activités de l'industrie du camionnage, ni davantage être élaborer dans le dessein de viser d'autres secteurs d'activité, selon les limites posées par notre mandat. En somme, ils ne peuvent être qu'un véhicule ou un outil à la disposition des uns et des autres pour la détermination des conditions de travail des camionneurs-propriétaires.

Toutefois, selon le mandat qui lui est confié, le Comité d'experts, se doit aussi:

« d'évaluer la problématique reliée aux compétences fédérales provinciales dans les domaines du droit du travail et du droit des transports;

² Ibidem, alinéa 1.

³ Ibidem, paragraphes a) et b).

d'examiner la nature des liens contractuels entre les sous-traitants et les donneurs d'ouvrage, dans le cadre de l'application de la Loi 430 (le partage des responsabilités);

de définir les critères de qualification pour l'obtention du statut de camionneur propriétaire qui assurent une transition harmonieuse pour les titulaires de permis de camionnage en vrac;

d'analyser les conditions de travail des camionneurs propriétaires (tarifs, charte de sous-traitance, rémunération des chauffeurs, heures de travail, etc.);

d'évaluer l'application du statut du camionneur-propriétaire à une petite entreprise de camionnage en vrac;

d'évaluer la conformité des propositions retenues par rapport aux différents accords et traités économiques (ALÉNA, ACI);

d'évaluer la compatibilité des propositions législatives avec l'Accord sur le commerce intérieur et, s'il y a lieu, avec les conditions à réunir pour justifier les mesures destinées à réaliser un objectif légitime, dont le bien-être des travailleurs;

de proposer des avenues de solution qui pourront impliquer une intervention du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral. »⁴

Le tout, pour le 1er mars 1999.⁵

Il découle donc de l'engagement pris par le gouvernement, que le Comité ne saurait ignorer l'interrelation entre les scénarios qu'il examine et la réalité du transport interprovincial, d'une part, et les accords commerciaux (ACI et ALÉNA), d'autre part, de même que le partage des responsabilités entre le fédéral et les provinces en matière de transport et de travail.

⁴ Ibidem, paragraphe c) alinéa 2 et 4 à 10).

⁵ Ibidem, paragraphe c) alinéa 11.

- L'inspiration première des scénarios

Les scénarios ici proposés ne sont pas nés exclusivement de l'imagination des membres du Comité mais ils tirent leur origine de deux sources principales qui, parfois, se recoupent.

En effet, ils sont à la fois inspirés de dispositions existantes dans des législations québécoises ou fédérale « qui pourraient servir de modèle à cet encadrement » et, aussi, d'idées énoncées par certains porte-parole lors de la rencontre du Groupe consultatif le 25 janvier 1999.

Au moment d'écrire ces lignes et compte tenu du délai très court dans lequel le Comité d'experts doit effectuer ses travaux, ni le Comité, ni les personnes ressources qui l'assistent n'ont eu le temps de voir s'il y a des modèles « dans les autres administrations canadiennes ou américaines » qui seraient susceptibles d'inspirer d'autres types de scénarios que ceux présentés ici. À cet égard, certains intervenants à la rencontre du 25 janvier ont mentionné que de tels modèles n'existaient pas ailleurs en Amérique mais le Comité doit admettre qu'à ce moment-ci de ses travaux, il n'a pas eu le temps de vérifier cette assertion.

Néanmoins, le Comité estime qu'il se devait, dans le cadre de son mandat, de développer les scénarios déjà évoqués, les décrire en cherchant à leur donner la plus grande cohérence et la plus grande vraisemblance possible et tenter d'apprécier dans quelle mesure ils peuvent servir d'inspiration pour mettre en place un régime de relations du travail qui soit viable et fonctionnel. De la même manière, le Comité croit qu'il se doit de mettre en lumière les questions que soulève la mise en place de chacun de ces modèles de même que les difficultés que peut poser leur fonctionnement compte tenu des caractéristiques de l'industrie, des limites découlant du cadre constitutionnel canadien et de celles qui sont imposées par les accords commerciaux.

Il importe de noter cependant que les scénarios ici présentés ont été élaborés, pour discussion avec le Groupe consultatif, sans qu'il soit tenu compte des autres éléments que le Comité avait pour mandat d'étudier, notamment la problématique reliée aux compétences fédérales provinciales, l'application de la Loi 430 sur le partage des responsabilités, les critères de qualification pour l'obtention du statut de camionneur-propriétaire, les conditions de travail des camionneurs-propriétaires, la conformité des propositions retenues par rapport à l'ALÉNA et à l'ACI. En effet, au moment où ces scénarios ont été soumis pour fin de discussion, le Comité d'experts, en raison des délais très courts qui lui étaient impartis, n'avait pas encore entrepris ou complété toutes les études mentionnées lesquelles devaient soit servir d'assises aux scénarios, soit les mettre en perspective.

D'ailleurs cette situation n'était pas sans soulever un questionnement sérieux chez les membres du Comité sur la possibilité réelle d'achever ce travail pour la date du premier mars.

- Les conditions concomitantes

Dans l'étude des scénarios ici proposés, il y a lieu de conserver à l'esprit les deux conditions concomitantes suivantes.

D'abord, il convient de noter dès le départ que les entreprises qui effectuent du camionnage interprovincial et qui relèvent, à ce titre, de la compétence législative du Parlement canadien, sont des entreprises fédérales auxquelles s'applique le *Code canadien du travail*.⁶ Par voie de conséquence, elles échappent à l'application des lois québécoises du travail. Ainsi, toujours en vertu du même *Code canadien du travail*, les camionneurs qui se qualifient comme « entrepreneurs dépendants » et qui veulent s'en prévaloir peuvent avoir accès à la syndicalisation et à un régime de négociations collectives de leurs conditions de travail.⁷

Ensuite, de façon préalable ou sous-jacente à ces scénarios, se pose toute la question de la définition du statut du camionneur-propriétaire, laquelle fait partie intégrante du mandat du Comité d'experts et de l'engagement du gouvernement. La façon dont les parties intéressées ou le Comité répondront à cette question pourrait influencer grandement à la fois sur la détermination des contours des scénarios comme sur leur applicabilité.

1- LE MAINTIEN DU STATU QUO

Lors de la rencontre du 25 janvier, les interventions de certains porte-parole ont été comprises comme favorables au maintien du statu quo. Dès lors, il y a lieu d'examiner à quoi pourrait ressembler un scénario fondé sur la situation présentement existante.

Présentation

Il existe déjà, depuis plusieurs années, une structure de représentation des camionneurs qui repose sur des associations volontaires dynamiques, notamment l'ANCAI, la COOP et l'APCRIQ.

En plus des services directs qu'elles rendent à leurs membres, ces associations ont représenté les camionneurs de façon efficace, semble-t-il, aussi bien auprès du ministère des Transports qu'auprès

⁶ L.R.C. (1985), c. L-2 art. 2.

⁷ art. 3(1)

des associations de donneurs d'ouvrage, particulièrement, bien que non exclusivement, dans le sous-secteur du vrac.

Cette représentation a conduit à des ententes avec le ministère et à la promulgation de règlements visant à régir certains aspects de l'activité du camionnage, notamment par la mise en place de clauses dites de protection.

Ces associations ont également comme caractéristique de regrouper indistinctement diverses catégories de camionneurs, c'est-à-dire aussi bien ceux qui se considèrent plutôt comme des artisans, au sens classique du terme, que ceux qui se voient plutôt comme des entrepreneurs, possédant un ou plusieurs camions et qui se présentent de préférence comme des « gens d'affaires ».

Cette structure est aussi l'incarnation de toute une tradition en matière de rapports entre les camionneurs-propriétaires et les autres intervenants du secteur qu'il s'agisse du ministère ou des associations de donneurs d'ouvrage.

De plus, les associations existantes de camionneurs-propriétaires paraissent bien connaître leurs membres et leurs besoins et semblent entretenir depuis longtemps des relations de proximité avec eux.

On peut donc imaginer un scénario selon lequel, toujours sur une base volontaire, les associations existantes et les organisations syndicales pourront représenter les diverses catégories de camionneurs-propriétaires aussi bien auprès du ministère qu'auprès des donneurs d'ouvrage soit afin de négocier avec eux les conditions de travail des camionneurs, soit afin de porter assistance aux camionneurs pour la négociation de leurs contrats individuels avec les donneurs d'ouvrage.

De plus, ce scénario, puisqu'il consiste à prendre acte d'une situation de fait et à la reconduire, ne nécessite aucune intervention législative.

La mise en oeuvre d'un tel scénario ne peut toutefois se faire sans obstacle.

Obstacles

Il faut noter d'abord que le type de représentation effectuée auprès du ministère se situe dans le cadre d'une approche de type réglementaire et qu'en conséquence, elle a donné lieu à des interventions du gouvernement par voie de règlement et aussi à quelques ententes à caractère contractuel, notamment sur les clauses de protection, lorsque le gouvernement est lui-même donneur d'ouvrage.

Pour ce qui est de la détermination des prix et des conditions de travail, la négociation se fait sur une base individuelle entre le camionneur et le donneur d'ouvrage. On a parlé, dans certains cas, de contrats d'adhésion.

La déréglementation qui surviendra en l'an 2000 imposera un virage important à cette forme de représentation si tant est qu'elle doit continuer d'exister. En effet, le maintien d'une approche réglementaire risque fort de venir en conflit avec certaines dispositions de l'ACI ou de l'ALENA ou d'être, en pratique, inapplicable aux entrepreneurs québécois mis en concurrence avec des entreprises d'autres provinces à proximité de leurs frontières ou encore à des entrepreneurs québécois qui effectueraient une part significative de leurs opérations dans le camionnage transfrontalier.

Dès lors se posent les questions suivantes:

Un tel scénario repose entièrement sur le concept de « négociation volontaire ». Le Comité se demande s'il relève de son mandat de proposer un scénario qui ne débouche pas sur la négociation obligatoire des conditions de travail entre camionneurs-propriétaires et donneurs d'ouvrage ? Cette question revêt une acuité particulière alors qu'il apparaît qu'aucune des associations de donneurs d'ouvrage ne paraît avoir de mandat de la part de ses membres pour négocier les conditions de travail des camionneurs-propriétaires ? Et qu'en est-il à cet égard de l'ANCAI, de la COOP et de l'ACPRIQ ?

Peut-on valablement espérer qu'une forme de regroupement fondé sur une approche réglementaire de fixation des conditions de travail puisse opérer le virage nécessaire pour devenir une structure de représentation collective dans un environnement de négociation libre et volontaire ? Puisque, dans le cadre du mandat du présent Comité d'experts, il s'agit de proposer des scénarios de type « relations du travail », c'est-à-dire devant déboucher sur des modes de négociation des conditions de travail et non sur la réglementation de l'industrie, comment la structure actuellement en place peut-elle se transformer en conséquence ?

Dans l'hypothèse où les acteurs concernés en arrivent, d'une manière ou d'une autre, à mettre en place une structure de dialogue qui permette la négociation et la conclusion d'ententes ou de contrats relatifs aux conditions de travail, quelle sera la valeur légale de telles ententes ? Quel sera le mécanisme de contrôle de leur application ?

Par ailleurs, pour ce qui est de la négociation des conditions de travail comme telles, les camionneurs paraissent divisés entre eux⁸. Certains semblent attendre une intervention de l'État, d'autres paraissent à l'aise dans un cadre de marché libre et de négociation individuelle des contrats, d'autres veulent une négociation collective des conditions de travail. Est-il possible de réconcilier toutes ces approches sans aucun cadre formel de relations du travail ?

Au surplus, au plan juridique, se retrouvent côte à côte, dans une même groupement, « salariés » et « non salariés ». Dès lors, comment réconcilier ce clivage ?

Enfin, le maintien d'un régime fondé sur le statu quo implique la coexistence de plusieurs statuts différents selon qu'on est dans le domaine du transport interprovincial ou dans celui du transport local ou intraprovincial. Une telle disparité est-elle acceptable, est-elle viable, dans le cadre de la déréglementation annoncée ?

2- DES MODIFICATIONS AU CODE DU TRAVAIL

Lors de la rencontre du 25 janvier, d'autres intervenants ont évoqué le fait que la façon de donner un régime de relations du travail aux camionneurs propriétaires pourrait consister dans un élargissement de la notion de « salarié » au sens du *Code du travail du Québec*. Essayons donc de voir à quoi pourrait ressembler un scénario fondé sur des modifications au *Code* et de voir aussi ce que cela implique.

Présentation

La mise en place d'un régime fondé sur cette approche implique d'abord une modification de la définition de « salarié », et aussi, une redéfinition de la notion d'« employeur ».

Dans un premier temps, il s'agit de clarifier (ou d'élargir selon ce qu'on souhaite couvrir comme réalité) la définition de « salarié » pour préciser qu'elle inclut l'entrepreneur dépendant comme cela existe déjà dans la législation fédérale canadienne⁹. En effet, comme la jurisprudence paraît hésitante

⁸ C'est, du moins, l'impression très nette qui ressort des propos entendus lors de la rencontre du Groupe consultatif du 25 janvier.

⁹ « employé » Personne travaillant pour un employeur, y sont assimilés les entrepreneurs dépendants et les agents de police privés.

« entrepreneur dépendant » Selon le cas:

a) le propriétaire, l'acheteur ou le locataire d'un véhicule destiné au transport, sauf par voie ferrée, du bétail, de liquides ou de tous autres produits ou marchandises qui est partie à un contrat, verbal ou écrit, aux termes duquel:

(i) il est tenu de fournir le véhicule servant à son exécution et de s'en servir dans les conditions qui y sont prévues,

(ii) il a droit de garder pour son usage personnel le montant qui lui reste une fois déduits ses frais sur la somme qui lui est versée pour son exécution;

à cet égard au Québec, ces modifications apportées au *Code du travail* permettraient sans doute de lever l'ambiguïté.

Cette première mesure doit également s'accompagner d'un élargissement de la définition d'« employeur » de manière à couvrir également ces personnes qui, dans l'état actuel du droit, n'en ont pas tous les attributs vis à vis les entrepreneurs dépendants.¹⁰

Dès lors, il devient possible pour les camionneurs qui veulent s'en prévaloir de s'associer et de se faire accréditer auprès d'un donneur d'ouvrage, maintenant devenu leur « employeur » au sens du *Code du travail* et de négocier avec lui une convention collective comme toute autre association de salariés accréditée.

Cette approche a comme caractéristique de prévoir un cadre législatif largement similaire pour les transporteurs locaux ou intraprovinciaux à celui qui existe, en vertu du *Code canadien du travail* pour ceux qui font du camionnage interprovincial.

Ces simples modifications au *Code* mettent donc les « salariés », que sont ainsi devenus les camionneurs-propriétaires, dans la situation où ils peuvent se regrouper pour rechercher une accréditation syndicale face à chacun des donneurs d'ouvrage avec lesquels ils entendent négocier une convention collective, selon le mode traditionnel pour lequel le *Code du travail* fut conçu.

Or, l'activité du camionnage, par sa nature même, implique parfois des relations mobiles avec plusieurs donneurs d'ouvrage successifs, d'où l'absence de continuité dans la relation de travail de ces entrepreneurs.

Dans ce contexte, certains ont soulevé l'intérêt d'introduire d'autres modifications au *Code* pour y prévoir soit l'accréditation multipatronale au niveau sectoriel, soit le regroupement forcé des donneurs d'ouvrage pour fins de négociation.

b) le pêcheur qui a droit, dans le cadre d'une entente à laquelle il est partie, à un pourcentage ou à une fraction du produit d'exploitation d'une entreprise commune de pêche à laquelle il participe;

c) la personne qui exécute, qu'elle soit employée ou non en vertu d'un contrat de travail, un ouvrage ou des services pour le compte d'une autre personne selon des modalités telles qu'elle est placée sous la dépendance économique de cette dernière et dans l'obligation d'accomplir des tâches pour elle.

Code canadien du travail L.R.C. (1985), c. L-2, art. 3(1)

¹⁰ « employeur » Quiconque:

a) emploie un ou plusieurs employés;

b) dans le cas d'un entrepreneur dépendant, a avec celui-ci des liens tels, selon le Conseil, que les modalités de l'entente aux termes de laquelle celui-ci lui fournit ses services pourrait faire l'objet d'une négociation collective.

Code canadien du travail L.R.C. (1985), c. L-2, art. 3(1)

Dans la première hypothèse, on obtiendrait ainsi un système de monopole de représentation syndicale auprès de certains regroupements d'employeurs (donneurs d'ouvrage) soit au niveau local ou régional, soit au niveau du Québec avec négociation obligatoire des conditions effectives de travail, droit de grève, le cas échéant, et mécanisme d'arbitrage des griefs. En somme, toutes les dispositions du *Code du travail* s'appliqueraient *mutatis mutandis*, c'est-à-dire en faisant les adaptations nécessaires. Dans le second cas, on pourrait imaginer que la négociation se déroule entre une ou plusieurs associations de camionneurs-propriétaires et un ou plusieurs regroupement de donneurs d'ouvrage.

Enfin, quant à l'objet de la négociation collective, il y a lieu de noter qu'elle porterait sur l'ensemble des conditions de travail.

La mise en oeuvre d'un tel scénario ne peut se faire, elle aussi, sans obstacle.

Obstacles

L'opposition des employeurs à l'introduction d'une telle forme d'accréditation (multipatronale) semble catégorique. En outre, comment peut-on mettre sur pied un régime d'exception pour une seule branche d'activité (le camionnage) dans un *Code du travail* qui définit la base du régime commun des rapports collectifs du travail ?

Comment concilier cette forme d'accréditation multipatronale avec celle, limitée, qui est prévue au *Code canadien du travail*¹¹?

L'élargissement de la notion de « salarié » au fédéral a-t-il amélioré la négociation collective des conditions de travail dans l'industrie du transport interprovincial ?

Une clarification ou un élargissement de la notion de « salarié » ne risque-t-elle pas d'interférer avec les travaux du CCTM¹² qui est déjà saisi d'une demande relative à la révision générale du *Code* ? Comment, dans ce contexte, justifier l'introduction d'un régime particulier applicable aux camionneurs-propriétaires ? Et si un tel régime devait naître et être mis en vigueur préalablement à l'aboutissement de tels travaux, devrait-il être considéré comme une solution provisoire ou permanente ?

¹¹ *Code canadien du travail* L.R.C. (1985), c. L-2, art. 33 et 34

¹² Conseil consultatif du travail et de la main-d'oeuvre.

Une retouche à des éléments substantiels du *Code du travail*, en réponse aux besoins et dans la seule forme requise pour un secteur d'activité est-elle opportune alors que d'autres secteurs sont aussi considérés par des problématiques semblables (v.g. travailleurs du taxi, travailleurs autonomes, pigistes, etc.) ?

3- LE STATUT DU CAMIONNEUR

D'autres intervenants ont fait référence à un régime qui pourrait être inspiré de ce qu'ils ont appelé la « loi sur le statut des artistes ».

En effet, on peut rapidement déceler une certaine ressemblance entre le statut du camionneur-propriétaire et celui de l'artiste tel que défini dans la *Loi sur le statut professionnel des artistes de la scène, du disque et du cinéma*¹³

Ces deux types d'artisans ont plusieurs traits en commun de même que les secteurs d'activité dans lesquels ils évoluent.

- Le statut de ces artisans

Les uns et les autres ne sont habituellement pas des salariés au sens ordinaire du terme ou, lorsqu'ils le sont, c'est souvent pour de courtes périodes.

Ils sont tous les deux propriétaires de leur instrument de travail.

Ils fournissent parfois leurs services par l'intermédiaire d'une société ou d'une personne morale, ce qui fait qu'on les associe souvent à des entrepreneurs.

Le tarif auxquels ils louent leurs services ne sont pas les mêmes pour tous. Les artistes, tout comme les camionneurs, sont, le plus souvent, dans une certaine situation de concurrence les uns par rapport aux autres.

Enfin, les uns et les autres travaillent le plus souvent pour plusieurs « employeurs » ou donneurs d'ouvrages successifs et non pour un employeur unique.

¹³ L.R.Q., c. S-32.1

- Le secteur d'activité

Malgré le fait que les activités professionnelles qui caractérisent l'un et l'autre secteur soient très différentes, ceux-ci n'en présentent pas moins une certaine ressemblance à maints égards.

D'abord, ce sont des branches d'activité non homogènes, se découpant en plusieurs sous-secteurs ayant souvent peu de liens entre eux, constituant des marchés bien différents mais susceptibles de faire appel au même type de main-d'oeuvre.

Ainsi, les domaines de la production artistique sont très diversifiés: ils recouvrent aussi bien le disque, le film et la scène, et parmi les arts de la scène, on y distingue l'opéra (en fait, tout l'art lyrique), le théâtre et la musique.

De la même manière, dans l'industrie du camionnage, on distingue habituellement le transport général de celui du vrac, à l'intérieur duquel on retrouve les sous-secteurs de la forêt et des agrégats, ce dernier se subdivisant également en marchés publics (MTQ, Hydro-Québec, municipalités, etc.) et en marchés privés.

De plus, de la même manière que certains artistes pourront évoluer aussi bien sur la scène qu'au cinéma et même faire des disques, des camionneurs propriétaires pourront faire du transport aussi bien dans le secteur forestier que dans celui des agrégats selon les saisons.

Enfin, dans un cas comme dans l'autre, bien que certains offrent leurs services sur un marché strictement local, les lieux de travail sont parfois séparés par de grandes distances sur le territoire. En fait, de la même manière qu'un même artiste peut accepter un contrat tantôt à Montréal, tantôt à Chicoutimi, un camionneur peut accepter un contrat au départ comme au retour de n'importe quelle ville et même vers l'extérieur ou de l'extérieur du Québec.

Présentation

On pourrait donc imaginer un régime de rapports collectifs du travail fondé sur un principe d'adhésion volontaire et qui pourrait graviter autour des grandes orientations suivantes.

Pour avoir le droit de négocier, une association doit être reconnue et pour cela, elle doit pouvoir démontrer qu'elle regroupe la majorité absolue des camionneurs-propriétaires d'un secteur de négociation.

L'association ainsi reconnue aurait un pouvoir exclusif de représentation des camionneurs-propriétaires du secteur pour lequel elle est reconnue. Plus spécifiquement, elle aurait le pouvoir de négocier pour eux une entente relative aux conditions minimales de travail qui leur seraient applicables. Pareille entente définirait, entre autres, les termes d'un contrat type devant régir les relations individuelles entre un camionneur-propriétaire et un donneur d'ouvrage.

Si une telle entente était conclue par une association reconnue de donneurs d'ouvrage, elle lierait tous les donneurs d'ouvrage du secteur ou sous-secteur. Et si l'entente était conclue par une association non reconnue, seuls les donneurs d'ouvrage membres de celle-ci seraient liés.

Enfin, il convient de rappeler que ce modèle conduit à l'établissement de conditions minimales de travail et d'un contrat-type de prestation de services de camionnage sur une base individuelle.

Tout comme les deux précédents, ce modèle ne manque pas, lui non plus, de poser certains problèmes.

Obstacles

Cette approche soulève la question de savoir s'il y a place dans le système québécois des rapports collectifs du travail pour un autre régime dérogatoire, un régime d'exception pour une catégorie particulière de travailleurs que justifierait la problématique dans l'industrie du camionnage ?

Si la négociation ne sert qu'à l'établissement de minima, la concurrence ne risque-t-elle pas demeurer vive, peut-être même féroce, sur certains aspects où les plus petits, c'est-à-dire ceux qu'un tel régime veut d'abord protéger, sont plus vulnérables ?

Notons enfin qu'avec la mise en place d'un tel modèle, on se retrouve avec deux régimes différents de rapports collectifs du travail dans le camionnage selon que l'on s'adresse à des camionneurs-propriétaires qui font du transport interprovincial ou selon que l'on s'adresse à des camionneurs-

propriétaires qui sont engagés dans le transport local ou intraprovincial. N'y a-t-il pas ici un risque énorme de concurrence déloyale dans un contexte de déréglementation totale ? La mise en place d'un tel régime est-elle imaginable sans une obligatoire contrepartie fédérale, c'est-à-dire sans « dispositions miroirs » de la part du législateur fédéral ? Un régime de travail de conditions de travail fondé sur l'acceptation du vedettariat (« star system ») est-il transposable dans une industrie comme celle du camionnage ?

4- UN RÉGIME SYNDICAL SECTORIEL

D'autres ont mentionné qu'un modèle de relations du travail inspiré de celui qui est en vigueur dans l'industrie de la construction pourrait être adapté à la situation qui caractérise l'industrie du camionnage.

Il faut reconnaître qu'ici aussi, il existe certains traits communs entre ces deux industries et qu'il est possible d'imaginer un régime de relations du travail inspiré de la *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'oeuvre dans l'industrie de la construction*¹⁴.

- Les travailleurs

Même si, dans un cas, il s'agit de salariés au sens strict et, dans l'autre, d'entrepreneurs ou de travailleurs autonomes, ils ont des caractéristiques communes.

D'abord, les uns et les autres sont souvent propriétaires de leur outil de travail et ils ne travaillent pas pour un employeur ou un donneur d'ouvrage unique mais parfois pour plusieurs employeurs successifs.

Dans les deux cas, ils sont assujettis à un régime où certains travaux sont plus saisonniers.

Dans un cas comme dans l'autre se pose la question de la répartition du travail: c'est le placement dans la construction; le courtage dans le transport, du moins dans certains secteurs.

Enfin, bien que le transport en vrac par camion soit exclu de l'application de la loi¹⁵, il n'en demeure pas moins qu'une partie non négligeable du camionnage se fait précisément sur les chantiers de construction qu'il s'agisse de construction commerciale ou résidentielle ou de ce qu'on appelle les grands travaux.

¹⁴ L.R.Q., c. R-20

¹⁵ art. 19, 11°

- Le secteur d'activité

Chacune des deux branches d'activité se divisent en plusieurs sous-secteurs. Du côté de la construction: le résidentiel, l'industriel, le commercial, les grands travaux (génie civil et voirie); du côté du transport: le général, les produits forestiers, les agrégats, etc.

De plus, dans un cas comme dans l'autre, les lieux de travail sont diversifiés et répartis sur l'ensemble du territoire.

Il existe déjà, dans l'industrie du transport par camion, de grandes associations de donneurs d'ouvrage comme il existe, dans l'industrie de la construction, de grandes associations sectorielles d'employeurs.

Et, dans les deux cas, ce sont ces grandes associations qui contribuent à structurer le secteur.

Le régime en vigueur prend en compte l'existence d'« entrepreneurs autonomes »¹⁶ qu'il assimile à des employeurs¹⁷.

Présentation

Voyons donc à quoi pourrait ressembler un tel régime adapté pour l'industrie du transport.

Il s'agirait d'un régime de rapports collectifs du travail où le droit d'association est non seulement reconnu mais où il est obligatoire dans un cadre de pluralisme syndical. En somme, si chacun est libre d'adhérer au syndicat de son choix, il doit devenir membre de l'un ou l'autre des grands syndicats pour pouvoir exercer un emploi.

De même, tout donneur d'ouvrage devrait appartenir à l'association de son secteur et payer sa cotisation.

C'est également une structure de négociation centralisée au niveau de la branche d'activité pour chacun des secteurs constituant l'industrie avec représentation pluraliste à la table de négociation.

Seules l'association ou les associations les plus représentatives se verraient reconnaître le statut d'associations participantes à la table de négociation.

¹⁶ art. 1, k.1)

¹⁷ art. 19.

Les associations représentatives de camionneurs-propriétaires auraient le pouvoir de négocier l'ensemble des conditions de travail de leurs membres avec l'association de donneurs d'ouvrage d'un secteur donné. Les négociations ne pourraient se poursuivre et la convention ne pourrait être conclue que dans la mesure où les associations présentes à la table de négociation auraient ensemble un degré de représentativité supérieur à 50% (en additionnant le degré de représentativité de chacune).

Il y aurait donc une entente collective pour chacun des grands secteurs de l'industrie du transport.

Voyons maintenant quelques-uns des obstacles qui se dressent face à un tel modèle.

Obstacles

D'abord, il soulève certaines questions qui sont tout à fait les mêmes que dans le modèle précédent, notamment l'absence de contrepartie fédérale et l'ajout d'un régime dérogatoire ou particulier dans la panoplie des régimes québécois. Mais il y en a d'autres.

Dans l'industrie de la construction, les diverses associations syndicales sont présentes à peu près partout dans l'industrie, bien qu'à des degrés divers, alors que, dans le transport, il semble que les camionneurs-propriétaires ont plutôt une tendance naturelle à se regrouper dans des associations davantage identifiées à un type de transport plutôt qu'à un autre. Dès lors, on peut se demander, comment un tel régime peut être compatible avec les regroupements naturels de camionneurs-propriétaires qui existent présentement dans l'industrie ?

De plus, ce modèle ne pose-t-il pas une difficulté particulière aux associations qui regroupent des effectifs très variés ou diversifiés ? En effet, comment, dans un tel régime, peut-on réconcilier les intérêts de ceux qui se considèrent plutôt comme des entrepreneurs dépendants ou des travailleurs autonomes et ceux qui se considèrent comme des entrepreneurs indépendants (« des gens d'affaires ») ? Vu l'adhésion obligatoire soit à une association de donneurs d'ouvrage, soit à une association de travailleurs, de quel « côté de la table » se situera une telle association ?

Est-il pertinent d'envisager d'élaborer, pour l'industrie du camionnage, un régime inspiré d'un modèle pourtant décrié par plusieurs et qui n'a à peu près jamais permis la conclusion d'une entente collective ?

Enfin...

Le choix de l'un ou l'autre de ces scénarios ne laisse-t-il pas entrevoir la nécessité de résoudre un certain nombre d'autres questions, notamment l'élaboration de mécanismes adaptés au particularisme de cette industrie ? Par exemple, n'y a-t-il pas lieu de croire à la nécessité de tels mécanismes pour la reconnaissance des associations et la remise en cause périodique de cette reconnaissance; pour l'encadrement de la négociation incluant la définition du ou des niveaux de négociation, ou encore pour le règlement des conflits, qu'il s'agisse de différends ou de griefs ?

5- LA REACTION DES ASSOCIATIONS PARTICIPANTES AU GROUPE CONSULTATIF

Lors d'une rencontre tenue à Québec, le 18 février, les associations participantes au Groupe consultatif ont pu faire connaître au Comité d'experts leur point de vue, non seulement sur chacun des scénarios, mais sur l'ensemble du dossier¹⁸. Notons, dès le départ, que cette rencontre du 18 février n'a pas permis de dégager quelque consensus ni ligne de convergence que ce soit entre donneurs d'ouvrage et camionneurs-propriétaires. C'est pourquoi, pour fins de commodité, nous avons cru utile de regrouper sous deux titres distincts les opinions exprimées par les uns et par les autres.

A- Les tenants du statu quo

Bien que reposant sur des argumentations comportants quelques variantes d'un intervenant à l'autre, la position des grandes associations de donneurs d'ouvrage, ACTI, AMBSQ, ACRGTQ et ACQ est claire, unanime et sans équivoque. Elles considèrent inappropriée la voie de la syndicalisation et de la négociation collective des conditions de travail. À cette prise de position commune des donneurs d'ouvrage, se sont jointes, deux des associations de camionneurs-propriétaires, à savoir l'APCRIQ et la COOP. Elles soutiennent fermement que le seul scénario qui puisse être retenu est celui du statu quo.

Dans leur argumentation l'ACTI et l'ACQ, répondent à la question que posaient les membres du Comité dans le document de présentation des scénarios à savoir « s'il relève de son mandat de proposer un scénario qui ne débouche pas la négociation obligatoire des conditions de travail entre camionneurs-propriétaires et donneurs d'ouvrage ». À cet égard, elles insistent sur le fait que le Comité d'experts n'est pas astreint à des scénarios de type « relations du travail » et que le statu quo est un scénario d'encadrement. Tout en admettant qu'il existe certains cas d'abus dans l'industrie,

¹⁸ Les associations intéressées ont été invitées à transmettre au Comité, dans un court document, un résumé de leur position. Les documents reçus ont été reproduits à l'annexe « F » du présent rapport.

qu'elles dénoncent avec la même vigueur que les associations de camionneurs-propriétaires, l'ACTI et l'ACQ ne croient pas que le syndicalisation de l'industrie soit le moyen approprié pour régler ces problèmes.

Ce serait une erreur que de chercher à tracer les paramètres d'un changement sans savoir comment cela va s'arrimer avec les conclusions du CCTM. En effet, tout cela implique les relations que les entreprises de camionnage ont avec leur personnel de même que tous les problèmes reliés aux acquisitions et fusions d'entreprise (article 45 du C.T.). Il est donc préférable d'avoir une image globale; les entreprises de camionnage se démarquent à ce point qu'il n'est pas approprié de proposer un changement. Quant à la loi 430, malgré ses imperfections, elle constitue un moyen d'atteindre plusieurs des fins poursuivies. Elle a été réclamée par l'industrie et a déjà des effets positifs.

L'AMBSQ, pour sa part, situe sa réponse dans le cadre de la mondialisation et de la déréglementation qui l'accompagne. Il convient donc de s'inscrire dans la foulée de la libre circulation des biens et des services tel que mise en place par l'ACI et l'ALÉNA et de ne pas « se draper dans une réglementation aux vertus vétustes ». Elle appuie le statu quo mais pour elle, il ne s'agit pas d'un statu quo statique car il faut quand même donner à la loi de 1998 (projet de loi 430) le chance de vivre et de produire ses effets.

Dans son intervention, l'AMBSQ rejette un à un les scénarios 2, 3 et 4, demandant d'abord aux membres du Comité de ne pas intervenir dans le débat qui a cours au CCTM sur la réforme du *Code du travail* mettant en garde contre le risque de faire des modifications à la pièce dans le régime commun du droit des rapports collectifs du travail. Quant aux scénarios 3 et 4, c'est de la « sectorialisation » qui conduira à régler au niveau du plus petit dénominateur commun, c'est-à-dire au niveau du plus faible. Elle rappelle les conditions particulières qui prévalaient au moment de l'adoption d'une loi sur le statut de l'artiste (existence préalable de certains accords) ce qui n'est pas le cas dans le camionnage. Enfin, il rappelle que le modèle de l'industrie de la construction n'a pas été un succès et que de 1976 à 1994, il n'y eut qu'une seule convention collective de signée sous l'empire de cette loi.

Au sujet de la réforme du *Code du travail*, annoncée par la ministre, c'est le même débat et ça ne doit donc pas se régler ici. Ce débat doit se faire au bon endroit.

Pour ce qui est d'éventuelles dispositions miroirs de la part du gouvernement fédéral, il ne faut surtout pas croire que celui-ci va se précipiter pour les mettre en place en plein contexte de déréglementation.

De son côté, l'ACRGQTQ, tout en appuyant le maintien du statu quo, tient à préciser que, pour elle, il s'agit bien d'un statu quo comme processus et non comme contenu réitérant son opposition aux clauses de protection (75-25) auxquelles ce scénario a conduit dans le passé. Elle insiste également sur les principes de liberté de commerce, de libre concurrence; elle rejette le protectionnisme accordé par le MTQ ou autres donneurs d'ouvrage public. Selon elle, un tel statut privilégié n'est plus justifié. Quant aux scénarios autres que le statu quo, elle ne peut y souscrire, et ce, pour les mêmes motifs que ceux qui ont été évoqués par l'AMBSQ.

Pour ce qui est d'un scénario qui viserait à couvrir les camionneurs par le régime qui est en vigueur dans la construction, il faut rappeler que depuis plus de 20 ans des négociations ont été poursuivies et n'ont donné lieu à aucune conclusion; « ce ne sera pas plus rose si on ajoute les camionneurs à la construction ». De plus, 32,8% d'entre eux ne sont pas des artisans: quel serait donc alors leur sort.

Quant aux travaux en cours au CCTM, une intervention sur ce thème de la part du Comité d'experts serait une démarche parallèle prématurée et non avenue qui serait susceptible de venir en contradiction avec les conclusions du CCTM.

À cette position se joint aussi l'APCRIQ, qui plaide en faveur d'un statu quo « amélioré ». Pour ce qui est scénarios 3 et 4, les obstacles soulevés par le Comité d'experts dans son document de présentation sont clairs et suffisent à en justifier le rejet. Elle trouve aberrant que de tels scénarios aient pu avoir été envisagés par d'autres associations de camionneurs et cela montre bien le fossé qui existe entre l'APCRIQ et les autres qui représentent portant la même clientèle. Pour elle, ce n'est pas un problème de relations de travail car il s'agit de petites entreprise, de « gens d'affaires » qui ont effectué ce choix en toute connaissance de cause. Pour ce qui est du scénario 2, le porte-parole rappelle que les « extraprovinciaux » peuvent déjà avoir accès à ce statut en vertu du *Code canadien du travail* mais que bien peu veulent s'en prévaloir. D'ailleurs, il ne faudrait pas que le présent Comité tente de devancer les travaux déjà entrepris en vue de la réforme du *Code du travail* du Québec.

De plus, l'ACPRIQ rejette l'argument à l'effet que des camionneurs auraient pu être forcés d'acheter leur camion. Selon elle, c'est un geste libre posé en toute connaissance de cause.

Pour la COOP, qui appuie aussi le statu quo, l'industrie du camionnage constitue une force dans notre économie d'exportation et, à l'heure de la déréglementation, la syndicalisation va rendre les entreprises de camionnage non concurrentielles; elles ne pourront pas survivre et seront absorbées par les grandes entreprises américaines.

De plus, selon son porte-parole, 80% des membres de la COOP sont de juridiction fédérale et « ils ne veulent pas se syndiquer et je respecte leur choix. Si, un jour, ils veulent se syndiquer, je les suivrai ».

B- Les tenants du changement

Toutes les autres associations participantes favorisent un changement. Si elles sont unanimes sur l'objectif, leurs positions sont très différentes de l'une à l'autre quant aux moyens d'y parvenir.

Autant les organisations de donneurs d'ouvrage de même que l'APCRIQ et la COOP tiennent au statu quo, autant et avec une détermination et une fermeté égales, les associations syndicales, CSD-SRAQ, CSN et FTQ auxquelles s'est jointe l'ANCAI, tiennent à ce que soient reconnus aux camionneurs-propriétaires le droit de se regrouper et le droit de négocier collectivement leurs conditions de travail.

Si elles s'entendent sur l'objectif, force est de constater qu'elles sont divisées quant aux moyens ou quant à l'encadrement juridique qui leur paraîtrait le plus approprié pour le réaliser.

La CSD-SRAQ favorise nettement un modèle inspiré de la loi sur le statut des artistes qui, selon elle, est facilement exportable au Canada. Un regroupement des camionneurs propriétaires selon un tel modèle pourrait se faire soit au niveau provincial soit au niveau régional. Dans le cas où ce modèle serait retenu, la CSD-SRAQ croit qu'il devrait être « enrichi » pour comporter également des dispositions relatives aux éléments suivants:

- liberté syndicale
- dispositions anti-briseurs de grève
- formule Rand
- égalité de traitement (pour le chauffeur salarié de remplacement)
- code d'éthique ou de déontologie
- mécanisme de règlement des griefs

La CSD-SRAQ invoque la précarité des conditions de travail des camionneurs-propriétaires et la perception qu'ils se font de leur situation. Elle appuie son propos sur les résultats d'un sondage qu'elle a fait effectuer par une firme spécialisée et dont elle cite quelques chiffres séance tenante mais qui n'a pas été déposée. Elle croit qu'il est possible de concilier une approche humaniste des relations de travail avec la capacité pour l'industrie et ses membres d'être concurrentiels.

Pour ce qui est du CCTM, il s'agit d'un débat différent de celui qui intéresse la situation des camionneurs-propriétaires et le Comité d'experts devrait le considérer comme tel. Pour elle, ce n'est pas par le biais du *Code du travail* qu'on va régler le problème du transport. En effet, il sera très difficile de couvrir tout le monde du travail par une seule loi. Elle demande donc l'adoption d'une loi particulière en toute urgence pour pouvoir négocier avant l'an 2000.

Le porte-parole souligne qu'il faudra un régime adapté qui tienne compte de la réalité d'aujourd'hui dans le transport par camion et de la situation réelle des camionneurs. Il donne comme exemple qu'une négociation dans ce secteur ne porterait pas sur des congés de maladie, des clauses d'ancienneté ou des congés sociaux mais devrait aborder plutôt des questions comme l'assurance d'être payé pour le travail fait (délais de paiement trop longs), comment définir la responsabilité financière de chacun, l'égalité de traitement, un code de déontologie. Il estime que ce n'est pas par des rapports individuels qu'on va régler ces questions.

Soulignant l'appauvrissement progressif des camionneurs-propriétaires, la FTQ, pour sa part, rejette les quatre scénarios portés à son attention dans le document de travail produit par le Comité pour en proposer un cinquième. En effet, elle considère que le statu quo n'est pas une solution. Quant au scénario 2, il n'est pas approprié car il s'agit de choses différentes. Le camionnage est une réalité différente. D'ailleurs l'expérience du *Code canadien* n'a pas permis de négocier. Pour ce qui est des scénarios 3 et 4, ils ne conviennent pas non plus à cause de la structure de l'industrie: le « vrac » relève plutôt de la compétence des lois québécoises et le général, plutôt de la compétence du fédéral.

Le modèle qu'elle propose s'appuie sur un encadrement législatif qui assure le droit de s'associer dans l'association de son choix laquelle doit pouvoir négocier avec les donneurs d'ouvrage. La FTQ souhaite une forme de reconnaissance pour une période déterminée. Il y aurait ainsi une seule association représentative pour une durée déterminée pour le camionnage en vrac. Cette loi devrait aussi prévoir des dispositions assurant l'accès à une formation professionnelle de qualité, non seulement comme chauffeur mais aussi comme gestionnaire de même qu'un code d'éthique pour tous les intervenants. Cela vaut pour le niveau provincial. Quant au niveau fédéral, la FTQ suggère

que soit entreprise une démarche afin qu'une solution soit aménagée à l'intérieur du *Code canadien du travail*.

La FTQ se dit déçue de voir que certains, même chez des associations de camionneurs, s'opposent à toute forme de syndicalisation. Quant à la relation avec la réforme du *Code du travail* annoncée par la ministre du travail, la FTQ croit que si le gouvernement a jugé à propos de créer un Comité d'experts sur la statut du camionneur-propriétaire au moment même où le CCTM était saisi d'une demande de réflexion sur le *Code du travail*, c'est qu'il faut quelque chose de spécifique sur la camionnage et c'est dans ce cadre qu'il faut travailler.

Pour la CSN, le statu quo n'est pas un scénario viable, il est anarchique et laisse les camionneurs à la merci de l'employeur. La CSN préconise donc une intervention à deux niveaux.

D'abord, il faut intervenir sur la notion de salarié. En effet, il y a des gens qui ont été forcés d'acheter leur camion. Or, si quelqu'un acquiert son outil de travail, il ne doit pas perdre son statut de salarié car cela a pour effet de lui faire perdre les avantages de plusieurs lois, notamment le RRQ, l'assurance-chômage, etc. Ensuite, il faut favoriser un régime de négociations collectives regroupées en fonction des regroupements naturels.

On comprend que les employeurs s'opposent à un régime de ce genre car cela leur ferait perdre le lien de dépendance qu'ils ont sur les camionneurs. Il faut donc, au contraire, lancer un message clair à la ministre du Travail et au CCTM à l'effet qu'il y a des problèmes car une partie des camionneurs sont de vrais autonomes: il faut donc reconnaître ce statut et déboucher sur la négociation collective. Le porte-parole fait observer que tous les modèles qui ont été déposés sont différents de l'anarchie économique incarnée par le statu quo.

Pour ce qui est de l'ANCAI, elle se prononce aussi en faveur d'un régime qui devrait reconnaître le droit de se regrouper et de négocier collectivement. Pour elle, il faut une loi qui protège le petit et impose des obligations; il ne devrait y avoir qu'une seule association qui regroupe tous les camionneurs propriétaires sans exception; il faudrait aussi un code déontologie. Si le *Code canadien* prévoit déjà l'accréditation syndicale, « nous aussi on peut avoir ce modèle ».

Quant à la loi 430, elle protège le public et le patrimoine routier mais pas le camionneur; de plus elle ne touche pas aux courtiers.

L'ANCAI a, elle aussi, fait effectuer un sondage auprès de ses membres dont elle cite quelques chiffres séance tenante et dont elle entend transmettre les résultats au Comité d'experts.¹⁹

¹⁹ Dans une lettre télécopiée du 19 février, l'ANCAI confirmait qu'elle allait faire parvenir au Comité le cahier technique de ce sondage, ce qui fut fait.

CHAPITRE VI

ANALYSE ET PROPOSITIONS

Avant d'aborder la question de savoir s'il y a ou non un modèle quelconque autour duquel pourrait être envisagé l'aménagement d'un régime de rapports collectifs du travail entre les camionneurs-propriétaires et les donneurs d'ouvrage, il convient de dégager quelques constats aussi bien quant à la structure et la situation de l'industrie elle-même qu'en égard à la position des parties face à la situation à l'étude.

Ensuite, il y aura lieu de tracer quelques lignes directrices qui permettront d'abord de disposer des quatre scénarios proposés au chapitre V et soumis aux parties pour fins de discussion et de proposer des voies susceptibles de conduire à un modèle de relations du travail approprié.

1- État de question

A- Quant à l'industrie

i) Sa structure

Ainsi qu'on a pu le constater à la lecture du chapitre I du présent rapport et des fiches synthèses reproduites en annexe, il s'agit d'une industrie extrêmement diversifiée non seulement composée de divers secteurs, mais dont la structure et les règles de fonctionnement varient considérablement d'un secteur à l'autre. En somme, le transport général constitue une activité en soi qui est bien différente de celle du vrac, à l'intérieur duquel les sous secteurs de la forêt et des agrégats constituent des marchés différents, structurés différemment et obéissant à des règles, plus ou moins formelles, différentes. Par exemple, à l'intérieur du marché des agrégats, existent, dans le cas des marchés publics, des clauses de protection (75 - 25) qui ont pour effet de réserver une part de ce marché à des transporteurs désignés alors que de telles clauses n'existent pas sur d'autres marchés.

À cela vient s'ajouter le fait que le transport général a été déréglementé progressivement depuis 1988 alors que le transport en vrac est toujours réglementé et le demeurera jusqu'à l'an 2000.

D'un autre point de vue, chacun de ces sous-secteurs constitue en soi un marché, au plan économique, bien que certains acteurs agissent à la fois ou successivement sur plusieurs de ces marchés, par exemple dans le marché de la forêt et dans celui des agrégats selon les saisons.

ii) Son fonctionnement

De plus, c'est une industrie où certains acteurs sont appelés à jouer divers rôles à différents moments donnés du temps. Ainsi un expéditeur de marchandise ou de matières première peut tout à la fois agir comme expéditeur et être son propre transporteur. Pour ce faire, il pourra avoir recours à des camionneurs salariés qui conduiront sa propre flotte de camions ou bien, toujours en agissant comme transporteur, il pourra faire appel à des artisans, propriétaires d'un ou de quelques camions, à qui il confiera les marchandises à transporter non plus en vertu d'un contrat de travail mais d'un contrat de transport (ou de louage de services). Dans ce dernier cas, il pourra se trouver une situation où le même expéditeur agissant comme transporteur fera appel de façon constante et sur une longue période aux mêmes artisans. Dans d'autres cas, il pourra s'agir d'artisans distincts d'une fois à l'autre. Néanmoins, dans un cas comme dans l'autre, le camionneur traite directement avec l'expéditeur des conditions de son contrat.

D'autres expéditeurs pourront, de leur côté, confier leur transport à des transporteurs professionnels qui sont ou non propriétaires de camions et qui prendront eux-mêmes la responsabilité du transport en le faisant effectuer soit par leurs conducteurs salariés, soit en recourant à des artisans, soit en confiant le transport en sous-traitance à d'autres entreprises de transport. C'est donc dire qu'un propriétaire de camions, peu importe le nombre de camions qu'il possède, pourra se retrouver parfois dans la situation où il fait du transport pour un transporteur qui a retenu ses services, parfois dans la situation où il confie lui-même en sous-traitance la totalité ou une partie du transport. Dans ces cas, le camionneur traite des conditions de son contrat avec un transporteur qui a déjà convenu avec l'expéditeur des conditions, notamment, du prix du transport.

Quoi qu'il en soit, mises à part les situations où il s'agit de conducteurs salariés et syndiqués, les conditions du contrat sont déterminées au cas par cas sur une base individuelle, ce qui prend le plus souvent la forme d'un contrat d'adhésion.

À ce portrait viennent s'ajouter deux éléments importants.

iii) Son contexte juridique et réglementaire

D'abord, une part importante des activités de transport, particulièrement dans le domaine du transport général, est déjà effectuée par des entreprises qui échappent à la législation québécoise du travail puisqu'elles évoluent dans le domaine du transport interprovincial ou international. Ces

entreprises et leurs salariés sont régis, pour ce qui est des relations du travail, par le *Code canadien du travail*.

À compter du premier janvier de l'an 2000, l'industrie sera entièrement dérèglementée, ce qui aura pour effet de rendre inopposable aux transporteurs interprovinciaux une réglementation applicable à l'industrie du transport à l'intérieur du Québec. En conséquence, rien n'interdira plus aux transporteurs des autres provinces de venir effectuer du transport local ou intraprovincial au Québec pour peu qu'ils se livrent déjà à des activités transfrontalières. De la même manière, il sera possible pour des entreprises québécoises actuellement engagées dans le transport local ou intraprovincial de devenir des entreprises fédérales en effectuant aussi du transport interprovincial échappant ainsi non seulement à la réglementation québécoise mais aussi à la législation dans les matières relatives au travail.

C'est dans ce contexte qu'est posée au Comité la question de savoir s'il est possible d'aménager un régime de relations du travail qui réponde aux attentes des camionneurs-propriétaires et qui soit fonctionnel.

B- Quant à la position des parties

Lors des deux séries de rencontres avec les membres du Groupe consultatif, les parties intéressées, aussi bien les donneurs d'ouvrage que les camionneurs-propriétaires ont largement eu l'occasion de faire connaître leur point de vue. Pour fins de commodité, on peut résumer ainsi la position des parties face aux conséquences de cette dérèglementation.

i) La dérèglementation: un bienfait

Pour les donneurs d'ouvrage représentés par les associations qui se sont exprimées¹, la dérèglementation est un bienfait pour l'industrie en ce qu'elle permet, d'une part, la libéralisation des marchés et qu'elle réduit, d'autre part, le fardeau des « tracasseries » administratives.

Selon eux, les problèmes soulevés par les camionneurs sont soit nettement exagérés, soit le fait d'une minorité agissante. De plus, avec exemples à l'appui, ils soutiennent que les conditions de travail, notamment les gains ou les revenus, des camionneurs-propriétaires sont non seulement suffisantes mais qu'elles sont même très convenables dans la plupart des cas et quelque soit le secteur.

¹ AMBSQ, ACRGTQ, ACTI et ACQ

Par ailleurs, on dénonce vivement certaines contraintes qu'impose parfois le gouvernement, notamment dans les marchés publics, au moyen d'ententes qu'ils concluent avec des associations de camionneurs. On réfère ici aux clauses de protection de type 75 - 25.

De la même manière, on regarde avec beaucoup d'appréhension toute démarche que le gouvernement pourrait vouloir entreprendre pour substituer à la réglementation actuelle une autre façon de faire peser quelque contrainte que ce soit sur l'industrie, par exemple, un régime de négociations collectives obligatoires entre donneurs d'ouvrage et camionneurs-propriétaires.

Certaines associations ne nient pas qu'il existe certains problèmes relatifs à des conditions de travail, par exemple en matière de sécurité, ou encore des besoins en matière de formation des conducteurs.

Mais on croit que toutes ces questions peuvent être réglées de bonne foi dans un cadre informel de rencontres entre les donneurs d'ouvrage et les camionneurs-propriétaires.

Quant aux autres difficultés que rencontrent certains camionneurs-propriétaires, particulièrement au plan financier, on les attribue davantage au fait qu'il s'agit de personnes sans doute minoritaires, qui n'auraient pas toutes les capacités, notamment au plan administratif, pour gérer correctement leur entreprise de camionnage. En somme, ce sont des gens qui ne sont pas à la bonne place.

Quoi qu'il en soit, bien que la situation soit différente pour l'industrie du transport général et pour celle du vrac, il demeure qu'unaniment les donneurs d'ouvrage ne voient pas l'utilité et encore moins la nécessité de créer un régime de relations du travail pour des personnes qui sont d'abord des entrepreneurs et non des salariés ou assimilés.

Cette façon de voir les choses est également partagée par certaines associations de camionneurs-propriétaires². Pour eux, ou à tout le moins pour une quantité non négligeable de leurs membres, les camionneurs-propriétaires sont, d'abord et avant tout, des « gens d'affaires » qui opèrent une entreprise et qui sont prêts à jouer à fond le jeu de la concurrence. Grâce aux services et à l'assistance que peuvent apporter ses associations à leurs membres, ces derniers en arrivent à se faire des revenus plus que convenables et à s'acquitter honorablement de leurs obligations financières vis à vis les institutions prêteuses.

Pour eux, la déréglementation devient synonyme d'accès plus facile à des marchés plus larges dans un contexte de libre concurrence. Si ce nouveau *modus operandi* ou ce nouveau contexte avait pour effet d'écarter du marché certains camionneurs-propriétaires non concurrentiels, cela ne pourrait

² Notamment l'APCRIQ et la COOP

avoir qu'un effet bénéfique. En effet, on assisterait alors à une sorte d'assainissement du marché par la disparition des « canards boiteux » laissant ainsi la place aux seuls camionneurs compétitifs.

Dans ce contexte, la mise en place d'un régime de rapports collectifs du travail n'aurait pour effet que de protéger artificiellement ceux, sans doute minoritaires, qui n'ont pas déjà, au plan des qualités de base, ce qu'il faut pour continuer d'agir en qualité d'entrepreneurs.

ii) La déréglementation: une source d'inquiétude

Pour d'autres, notamment les représentants des organisations syndicales et certains camionneurs artisans regroupés au sein de l'ANCAI, la déréglementation est une source d'inquiétude considérable à un double point de vue car ces camionneurs craignent de devoir se trouver face à la situation qui prévaut dans le transport général.

D'une part, à cause de la disparition du minimum de protection dont les camionneurs pouvaient disposer sous le régime de réglementation qui s'éteindra bientôt et, d'autre part, à cause du risque de concurrence « déloyale » à laquelle pourraient être soumis certains camionneurs québécois, notamment ceux qui évoluent exclusivement dans le transport local ou intraprovincial de la part d'entreprises fédérales.

Sans égard au problème soulevé par la concurrence future résultant de la déréglementation, on fait largement état des difficultés auxquelles font face les camionneurs-propriétaires à cause du mode de détermination des conditions du transport. Présentement, les conditions des contrats sont déterminées sur une base individuelle, ce qui revient à dire que dans l'immense majorité des cas, le camionneur n'a pratiquement rien à dire sur les termes du contrat qu'il signe et qui touche directement ces conditions de travail et sa rémunération. Il s'agit en quelque sorte d'un contrat d'adhésion, « à prendre ou à laisser », intervenant parfois dans un contexte où, s'agissant de sous-traitance, un certain nombre de ces conditions ont déjà été convenues entre un transporteur intermédiaire, avec lequel traite le camionneur-propriétaire, et l'expéditeur.

On fait état de « nombreuses situations » où même ces conditions « imposées » ne sont pas respectées et où il faut exercer des recours longs et coûteux pour tenter de récupérer son dû.

Dans ce contexte, la déréglementation apparaît comme une menace dont risquent de faire les frais les camionneurs les plus démunis, c'est-à-dire ceux qui sont isolés, laissés à eux-mêmes.

À ces difficultés, la déréglementation ajoute celle qui pourrait résulter de la concurrence invivable de la part des transporteurs interprovinciaux ou de ceux qui le deviendront.

Pour ces organisations, il importe de reconnaître aux camionneurs-propriétaires un droit d'association qui leur permette de se regrouper dans un type d'association qui a des assises légales suffisantes pour qu'ils puissent négocier leurs conditions de travail avec les donneurs d'ouvrage.

Toutefois pour ce qui est du détail relativement au type de régime qui pourrait répondre à leurs attentes, force est de constater que ces associations ne paraissent pas avoir arrêté un modèle complet de relations du travail qu'elles voudraient voir implanter. De plus, il n'y a pas d'accord entre elles quant à ce à quoi ce régime pourrait ressembler.

En effet, certains ont évoqué que cela pourrait se faire par voie de modifications au *Code du travail* ou encore pourrait ressembler à un régime de relations de travail « dans le genre » de celui qui existe dans la construction ou bien par un régime particulier inspiré de celui applicable aux artistes. D'autres imaginent un régime de monopole fondé sur une représentation syndicale exclusive pour l'ensemble du secteur.

Mais ce qui les rallie toutes, c'est que le législateur devrait reconnaître formellement aux camionneurs-propriétaires le droit de s'associer et de négocier leurs conditions de travail.

2- Lignes directrices

À partir de ce constat, et au delà des opinions que les uns et les autres peuvent avoir sur les effets éventuels de la déréglementation en terme d'élargissement des marchés et d'allègement des contraintes administratives, il demeure qu'elle entraîne avec elle la disparition du minimum de protection dont pouvaient bénéficier les camionneurs-propriétaires eu égard à leurs conditions de travail (par exemple, l'exigence d'un contrat-type) ainsi que celle des structures minimales de dialogue entre les parties au plan collectif.

Cet état de fait engendre une situation de grande incertitude et d'insécurité chez les camionneurs-propriétaires, visés par cette déréglementation, laquelle semble plus vivement ressentie chez ceux qui sont les plus vulnérables, c'est-à-dire chez ceux qui s'identifient davantage au statut du travailleur autonome ou d'entrepreneur dépendant, que chez ceux qui se considèrent comme de véritables entrepreneurs.

Dans ce contexte, il apparaît opportun de rechercher pour ceux-là une voie qui permette d'institutionnaliser le dialogue entre les intéressés et de définir, pour eux-mêmes, les conditions propices à l'exercice de leur métier, tout en tenant compte du contexte nouveau créé par une concurrence accrue du fait de la déréglementation prochaine.

Selon la lecture que nous faisons de la réalité de l'industrie, le défaut de chercher des moyens d'institutionnaliser le dialogue entre les parties intéressées ne pourra qu'augmenter le mécontentement constaté et la menace de recourir à des moyens de pression, ce qui ne peut qu'être néfaste non seulement aux camionneurs mais à l'industrie elle-même. Les événements récents de même que la détermination observée chez les camionneurs d'obtenir une structure de dialogue institutionnalisée incite à redoubler d'imagination pour mettre en place un modèle qui puisse à la fois satisfaire les aspirations légitimes des camionneurs-propriétaires sans mettre en danger pour autant leur position concurrentielle ni celle de l'industrie elle-même.

La question n'est pas tant de savoir s'il y a lieu ou non de permettre aux camionneurs-propriétaires de s'associer afin de pouvoir engager des négociations sur leurs conditions de travail mais plutôt de savoir selon quelles modalités cela devrait se faire.

En effet, malgré les divergences de vue qui ont pu être exprimées quant au statut réel des camionneurs-propriétaires, on peut présumer qu'un grand nombre d'entre eux exercent leur métier dans des conditions qui les font ressembler bien davantage à des salariés qu'à des entrepreneurs en dépit du fait qu'ils soient propriétaires de leur outil de travail. Il convient de rappeler ici que selon des statistiques de la SAAQ de 1997, fournies par le ministère des Transports³, 71% des entreprises de camionnage pour autrui ne possèdent qu'un seul véhicule. Selon le ministère, il s'agit d'une seule personne qui est propriétaire de son camion et qui, vraisemblablement, dans la plupart des cas, le conduit.

Et ce qui distingue ces artisans de ceux que l'on peut considérer comme des entrepreneurs indépendants, c'est l'absence à peu près totale de contrôle sur leurs conditions de travail, si ce n'est le fait qu'ils ont toujours le loisir de refuser d'effectuer un transport si les conditions qu'on leur fait ne leur conviennent pas, avec les conséquences que cela est susceptible d'entraîner à court comme à plus long terme.

À cet égard, les membres du Comité ont eu l'occasion d'examiner un certain nombre (une dizaine) d'exemples ou de modèles de ces contrats.

La lecture de ces contrats permet de formuler les observations suivantes. D'abord, il s'agit de documents souvent longs et assez volumineux. Certains font facilement une dizaine de pages. Les

³ SAAQ, Direction des politiques et des programmes de sécurité routière, octobre, 1997. Voir supra page 7 Fiches synthèses de l'industrie: annexe « E ».

conditions qui y sont décrites touchent bien davantage les conditions du transport que les conditions de travail du camionneur en tant que tel.⁴

Il a été longuement expliqué et répété que, dans ce contexte et compte tenu de la concurrence dans laquelle se trouvent les camionneurs-propriétaires, le seul choix, que le camionneur-propriétaire a, est d'accepter ou de refuser de faire le travail aux conditions définies dans le contrat que le donneur d'ouvrage lui propose. Il est raisonnable de croire que ce contexte ne laisse guère de place à une véritable négociation des conditions du contrat si ce n'est, peut-être, le tarif.

En somme, le camionneur-propriétaire est dans une situation de dépendance économique vis à vis celui qui lui fournit du travail. Et, comme tout autre travailleur, il lui reste la possibilité de retirer sa force de travail mais, individuellement, il n'a guère de possibilité, sauf concours de circonstances exceptionnelles, de négocier les termes de son contrat. De ce point de vue, sa situation n'est guère différente du travailleur salarié, sans égard à la valeur de l'instrument de travail dont il est formellement le propriétaire.

D'ailleurs, jusqu'à une époque récente, un certain nombre d'entre eux avaient le statut de salarié et c'est par une sorte d'évolution dans les formes d'organisation du travail qu'ils se sont retrouvés d'abord propriétaires de leur outil de travail, ensuite entrepreneurs, puis travailleurs autonomes effectuant des tâches de transport pour plusieurs donneurs d'ouvrage successifs, ce qui les distingue certes de la majorité des salariés, mais ne leur donne pas davantage de contrôle sur la détermination des conditions auxquelles ils louent leur force de travail.

Cette forme d'organisation du travail est un phénomène des temps nouveaux qui n'est pas le propre des camionneurs-propriétaires mais qui caractérise toute une nouvelle classe de travailleurs en émergence qu'on appelle les travailleurs autonomes et qui ont ceci en commun de travailler le plus souvent, pour plusieurs employeurs successifs, de ne pas avoir de contrôle sur leurs conditions de travail et d'échapper très souvent à la législation du travail ou à certaines législations à caractère

⁴ C'est ainsi, par exemple, qu'on y traite aussi bien de l'identification et du type de véhicule qui sera fourni; de la description du service: lieux de chargement et de déchargement, itinéraire, distance moyenne; du taux applicable et de son indexation le cas échéant ou du coût des services y compris le temps de chargement et de déchargement; de la responsabilité de la peinture du véhicule et de l'affichage et la remise en état du véhicule au terme du contrat; des frais d'entretien du véhicule; des compensations, des frais d'administration et autres retenues qui pourront être effectuées par le donneur d'ouvrage (qu'on identifie, selon le cas, comme le transporteur, le transporteur principal, le locataire, le détenteur, ou autrement); des assurances requises couvrant aussi bien le véhicule que la responsabilité civile et la cargaison; de la garantie financière que doit fournir le camionneur-propriétaire (celui qu'on identifie, dans ces contrats, comme le locateur, l'entrepreneur, le sous-traitant, selon le cas); des garanties que le donneur d'ouvrage peut retenir sur les revenus du camionneur-propriétaire; que des conditions d'indemnisation du donneur d'ouvrage par le camionneur-propriétaire en cas de perte ou de dommage à la cargaison et du paiement des amendes. De plus, il contiendra parfois une clause de non concurrence ou une clause d'exclusivité. On prend aussi parfois la peine de préciser qu'il s'agit bien d'un contrat de services et non d'une relation d'employeur à employé.

social qui ont d'abord été conçues en fonction de relations de travail stables qualifiées par le lien de salariat et la subordination juridique.

Pourtant, pour ceux-là comme pour les autres, la seule façon jusqu'à ce jour de leur permettre de participer de façon efficace à la détermination des conditions dans lesquelles ils offrent leurs services réside dans le mécanisme de la négociation collective. Ce que ces camionneurs réclament ainsi que certaines des associations qui les représentent, c'est la reconnaissance, dans un cadre légal approprié, d'un droit fondamental, soit celui de s'associer, duquel découle celui de négocier leurs conditions de travail.

Et ce droit leur est reconnu depuis longtemps par le droit international du travail, notamment par les conventions No. 87 de l'O.I.T. sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical et No. 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective dont la première a été ratifiée par le Canada. À cet égard, la convention No. 87 reconnaît aux travailleurs le droit de s'organiser en syndicat et ce, « sans distinction d'aucune sorte ». « Elle n'autorise notamment aucune distinction fondée sur la profession ou l'emploi : elle couvre aussi bien (...) les travailleurs indépendants que les travailleurs salariés ».⁵

Une fois ce principe affirmé, plusieurs questions se posent quant aux modalités selon lesquelles ce droit pourrait être exercé par les camionneurs-propriétaires.

À cet égard, le modèle éventuellement mis en place devrait s'inscrire à l'intérieur de certaines lignes directrices visant à prendre en compte la réalité de l'industrie en même temps que des principes démocratiques. Ces lignes directrices réfèrent d'abord à l'identification des personnes visées, ensuite à la nature du cadre légal envisagé, puis à certains éléments fondamentaux de sa mise en oeuvre et, enfin, à la prise en compte des éléments du contexte dans lequel il s'insère.

A- Les personnes visées

D'abord, le modèle proposé devrait se limiter uniquement aux personnes qui sont touchées par la déréglementation dans le secteur du camionnage et qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour atténuer pour eux mêmes les effets néfastes que cette déréglementation est susceptible d'avoir sur leurs conditions de travail, c'est-à-dire ceux que l'on pourrait appeler les véritables artisans.

Se pose ici la question de savoir quels sont ceux qui devraient, aux fins du modèle proposé, être reconnus comme de véritables artisans.

⁵ Voir Nicolas Valticos, DROIT INTERNATIONAL DU TRAVAIL, deuxième édition, Dalloz, 1983, 682 pages, à la page 248.

En effet, il apparaît que doivent être exclus de cette problématique de « relations du travail », les véritables entrepreneurs, c'est-à-dire, ceux qui sont des entrepreneurs indépendants.

On doit donc se demander où doit se situer la frontière ou à partir de quels critères on va établir la distinction entre ceux qui devraient être considérés comme des entrepreneurs indépendants, entretenant, de ce fait, de véritables relations d'affaires avec les donneurs d'ouvrage et ceux qui devraient être considérés comme des entrepreneurs dépendants, plus vulnérables, par définition, et moins capables de parer aux inconvénients susceptibles de résulter de la déréglementation.

S'inspirant de la jurisprudence canadienne et américaine ainsi que des données disponibles sur la répartition des camionneurs⁶, le Comité estime que le meilleur critère pour définir qui devrait être reconnu comme artisan ou comme entrepreneur dépendant est celui du nombre de véhicules possédés. Et le nombre de camion possédé pour être reconnu comme véritable artisan dépendant devrait se limiter à un pour les motifs suivants.

D'abord selon la jurisprudence canadienne et américaine en la matière, le nombre de camions possédés est déjà un critère de détermination du statut d'entrepreneur dépendant en ce sens qu'il s'agit là d'un indicateur de l'« entrepreneurship » ou de l'entrepreneuriat pour discerner les entrepreneurs engagés dans des relations d'affaires. À cet égard, il faut noter que celui qui a plus d'un camion, même s'il ne jouit peut-être pas d'une indépendance économique bien grande, est dans une situation tout à fait différente de celui qui n'a qu'un seul camion en ce qu'il profite du travail d'autrui. En effet, il est raisonnable de penser que celui qui a plus d'un camion a forcément un ou des salariés à son emploi.

Le Comité a étudié la possibilité de placer la frontière à plus d'un camion, par exemple, à deux ou trois et pourquoi pas quatre ou cinq, le critère déterminant pour être reconnu comme « artisan » ou entrepreneur dépendant devenant alors le seul fait de conduire un camion. Mis à part tout l'arbitraire que comporterait une telle frontière, elle nous éloigne de la véritable notion d'entrepreneur dépendant. En effet, un syndicat regroupant ces « camionneurs-proprétaires » ne serait plus un syndicat de travailleurs autonomes mais un regroupement d'entreprises davantage caractérisées par le fait qu'elles ont des salariés à leur emploi plutôt que par le fait que leur propriétaire est un artisan. On peut facilement imaginer les complications qui pourraient résulter quant à l'appréciation du temps de conduite nécessaire de la part du propriétaire pour être reconnu comme « artisan ». S'il y a des propriétaires de plusieurs camions qui conduisent régulièrement un de leurs camions, il y en a aussi qui les font plutôt conduire par d'autres et qui ne conduisent qu'occasionnellement.

⁶ Voir annexe « E ».

Le comité s'est également interrogé sur la question de savoir si au lieu de choisir un critère fondé sur le nombre de camions, il n'y aurait pas lieu plutôt d'envisager un autre critère qui aurait consisté à départager de la façon suivante les autonomes et les véritables entrepreneurs. Ainsi seraient exclus de la définition d'« entrepreneur dépendant » ceux à qui il arrive d'agir comme donneurs d'ouvrage, par exemple, ceux qui, face à un excédant de capacité, en soustraite une partie à d'autres et ceux qui agissent exclusivement comme sous-traitants ou comme transporteurs mais jamais comme donneurs d'ouvrage. On voit déjà la difficulté de mise en oeuvre d'une telle définition. Non seulement, elle aurait pour effet d'exclure un certain nombre de camionneurs-propriétaires, mais elle poserait des difficultés quasi insurmontables d'application et d'interprétation. En effet, qu'arrive-t-il de celui qui confie non pas de façon habituelle mais seulement à l'occasion en sous-traitance ? Qu'arrive-t-il de celui qui simultanément assure une partie du transport comme « artisan » mais confie l'excédant en même temps à d'autres « artisans ». De plus, ce critère fondé sur le statut occasionnel ou permanent de « donneur d'ouvrage » ne dispose en rien de celui de la taille de l'entreprise. En effet, quel statut devrait-on reconnaître à celui qui est propriétaire de plusieurs camions, qu'il conduit ou qu'il ne conduit pas, et qui ne confie jamais de transports en sous-traitance. Et qui plus est, comment, dans un tel contexte, en arriver à définir ce qu'il est convenu d'appeler une unité appropriée pour fins de négociation ?

Comme on le constate, une définition fondée sur ce critère risque de créer bien plus d'embêtements à tout le monde que de rendre service aux gens qui voudraient se prévaloir de cet outil pour participer à la détermination de leurs conditions de travail.

Par ailleurs, il faut noter que, si l'objectif est de fournir aux plus vulnérables, c'est-à-dire à ceux qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour atténuer pour eux mêmes les effets néfastes que la déréglementation est susceptible d'avoir sur leurs conditions de travail, la définition proposée fondée sur la propriété d'un seul camion que l'on conduit rejoint la majorité de la clientèle visée. En effet, selon des statistiques de la SAAQ, 71% des « entreprises » de camionnage ne comportent qu'un seul véhicule⁷. Nombre d'entre eux étaient de véritables salariés qui ont, un jour, acquis leur outil de travail devenant ainsi des travailleurs dits autonomes.

En conséquence, c'est donc dire qu'est considéré comme camionneur-propriétaire au sens du modèle proposé une personne qui satisfait aux deux conditions suivantes:

- a) elle est propriétaire d'un seul véhicule ou elle est l'actionnaire unique de la société propriétaire du véhicule;

⁷ Voir supra page 7 et annexe « E ».

- b) elle fournit son véhicule ainsi que ses services de chauffeur à un tiers, c'est-à-dire qu'elle conduit elle-même ce véhicule.

Le fait pour cette personne de recourir à une autre personne pour conduire son véhicule durant les périodes où elle ne le conduit pas elle-même et dont elle devient, par voie de conséquence, l'employeur ne lui fait pas perdre son statut de camionneur-propriétaire.

B- Le cadre légal

Il ne doit en aucun cas s'agir d'un instrument de régulation économique, devant servir, par exemple, à la fixation des prix ou des tarifs par l'État mais plutôt d'un instrument auquel pourront recourir les partenaires concernés de l'industrie, dans un contexte de relations du travail, et débouchant sur l'élaboration et la détermination de conditions de travail.

En somme, non seulement, le cadre légal ne devrait pas comporter lui-même de dispositions régulatrices de l'activité économique du camionnage. Il devrait être conçu de façon telle qu'il laisse entièrement aux parties intéressées elles-mêmes le soin de définir les conditions de travail applicables aux camionneurs-propriétaires.

Cela apparaît en effet comme une condition essentielle pour que les parties ne se retrouvent pas dans une situation incompatible avec la déréglementation et, qui plus est, avec les dispositions de l'ALENA et de l'ACI.

Comme on le voit, dans le contexte de la déréglementation annoncée, aucun mécanisme ne peut prétendre remplacer la réglementation existante ni régler l'ensemble des difficultés qui pourront résulter d'un pareille déréglementation.

Au mieux, le régime envisagé pourra-t-il définir les bases d'un modèle de relations du travail devant déboucher sur la détermination, par les partenaires eux-mêmes et non par l'État, des conditions de travail.

C- La mise en oeuvre

Le choix d'une solution proposée de même que sa mise en place et les modalités de son application devraient se faire selon les règles démocratiques.

En effet, tout projet qui aurait pour effet d'imposer une solution sans que les premiers intéressés aient pu faire connaître leur point de vue de façon libre et responsable devrait être exclus.

Durant les rencontres avec le Groupe consultatif, il s'est trouvé plusieurs intervenants pour avancer l'idée que le mécontentement véhiculé serait le fait d'une minorité alors que l'immense majorité des camionneurs serait satisfaite non seulement de leur sort mais également des règles du jeu devant résulter de la déréglementation.

Dans ce contexte, il importera de que soit vérifiée de façon démocratique la volonté des camionneurs-propriétaires d'être représentés par une association et de s'engager dans le processus qui leur sera proposé le cas échéant.

D- Les éléments de contexte

D'abord, il s'agit d'une industrie qui n'est pas du tout homogène ni par les activités qui y prennent place, ni par la variété des secteurs ou sous-secteurs qui la caractérisent et qui constituent autant de marchés différents.

De plus, s'agissant d'un encadrement de l'activité de camionnage à l'intérieur du Québec, le modèle se doit de prendre en compte à la fois la présence de transporteurs qui ne font que du transport local ou intraprovincial que de transporteurs interprovinciaux qui échappent, de ce fait, à la législation québécoise du travail.

Enfin, le modèle doit être compatible avec les engagements pris par la Canada et le Québec dans le cadre des accords commerciaux, notamment l'ALENA et l'ACI.

3- Les scénarios

À la lumière des considérations qui précèdent, il convient faire le point sur chacun des quatre scénarios soumis à la discussion par le Comité d'experts ainsi que sur celui proposé par la FTQ pour constater qu'aucun ne saurait à lui seul constituer une solution complète à l'insécurité engendrée par la déréglementation à venir. Néanmoins certaines approches paraissent plus prometteuses que d'autres tel que cela souligné ci-après.

Nous croyons qu'il y a lieu d'écarter dès le départ tout modèle qui viserait à établir un régime unique pour l'ensemble de l'industrie et à imposer un monopole syndical de représentation à l'échelle du secteur d'activité⁸.

Tout d'abord, un modèle de ce type paraît peu représentatif de la diversité du secteur d'activité. De plus, cette approche paraît assez éloignée de la réalité actuelle de l'industrie où plusieurs

⁸ Bien qu'il n'ait pu être développé complètement, c'est un modèle de ce type que la FTQ a préconisé lors de la rencontre du Groupe consultatif du 18 février. Voir document à l'annexe « F »

organisations de camionneurs différentes regroupent déjà des membres dans différents sous-secteurs de l'industrie, une réalité que le modèle éventuellement retenu ne saurait ignorer.

Par ailleurs, le concept de la représentation exclusive tel que pratiquée au niveau de l'entreprise ou de l'établissement paraît difficilement transposable, comme tel, au niveau de toute une branche d'activité industrielle sans mettre en danger, à terme, le principe de la liberté de choix. En effet, en consacrant la présence d'une seule organisation pour représenter l'ensemble des travailleurs de toute une industrie, même par un vote démocratiquement exprimé, on priverait ainsi les autres organisations de l'accès à une connaissance et à une expertise dans un domaine complexe et spécialisé. Ceci pourrait avoir pour effet de réduire pratiquement à néant les réelles possibilités de choix en écartant du secteur pour une longue période, voire pour plusieurs années, d'autres organisations syndicales oeuvrant dans le même secteur, faute d'avoir y acquis une certaine expertise. Ainsi, compte tenu de la pluralité des sous-secteurs que comporte cette industrie et de la pluralité des associations et syndicats qui y regroupent déjà des membres, il y a lieu de s'interroger sur la question de savoir si la reconnaissance d'un monopole syndical ne risque pas de mettre en danger à plus à moins long terme le libre exercice du droit d'association.

Des quatre modèles proposés pour fins d'étude et de discussion par le Comité d'experts, nous croyons que le statu quo et le régime syndical sectoriel, inspiré de celui qui est en vigueur dans l'industrie de la construction, doivent être écartés d'emblée bien que pour des raisons tout à fait différentes. De plus, malgré l'intérêt qu'il a pu susciter, celui que nous avons appelé « le statut du camionneur », inspiré de la loi sur le statut des artistes, ne peut être retenu dans la mesure où il constituerait un régime particulier distinct et dans la mesure également où il ne permet pas une élaboration des conditions effectives de travail. Par ailleurs, celui qui résulterait de modifications au Code du travail mérite une attention particulière.

A- Le maintien du statu quo

Non seulement s'agit-il d'un scénario qui ne s'inscrit pas dans le cadre des termes du mandat qui est le nôtre mais nous ne croyons pas non plus que le maintien du statu quo soit susceptible de déboucher sur la négociation de conditions de travail.

i) Hors mandat

À la lecture de la proposition du Gouvernement définissant le mandat du Comité, il apparaît clairement que, dès la rédaction de ce document, il était pris pour acquis que le statu quo n'était pas une solution acceptable et que, déjà, on était à la recherche d'une forme nouvelle d'aménagement des rapports entre les parties.

En effet, les premiers « attendu » de la proposition font état d'une situation qui appelle une action et une intervention nouvelle. C'est ainsi que le gouvernement reconnaît que des camionneurs-propriétaires sont dans une situation précaire et qu'une action gouvernementale s'impose.⁹ Il note également qu'on lui fait état qu'il y a « des difficultés d'assurer une représentation des diverses catégories de camionneurs-propriétaires dans le cadre législatif actuel ».¹⁰

Mais il y a plus, le gouvernement reconnaît explicitement l'importance pour les camionneurs-propriétaires de se regrouper en vue de négocier leurs conditions de travail.¹¹

C'est à la lumière de ces « attendu » et de cette déclaration que le Comité se doit d'interpréter son mandat pour en conclure que le statu quo en tant que tel s'en trouve exclu.

Néanmoins, dans l'espoir de favoriser la discussion et de vérifier auprès des parties dans quelle mesure il pourrait être possible, à partir du système actuel, de faire évoluer la situation vers la mise en place d'un véritable modèle de rapports collectifs du travail, le Comité d'experts a quand même soumis aux parties, en vue de la rencontre du 18 février, une hypothèse élaborée autour du statu quo.

À cette fin, il avait transmis l'hypothèse suivante, tout en posant, à dessein, la question de savoir s'il relève bien de son mandat de proposer un tel scénario¹².

« On peut donc imaginer un scénario selon lequel, toujours sur une base volontaire, les associations existantes et les organisations syndicales pourront représenter les diverses catégories de camionneurs-propriétaires aussi bien auprès du ministère qu'auprès des donneurs d'ouvrage soit afin de négocier avec eux les conditions de travail des camionneurs, soit afin de porter assistance aux camionneurs pour la négociation de leurs contrats individuels avec les donneurs d'ouvrage ».¹³

Toutefois, les positions exprimées par les associations de donneurs d'ouvrage aussi bien verbalement que par écrit, tant à la rencontre du 25 janvier qu'à celle du 18 février, ont clairement démontré qu'il n'y avait aucune volonté de chercher à mettre en place une structure de rapports collectifs du travail qui aurait pu prendre en compte les acquis en les faisant évoluer vers la création d'un mécanisme de

⁹ « Attendu que le gouvernement du Québec reconnaît qu'une action gouvernementale s'impose à l'égard des camionneurs-propriétaires qui sont dans une situation précaire en raison notamment des pressions exercées par le nouveau contexte économique nord-américain ; »

¹⁰ « Attendu que sont exprimées des difficultés d'assurer une représentation des diverses catégories de camionneurs-propriétaires dans le cadre législatif actuel, notamment en raison de l'évolution de la situation de dépendance de ces camionneurs vis-à-vis les donneurs d'ouvrage ; »

¹¹ « Le gouvernement du Québec reconnaît l'importance pour les camionneurs-propriétaires de la coalition de définir leur statut, de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail. »

¹² Voir supra chapitre V.

¹³ Voir supra chapitre V.

négociations ou de dialogue entre camionneurs-propriétaires et donneurs d'ouvrage. Il n'y a là-dessus aucune équivoque.

ii) Une voie bloquée

Ce qui reste de règles, de pratiques et d'intervenants découle d'un système mis en place pour canaliser les revendications des camionneurs-propriétaires vers le ministère des Transports plutôt que, d'abord et avant tout, vers les donneurs d'ouvrage, comme le ferait un système fondé sur les rapports de travail.

Pour qu'un tel modèle puisse en arriver à favoriser la négociation des conditions de travail encore faudrait-il que les diverses parties, donneurs d'ouvrage comme associations de camionneurs-propriétaires, aient non seulement une volonté de négocier mais qu'elles en aient aussi le mandat de la part de leurs commettants.

Or, les interventions entendues les 25 janvier et 18 février démontrent clairement que non seulement, ils n'en ont pas le mandat mais que cela ne fait nullement partie de leur agenda; cela vaut aussi bien du côté des donneurs d'ouvrage que chez les associations de camionneurs-propriétaires (peut-être mise à part l'ANCAI). Historiquement, les associations de camionneurs-propriétaires regroupent, faut-il le rappeler, des individus et des entreprises qui ont souvent des intérêts très différents les uns des autres. Si certains ont des inquiétudes ou des préoccupations quant à leurs conditions de travail, d'autres ont des préoccupations d'abord commerciales.

C'est notamment la raison pour laquelle, particulièrement dans le secteur du vrac, les préoccupations et les revendications ont davantage été orientées vers des questions relatives aux parts de marchés (v.g. les clauses de protection) que vers la négociation des conditions de travail proprement dites.

Dans l'hypothèse où, malgré tout, le statu quo aurait été retenu et qu'il permettrait la conclusion, sur une base contractuelle, d'ententes relatives aux parts de marchés dans les marchés publics, cela satisferait peut-être certaines des revendications des entrepreneurs en camionnage mais demeurerait loin de la détermination des conditions de travail en tant que telle, ce qui est au coeur du mandat du Comité.

Au contraire, le maintien du statu quo signifie l'absence de cadre légal ou d'assises juridiques pour favoriser la négociation des conditions des travail. Cette situation risque d'engendrer une instabilité permanente dans l'industrie en la privant de mécanismes d'institutionnalisation et de règlement des conflits. Cette menace nous apparaît, pour le moment, plus sérieuse que les conséquences de la déréglementation elle-même.

B- Un régime syndical sectoriel

De même, nous ne croyons pas davantage qu'un modèle inspiré de celui qui est en vigueur dans l'industrie de la construction, qu'il impose une représentation syndicale de type monopolistique ou de type pluraliste, convienne à cette industrie. Non seulement implique-t-il des regroupements de camionneurs-propriétaires sur des bases autres que celles des regroupements naturels qui prévalent actuellement, mais il comporte également un caractère réglementaire, notamment par le mécanisme de l'extension juridique des conventions, lequel risque de contrevenir à certaines des dispositions de l'ACI.

De plus, la négociation des conditions effectives de travail, tel que cela se fait dans la construction ne laisserait finalement aucune place à la libre détermination des conditions du transport, notamment les prix ou le tarifs.

Enfin, dans la mesure où le passé peut être garant de l'avenir, l'histoire des relations du travail dans l'industrie de la construction au Québec tend plutôt à démontrer que ce type de régime ne facilite pas toujours la conclusion d'ententes entre les acteurs sociaux. L'État a donc dû intervenir fréquemment par voie réglementaire, ce qui, en l'occurrence, irait à contre-courant du mouvement de déréglementation.

En somme, il ne s'agit certainement pas là du meilleur modèle visant à favoriser la conclusion d'ententes sur les conditions de travail.

C- Le statut du camionneur

Pour ce qui est du scénario que nous avons appelé le « statut du camionneur », inspiré de la loi sur le statut des artistes, le comité estime que ce n'est pas là une voie désirable et qu'elle doit également être écartée, dans la mesure où elle constitue un régime à part.

En effet, l'acceptation de cette solution, comme telle, signifie l'introduction, dans le système québécois des rapports collectifs du travail, d'un autre régime dérogatoire, d'un régime sectoriel d'exception pour une catégorie particulière de travailleurs que justifierait la problématique dans l'industrie du camionnage.

Or, le Comité croit que, malgré les caractéristiques qui lui sont propres, l'industrie du camionnage et les problèmes auxquels font face les camionneurs-propriétaires ne justifient pas la création d'un

régime particulier à l'extérieur du *Code du travail* lequel, au surplus, serait un régime incomplet du fait qu'il ne permet que la négociation de conditions minimales de travail.

En effet, la situation qui caractérise les camionneurs-propriétaires fait partie de la problématique plus générale du travail autonome et le Comité estime que c'est à l'intérieur de ce cadre qu'elle doit d'abord être examinée, quitte à ce que la situation particulière des camionneurs-propriétaires comme travailleurs autonomes y soit éventuellement reconnue.

D- Des modifications au *Code du travail*

Il y a lieu de noter d'abord que toute une catégorie d'entrepreneurs dépendants peuvent avoir accès au mécanisme d'accréditation et de négociation collective prévu au *Code du travail*.

En effet, malgré ses hésitations, la jurisprudence reconnaît comme des salariés les personnes qui sont en situation de dépendance économique vis à vis d'un même employeur ou donneur d'ouvrage.

Cette voie, même si à cet égard le texte de loi n'est pas particulièrement limpide et donne parfois lieu à des interprétations contradictoires, est donc déjà accessible aux camionneurs-propriétaires tels que définis plus haut dans la mesure où ils sont engagés dans une relation stable auprès d'un même donneur d'ouvrage.

Malgré tout, cela ne procure aucun droit substantiel ou n'en met pas l'exercice à la portée des camionneurs-propriétaires qui, bien qu'eux aussi entrepreneurs dépendants, n'ont pas de relations stables avec un même donneur d'ouvrage mais qui vont de contrat en contrat avec de multiples donneurs d'ouvrage successifs.

L'impossibilité d'exercer pleinement le droit d'association au lieu, dans leur cas, de découler d'une quelconque exclusion de la portée de la loi tient à l'impossibilité pratique de négocier en contrat collectif avec autant d'employeurs.

Certains ont pu voir, dans l'introduction dans le *Code du travail* d'une forme d'accréditation sectorielle ou de regroupement forcé des donneurs d'ouvrage pour fins de négociations, une voie de solution à ce problème.

Toutefois, depuis que le Comité d'experts a commencé ses travaux, est survenu un événement important que le Comité ne saurait ignorer: c'est l'annonce faite par la ministre du Travail à la mi-février d'accélérer le processus de réforme du *Code du travail* et d'accorder une priorité, parmi

d'autres, à l'examen de la question des travailleurs autonomes, de la définition de « salarié » et de celle d'« employeur ».

Le Comité n'entend pas présumer des conclusions auxquelles en arrivera le CCTM au terme de l'étude d'ensemble dont il est saisi sur les lois du travail et qui doit le conduire inévitablement, entre autres choses, à se pencher sur toute la question de l'encadrement des relations de travail des travailleurs autonomes.

Le Comité estime qu'il ne lui appartient pas non plus de définir les contours du nouveau salariat en ne s'intéressant qu'à une catégorie de travailleurs, alors que plusieurs autres groupes ont des prétentions à faire valoir sur le sujet. En effet, contrairement à la situation qui prévalait en 1973, année de l'introduction des dispositions particulières à cet égard dans le *Code canadien du travail*, le travail autonome ne connaît plus les frontières entre les secteurs industriels, ce qui rend difficilement acceptable une solution sectorielle.

i) La voie à privilégier

Néanmoins, le Comité croit que c'est la voie de la modification du *Code du travail* qu'il faut privilégier. Puisque la ministre du travail s'est engagée à faire étudier cette question en priorité, il convient de laisser le CCTM poursuivre sa réflexion et proposer les solutions qui lui paraîtront les plus appropriées pour l'ensemble des travailleurs autonomes, ce qui dépasse largement le mandat du présent Comité d'experts.

En effet, cette voie est celle qui semble la plus prometteuse en ce qu'elle permettrait d'éviter de créer un régime particulier pour une catégorie spécifique de travailleurs autonomes. À cet égard, elle comporte l'avantage de s'intégrer dans des dispositions communes visant l'ensemble des travailleurs autonomes.

De plus, compte tenu du caractère particulier de cette industrie dont une grande part des activités sont transfrontalières soit avec d'autres provinces du Canada, soit avec les États-Unis, cette voie comporte l'avantage qu'il existe déjà, dans la législation fédérale canadienne, des dispositions qui permettent aux « entrepreneurs dépendants », notamment « aux propriétaires, acheteurs ou locataires d'un véhicule » de bénéficier d'une accréditation syndicale s'ils le désirent et de négocier leurs conditions de travail dans un contexte qui permet l'accréditation multi-patronale.

L'adoption éventuelle d'un tel modèle de relations du travail ne nous paraît donc pas nécessiter d'intervention spéciale auprès des autorités fédérales en vue de solliciter la mise en place de dispositions miroirs puisque celles-ci existent déjà.

ii) Quelques balises à respecter

Sans vouloir présumer des conclusions auxquelles pourra en arriver le CCTM et éventuellement la ministre du Travail, nous nous permettons d'attirer l'attention sur certaines balises imposées par certaines caractéristiques de l'industrie du camionnage ainsi que par les accords commerciaux qui lient le Canada et le Québec, notamment l'ALENA et l'ACI.

- L'industrie

Il importe d'abord de rappeler, ainsi que cela a été largement démontré précédemment, que l'industrie du camionnage n'est pas un secteur homogène mais qu'elle est très diversifiée en termes d'acteurs et d'activités. Les multiples secteurs qui la composent constituent autant de marchés différents, obéissant parfois à des règles de répartition du travail et à des conditions d'exécution qui leur sont propres.

- a- Pour cette raison, le Comité estime qu'un regroupement des camionneurs propriétaire dans une seule entité pour fins de négociations paraît peu approprié.
- b- Il doit s'agir également d'un régime fondé sur l'adhésion volontaire des camionneurs laquelle doit être assurée par un mécanisme approprié.

De plus, comme des camionneurs-propriétaires sont appelés à effectuer des opérations pour plusieurs donneurs d'ouvrage successifs, le régime mis en place à l'intérieur du *Code du travail* devrait comporter les caractéristiques minimales suivantes¹⁴.

- c- Pour avoir le droit de négocier, une association des camionneurs-propriétaires devrait être reconnue et pour cela, elle devrait démontrer qu'elle regroupe la majorité absolue des camionneurs-propriétaires d'un secteur ou d'un sous-secteur donné, soit au niveau de l'ensemble du Québec, soit au niveau d'un territoire donné.
- d- Le régime devrait prévoir un mode approprié de regroupement des employeurs pour fins de négociations.

¹⁴ Il va de soi que l'ensemble des dispositions du *Code du travail*, qui ne sont pas incompatibles avec ces caractéristiques minimales s'appliquent aux parties *mutatis mutandis*.

- e- Quant aux critères de détermination des sous-secteurs et compte tenu de la diversité de ces derniers et afin d'éviter des débats interminables devant le commissaire du travail ou d'autres instances judiciaires, il y aurait lieu que le législateur, après avoir consulté les parties intéressées, définisse, dans la loi elle-même, les sous-secteurs appropriés pour fins de négociation.

Notons enfin que ces balises sont inspirées, bien qu'exprimées dans des termes différents, de régimes actuellement existants dans d'autres juridictions canadiennes pour encadrer les rapports collectifs du travail des entrepreneurs dépendants. En effet, des modèles analogues existent déjà au Manitoba, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve sans compter le Fédéral où le *Code canadien du travail* comporte des dispositions spécifiques applicables au secteur du transport.¹⁵ Certains de ces modèles prévoient, pour les entrepreneurs dépendants, une possibilité d'accréditation multipatronale sans l'accord des employeurs, alors que d'autres nécessitent l'accord des employeurs concernés.

- Les accords commerciaux

Sur ce point, notons d'abord que ni l'un ni l'autre de ces deux instruments ne sauraient être interprétés comme limitant le droit des travailleurs de s'organiser en syndicat s'ils le désirent ni de négocier leurs conditions de travail avec leurs employeurs.

Toutefois, comme cela a été expliqué au chapitre III du présent rapport, le cadre légal proposé devra être tel qu'il ne contrevienne pas à certaines dispositions de l'ALENA et de l'ACI.

S'agissant de l'ALENA, ce cadre:

- ne devra pas être susceptible de faire en sorte que les camionneurs-propriétaires autonomes ressortissants des États-Unis ou du Mexique soient traités de façon plus défavorable que ceux du Canada ou du Québec;
- ne devra pas être susceptible d'imposer à un fournisseur de services américain ou mexicain de maintenir un établissement au Québec;
- ne devra pas comporter de restrictions quantitatives à la fourniture de services de camionnage (à défaut, ces restrictions devront être notifiées et devront faire l'objet d'une négociation en vue d'une libéralisation)

¹⁵ Voir supra chapitre IV.

Ces exigences, tel que nous l'avons déjà écrit au chapitre III, pèsent sur les parties à l'accord, pas sur d'éventuels partenaires à la négociation d'un contrat de travail. En d'autres termes, ce n'est pas parce que ces négociations se tiendraient dans un cadre défini par la loi et qu'elles déboucheraient, par hypothèse, sur des mesures pouvant être perçues comme contraires à l'accord, que le cadre légal pourra être déclaré lui-même non conforme.

C'est donc dire qu'en égard à une éventuelle modification au *Code du travail* pour donner ouverture à un mode quelconque de reconnaissance syndicale aux camionneurs-propriétaires, les exigences de l'ALENA ne constituent guère un empêchement.

Pour ce qui est de l'ACI, il paraît, du moins à prime abord, qu'une loi qui encadrerait la reconnaissance d'une association et la négociation de conditions de travail applicable à ses membres, selon les termes de notre mandat, ne serait pas contraire à l'Accord si les conditions de travail négociées, perçues comme un obstacle au commerce intérieur, étaient le résultat d'un accord entre des parties étrangères à l'ACI (un regroupement de donneurs d'ouvrage et une association reconnue, par exemple). Au surplus, cet accord de travail ne serait probablement pas non plus une mesure au sens de l'ACI et pourrait peut-être être considéré comme poursuivant l'atteinte d'un objectif légitime tel le bien-être, la santé et la sécurité des travailleurs, comme l'autorise l'ACI.

Toutefois, comme nous l'avons souligné au chapitre III, le cadre légal mis en place pour régir les relations du travail entre les camionneurs-propriétaires et les donneurs d'ouvrage ou un décret qui pourrait être adopté en vertu d'une telle loi, ne pourrait définir des conditions moins favorables pour les services ou pour les fournisseurs de services d'une autre partie que ceux dont il fait profiter les siens.

De façon plus générale, le législateur devra éviter la mise en place d'un cadre qui permettrait une implication directe du gouvernement, partie à l'Accord, qui, par voie de règlement, loi, décret ou autrement imposerait lui-même une contrainte sur une matière interdite par l'Accord, sans se justifier d'objectifs légitimes tels que définis par ce même Accord.

C'est donc dire que tout cadre légal qui reposerait sur une forme quelconque d'intervention du Gouvernement par la voie réglementaire, par exemple par voie de décret d'extension, risquerait de se trouver en opposition avec certaines dispositions de l'ACI.

iii) Une voie accélérée

Toutefois, dans le cas où pour une raison ou pour une autre, le Gouvernement ne serait pas en mesure de présenter en temps utile des modifications au *Code du travail* définissant les modalités de l'exercice du droit syndical et du droit de négociation pour les travailleurs autonomes en général ou pour les camionneurs-propriétaires en particulier, nous croyons qu'à cause de l'urgence relative qu'impose l'échéance de l'an 2000, il y aurait lieu alors d'introduire dans le *Code du travail* des dispositions particulières pour ce secteur d'activité¹⁶ suffisamment tôt pour rencontrer cette échéance.

Un tel régime devrait satisfaire à tout le moins aux conditions minimales définies à la section précédente.

De plus, il devrait préciser également la portée des ententes éventuellement conclues eu égard aux donneurs d'ouvrage liés. En effet, il devrait, dans cette hypothèse, être possible pour ces derniers de se regrouper en association pour fin de négociations.

Dès lors, si une entente était conclue par une association reconnue de donneurs d'ouvrage, elle lierait tous les donneurs d'ouvrage du secteur ou sous-secteur. Et si l'entente était conclue par une association non reconnue, seuls les donneurs d'ouvrage membres de celle-ci seraient liés.

Il importe de réaliser que jusqu'à maintenant, particulièrement dans le sous-secteur du transport en vrac, un minimum de protection a pu être assuré aux camionneurs-propriétaires par la législation, par diverses mesures réglementaires et par certaines ententes intervenues entre le MTQ et les représentants des camionneurs. Une lecture rapide de la deuxième partie du chapitre IV, du présent rapport donne une idée de l'ampleur de la réglementation qui disparaîtra à ce moment et du vacuum face auquel se retrouveront les camionneurs-propriétaires.

C'est pourquoi, nous estimons que, même si nous privilégions une approche intégrée par voie de modifications au *Code du travail* visant l'ensemble des travailleurs autonomes, nous croyons qu'il y aurait lieu, devant l'impossibilité d'intégrer en temps utile de telles modifications, d'adopter des dispositions spécifiques pour ces travailleurs.

¹⁶ Rappelons que le Gouvernement fédéral a lui-même introduit, dans le *Code canadien du travail*, en 1973, des dispositions particulières pour l'industrie du camionnage.

CONCLUSION

Compte tenu que l'orientation que nous avons proposée dans le chapitre précédent quant aux suites à donner à ce dossier pourrait tenir lieu de conclusion à cette étude, nous voulons, en terminant, revenir sur certaines questions reliées à notre mandat, notamment sur la présence ou l'absence de modèles existants dans les législations canadiennes et américaines de même que sur la conformité des propositions que nous faisons avec les accords ou traités économiques.

Sur ce premier point, tel que cela a été expliqué au chapitre IV de ce rapport, s'il n'y a pas, à proprement parler, ni au Canada ni aux États-Unis, de modèles législatifs spécifiques aux camionneurs-propriétaires, il demeure que, dans plusieurs administrations canadiennes et américaines, on reconnaît à ceux que l'on désigne comme des entrepreneurs dépendants, le droit de s'associer et de négocier leurs conditions de travail. Lorsque cette possibilité existe, soit par une définition large du terme salarié, soit par une définition spécifique de l'entrepreneur dépendant, c'est dans le cadre du régime général des rapports collectifs du travail qu'elle est reconnue. À cet égard, même si les balises que nous proposons comportent des éléments qui en font un modèle original, l'approche se situe à l'intérieur d'un courant déjà existant en vue de reconnaître à ces travailleurs autonomes que sont les camionneurs-propriétaires ce droit fondamental qu'est le droit d'association.

Sur le deuxième point, à savoir la conformité des propositions retenues avec les accords commerciaux notamment l'ALENA et l'ACI, il est apparu clairement au terme de notre analyse que ces instruments ne sauraient en aucune façon être interprétés comme limitant en quelque manière le droit d'association et le droit à la négociation des conditions de travail à moins que les lois et les règlements qui encadrent l'exercice de ces droits ne viennent eux-mêmes définir des conditions moins favorables pour les fournisseurs de services d'une autre partie à l'accord que celles dont profiteraient les camionneurs-propriétaires québécois.

Néanmoins, il demeure qu'une fois le droit d'association et de négociation reconnus, ceux-ci s'exerceront dans un contexte extrêmement concurrentiel du fait de la déréglementation à l'échelle canadienne et même nord-américaine. Lors des rencontres du Groupe consultatif des 25 janvier et 18 février, certains ont exprimé la crainte que l'exercice de ces droits ne mette en péril l'industrie québécoise du camionnage.

À cet égard, il faut souhaiter que les premiers concernés, conscients de cette réalité nouvelle, sauront agir avec discernement et de manière responsable dans la détermination des conditions de travail applicables aux camionneurs-propriétaires.

Au terme de cet exercice, les membres du Comité désirent remercier vivement, pour le sérieux et l'application qu'ils y ont mis, les représentants et les porte-parole des associations qui ont participé aux rencontres du Groupe consultatif, de mêmes que toutes les personnes ressources que le ministère des Transports et le ministère du Travail avaient mis à leur disposition et sans la collaboration efficace desquelles plusieurs des travaux réalisés n'auraient pu être menés à terme en temps utile.

Québec, le 9 avril 1999

Jean Bernier
Président du comité

Me Georges Marceau
Membre

Me Michel Towner
Membre

ANNEXE A

LA PROPOSITION DU GOUVERNEMENT CONTENANT LE MANDAT DU COMITÉ D'EXPERTS

À l'attention du directeur de l'information:

Cabinet du ministre des Transports et leader parlementaire - Les ministres Jacques Brassard et Matthias Rioux invitent les partenaires à poursuivre leur travail dans l'harmonie

QUÉBEC, le 26 oct. /CNW/ - Les ministres Jacques Brassard et Matthias Rioux, respectivement ministre des Transports et du Travail, se sont dits satisfaits du dénouement dans le domaine du camionnage. ``Le blocus des routes étant maintenant levé, il reste à toutes les parties concernées de participer avec toute transparence et toute honnêteté au mécanisme de consultation que nous avons proposé".

Messieurs Brassard et Rioux ont rendu public la proposition gouvernementale. ``Il faut voir dans cette proposition toute l'importance que nous accordons à l'industrie du camionnage et à la consultation de tous nos partenaires, qu'ils soient regroupés dans des associations de camionnage, dans des associations de donneurs d'ouvrage ou qu'il s'agisse des centrales syndicales".

PROPOSITION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

AU

**SYNDICAT DES ROUTIERS AUTONOMES DU
QUÉBEC INC. (SRAQ), AFFILIÉ À LA CENTRALE
DES SYNDICATS DÉMOCRATIQUES (CSD)**

ET À

**L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC.
(ANCAI)**

**DANS LE CADRE DES ÉCHANGES PORTANT SUR LES
CAMIONNEURS PROPRIÉTAIRES**

Attendu qu'une coalition formée du SRAQ (CSD) et de l'ANCAI a formulé des demandes pressantes au gouvernement du Québec concernant les camionneurs-propriétaires travaillant en sous-traitance, comme les membres du SRAQ (CSD) et de l'ANCAI, et que cette coalition exige un engagement précis et un calendrier de réalisation de cet engagement ;

Attendu que ces demandes formulées dans un document du 8 octobre 1998 intitulé «Revendications Coalition SRAQ (CSD) - ANCAI» visent la reconnaissance d'un statut pour les camionneurs-propriétaires, la reconnaissance du droit de s'associer pour négocier et l'établissement de règles visant à permettre le financement de cette association ;

Attendu que les propositions formulées par cette coalition ont un caractère très novateur ;

Attendu que le gouvernement a le devoir de tenir compte des positions de l'ensemble des intervenants de l'industrie ;

Attendu qu'il est nécessaire de s'assurer, d'une part, de la viabilité des solutions proposées et, d'autre part, de l'existence de solutions de rechange ;

Attendu que le gouvernement du Québec reconnaît qu'une action gouvernementale s'impose à l'égard des camionneurs-propriétaires qui sont dans une situation précaire en raison notamment des pressions exercées par le nouveau contexte économique nord-américain ;

Attendu que sont exprimées des difficultés d'assurer une représentation des diverses catégories de camionneurs-propriétaires dans le cadre législatif actuel, notamment en raison de l'évolution de la situation de dépendance de ces camionneurs vis-à-vis les donneurs d'ouvrage ;

Attendu qu'il y a lieu finalement de tenir compte de l'impact éventuel de ces propositions sur des accords auxquels le gouvernement du Québec est partie; sur l'exercice de la profession de camionneur, dans certains secteurs de l'économie (forêt, construction, municipalités, etc.) et sur une industrie qui constitue un outil de développement économique du Québec et de ses régions.

Le gouvernement du Québec reconnaît l'importance pour les camionneurs-propriétaires de la coalition de définir leur statut, de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail et s'engage dans le respect des accords commerciaux à :

a) Évaluer divers scénarios législatifs définissant le statut de camionneur-propriétaire et reconnaissant le droit de ces derniers de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail.

b) Promouvoir auprès du gouvernement fédéral cette reconnaissance et cet engagement.

c) Constituer un comité d'experts composé de trois personnes désignées par le gouvernement ayant pour mandat :

1. D'évaluer, dans la législation actuelle sur le travail et sur les transports au Québec ainsi que dans les autres administrations canadiennes et américaines, les dispositions qui pourraient servir de modèle à cet encadrement.
2. D'évaluer la problématique liée aux compétences fédérales-provinciales dans les domaines du droit du travail et du droit du transport.
3. De proposer des scénarios d'encadrement et en évaluer l'applicabilité aux relations de travail des camionneurs-propriétaires avec les donneurs d'ouvrage.

4. D'examiner la nature des liens contractuels entre les sous-traitants et les donneurs d'ouvrage, dans le cadre de l'application de la Loi 430 (le partage des responsabilités).;
5. De définir les critères de qualification pour l'obtention du statut de camionneur-propriétaire qui assurent une transition harmonieuse pour les titulaires de permis de camionnage en vrac.
6. D'analyser les conditions de travail des camionneurs-propriétaires (tarifs, charte de sous-traitance, rémunération des chauffeurs, heures de travail, etc.).
7. D'évaluer l'application du statut du camionneur-propriétaire à une petite entreprise de camionnage en vrac.
8. D'évaluer la conformité des propositions retenues par rapport aux différents accords et traités économiques (ALENA, ACI).
9. D'évaluer la compatibilité des propositions législatives avec l'Accord sur le commerce intérieur et, s'il y a lieu, avec les conditions à réunir pour justifier les mesures destinées à réaliser un objectif légitime, dont le bien-être des travailleurs.
10. De proposer des avenues de solution qui pourront impliquer une intervention du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral.
11. De déposer son rapport au plus tard le 1^{er} mars 1999.

Ce comité d'experts devra, tout au long du cheminement, valider les scénarios et les recommandations auprès d'un groupe consultatif composé de 11 personnes désignées par le gouvernement et représentant les associations de donneurs d'ouvrage, les organisations syndicales dont la CSD, les associations de camionneurs-artisans / camionneurs-propriétaires dont l'ANCAI et le SRAQ. De plus, le gouvernement fédéral sera invité à y déléguer un représentant.

d) Recevoir le rapport du comité d'experts et, en fonction des consensus qui y seront dégagés, mettre en place, en vue du 1^{er} janvier 2000, les mesures requises y compris les mesures législatives.

Le ministre des Transports

Le ministre du Travail

ANNEXE B
LES MEMBRES DU COMITE D'EXPERTS
ET LES PERSONNES RESSOURCES

Le Comité d'experts

M. Jean Bernier, professeur
Département des relations industrielles
Université Laval

M^e Georges Marceau
Melançon, Marceau, Grenier et Sciortino

M^e Michel Towner
Byers, Casgrain

Secrétariat et personnes ressources

M^e Pierre-Paul Vigneault, Direction des affaires juridiques, ministère des Transports
Monsieur Gaston Nadeau, juriste, ministère du Travail

M^e Louise Bourque, Direction de la mobilité en transport, ministère des Transports
Monsieur Benoît Cayouette, Direction de la sécurité en transport, ministère des Transports

ANNEXE C

GROUPE CONSULTATIF

PORTE-PAROLE ET REPRESENTANTS DES ORGANISMES

1. **Association canadienne de transport industriel (ACTI)**
M^e François Rouette (porte-parole)
Monsieur Pierre Cadieux
2. **Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)**
M^e Gisèle Bourque (porte-parole)
Monsieur Jean Marchand
Monsieur Marcel Beaudoin
3. **Association du camionnage du Québec (ACQ)**
M^e François Rouette (porte-parole)
Monsieur Claude Pigeon
Monsieur Yves Marchand
4. **Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ)**
Monsieur André Boudreault (porte-parole) (25 janvier)
M^e André Tremblay (porte-parole) (18 février)
Monsieur Jacques Robitaille
5. **Association nationale des camionneurs artisans Inc. (ANCAI)**
M^e Pierre Beaudet (porte-parole)
Monsieur Clément Bélanger
M^e Céline Trudeau
6. **Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec (APQRIQ)**
Monsieur Daniel Brulotte (porte-parole)
Monsieur Jean-Marie Bernier
Monsieur Denis Masse

7. **Centrale des syndicats démocratiques (CSD)**
Monsieur François Vaudreuil (porte-parole)
Madame Michèle Dufour
Monsieur François Proulx
8. **Confédération des syndicats nationaux (CSN)**
Monsieur Denis Marcoux (porte-parole)
Monsieur John David Duncan
M^e Marilaine Roy
9. **Coopérative des camionneurs (COOP)**
Monsieur Richard Grisé (porte-parole) (25 janvier)
Monsieur Pierre Miller (porte-parole) (18 février)
10. **Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)**
M^e Jean-Pierre Néron (porte-parole)
Monsieur Pierre Deschamps, Teamsters Canada
Monsieur André Tremblay, Syndicat des métallos
11. **Syndicat des routiers autonomes du Québec Inc. (SRAQ)**
Monsieur Roland Shink (porte-parole) remplacé par Monsieur François Vaudreuil
Monsieur Daniel Beauchemin
Monsieur Augustin Richer

Observateurs du gouvernement fédéral

Transport Canada

Monsieur Daniel Grochowalski (25 janvier et 18 février)

Développement des ressources humaines Canada

Monsieur D.J. (Don) Laferrière (18 février)

ANNEXE D

LISTE DES MÉMOIRES ET AUTRES DOCUMENTS DÉPOSÉS PAR LES MEMBRES DU GROUPE CONSULTATIF À L'OCCASION DE LA RENCONTRE DU 25 JANVIER

1. Centrale des syndicats démocratiques (CSD-SRAQ)

- * État de la situation sur l'industrie du camionnage au Québec, Coalition S.R.A.Q. (C.S.D.) - ANCAI, janvier 1999

2. Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ)

- * Mémoire de l'industrie forestière sur le camionnage forestier, 99-01-25
- * Présentation de l'industrie forestière sur le camionnage en vrac

3. Fédération des travailleurs du Québec (FTQ)

- * Dossiers transmis par télécopie par Me Jean-Pierre Néron

4. Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)

- * Mémoire sur le projet de loi no 416
- * Mémoire conjoint (ACQ-APAQ-ANCAI) présenté le 12 juin 1998 à la Commission parlementaire chargée de l'étude du projet de loi no 430
- * Lettre du 13 novembre 1998 à Monsieur Jacques Robitaille
- * Compte rendu de la quatrième réunion de la table de concertation sur le transport forestier (6 octobre 1998 et 18 septembre 1998)
- * Tarif 12 de la Commission des transports du Québec
- * Arrêté en conseil 1643 du 25 août 1965 Concernant un comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transports (Rapport Lippé)
- * Documents transmis par télécopie le 25 janvier 1999

5. Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec(ACRGQTQ)

- * Mémoire sur la position de l'A.C.R.G.T.Q. concernant le transport en vrac

6. Confédération des syndicats nationaux (CSN)

- * NOTES ET PISTES, présentées les 25 et 26 janvier 1998
- * Nos principales propositions pour modifier le Code du travail

7. Association du camionnage du Québec (ACQ)

- * Observations soumises au Comité d'experts

8. Coop des camionneurs (COOP)

- * Mémoire sur le statut des camionneurs-propriétaires

ANNEXE E

FICHES SYNTHÈSES DE L'INDUSTRIE

TRANSPORT GÉNÉRAL

SECTEUR : Sous-traitance

I. Caractéristiques du marché

1. La population de la sous-traitance est mal connue ou du moins de façon incomplète.
2. Dans les estimés de la population qui ont été faits jusqu'ici, le Rapport du comité Charbonneau de 1990 indique 7 000 et le comité Vin de 1997 se base sur des chiffres estimatifs de 6 000 à 10 000 (comité d'orientation pour la nouvelle Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds).
3. Profil à partir des données de Statistiques Canada : cet organisme réalise annuellement une enquête auprès des transporteurs routiers avec un chiffre d'affaires se situant entre 25 000 \$ et 1 M\$. Dans le questionnaire, on demande au répondant de préciser s'il est chauffeur-contractant (sous-traitant) ou entreprise de camionnage.

À noter que cette enquête inclut à la fois la sous-traitance dans le camionnage général et celle dans le secteur du vrac selon la réglementation québécoise.

4. Pour l'année 1996, les principaux résultats sont les suivants :

⊙ Nombre de transporteurs sous-traitants :	6 585
⊙ Nombre de transporteurs sous-traitants dans le camionnage général :	2 678
⊙	
⊙ Recettes d'exploitation totales :	839 M\$
⊙ Recettes d'exploitation pouvant être attribuées à la sous-traitance dans le camionnage général : ¹	387 M\$

1. Ce type de service de sous-traitance est surtout concentré dans le transport des marchandises générales. Il représente 244 M\$ sur 387 M\$, soit environ 63 % des recettes dans ce marché.
2. La part des recettes déclarées à l'intérieur du Québec représente 207 M\$ sur 387 M\$, soit 53 % des recettes.
3. Les sous-traitants exploitent de façon importante dans les marchés de transport interprovincial et international, puisque 47 % de leurs recettes proviennent de ces marchés.

¹ Il s'agit d'une estimation effectuée à partir des données pour l'ensemble du Canada où on a enlevé les activités correspondant au camionnage en vrac, soit le transport de produits secs en vrac et les produits forestiers selon la nomenclature de Statistique Canada (ces activités comptent pour 40,2 % du total).

II. Caractéristiques des donneurs d'ouvrage

1. Les transporteurs

1.1 Les sous-traitants travaillent principalement pour des entreprises de transport qui ont des chiffres d'affaires de 1 M\$ et plus.

1.2 Une analyse plus détaillée des fichiers de statistiques permet d'envisager la source du travail pour les sous-traitants dans le camionnage général, de la façon suivante :

(nombre de transporteurs)

- Transporteurs pour compte d'autrui	4 713	➤	284,6 M\$ de recettes
- Transporteurs pour compte propre	1 351	➤	80,7 M\$ de recettes
- Les deux	521	➤	22,0 M\$ de recettes

1.3 Les dépenses consacrées à la sous-traitance par les transporteurs pour compte d'autrui :

Selon Statistique Canada, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui (recettes de 1 M\$ et plus) du Québec consacrent une part significative de leurs dépenses au paiement des chauffeurs contractants (sous-traitants), soit :

- 13,6 % de leurs dépenses totales d'exploitation, ce qui totalisait un montant de 285 M\$ en 1996.

C'est toutefois nettement moins que dans les provinces voisines alors qu'on y consacrait 23,1 % des dépenses d'exploitation en Ontario et 22,7 % dans les provinces maritimes.

2. Les expéditeurs : NIL, aucune information.

3. Les courtiers : NIL, aucune information.

III. Part du marché

1. Mise à part le transport de produits secs en vrac et de produits forestiers, il y a 4 types de service, ou sous-section, dans le transport général :

- marchandises générales;
- articles ménagers;
- liquide en vrac;
- autres marchandises.

2. Le service de transport pour les marchandises générales est le plus gros, générant des recettes de transport de 244 M\$, soit 63 % des recettes.

IV. Comment les prix sont-ils fixés

1. Depuis 1988, ni la loi fédérale ni la loi québécoise ne posent l'obligation de dépôt ou d'approbation de taux ou de tarifs à la Commission des transports du Québec.
2. La réforme 1988 a été axée sur un retour aux forces du marché, d'où il revient au jeu de l'offre et de la demande de déterminer les prix et les niveaux de services.
3. Il est à noter que les entreprises de transport sont assujetties, comme toutes autres entreprises commerciales, à la Loi sur la concurrence.
4. Les prix du transport sont fixés soit au mille, au poids, à l'heure, au voyage, etc.

V. Comment se fait l'engagement

1. Avant la nouvelle Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (Loi 430), la Loi sur le camionnage exigeait, pour toutes les situations de sous-traitance, un contrat de sous-traitance ou un contrat de location de camion avec service de chauffeur (situation d'exclusivité). Ces contrats devaient contenir des stipulations minimales exigées par la Loi sur le camionnage.
2. Les stipulations minimales visaient divers aspects à être négociés entre le sous-traitant et le transporteur principal. Ainsi, il était question de négocier les diverses responsabilités à assumer au regard, entre autres :
 - du prix du transport avec les bases de référence (mille, tonne, etc.);
 - les formules d'indexation;
 - les exigences concernant la peinture;
 - les garanties financières, le cas échéant;
 - les frais d'administration, de retenus et de compensations;
 - la garantie du libre choix quant au lieu de l'achat des divers équipements et services;
 - l'assumption des responsabilités quant au kilométrage à vide, les péages routiers, les immatriculations, les assurances;
 - la responsabilité de se procurer les permis nécessaires;
 - la police d'assurance;
 - et finalement, dans le cas d'une situation de travail exclusif, la clause d'exclusivité sur le camion, de même que la clause indiquant que le contrat est pour une durée minimale de 30 jours et plus.
3. Il est à noter que la nouvelle Loi 430 ayant abrogé la Loi sur le camionnage, les permis de sous-traitance ont disparu, de même que les stipulations minimales exigées dans les contrats de sous-traitance.
4. La source du contrat type de sous-traitance québécois provient d'une des recommandations du Rapport du comité Charbonneau de 1990.
5. Le contenu du contrat de sous-traitance québécois représentait, par chacune de ses stipulations minimales obligatoires, divers aspects de relation de travail à être négociés entre les parties. Le contenu de ce contrat s'apparente grandement avec les clauses prénégociées du contrat de sous-traitance américain, soit le «Master Lease agreement».

6. Peu importe que nous soyons en présence d'un contrat de sous-traitance non négocié ou prénégocié, plusieurs camionneurs-propriétaires se plaignent de ne pas avoir la capacité de négocier leur contrat et d'en exiger l'application une fois le contrat conclu.
7. Tant aux États-Unis qu'au Québec, les recours civils requis pour trancher les différends entre les parties, sont généralement trop coûteux pour les camionneurs-propriétaires.
8. Le contrat de sous-traitance, prénégocié ou non, n'apparaît pas avoir connu le succès escompté.

VI. Comment se fait le regroupement naturel

1. Jusqu'à tout récemment, soit avant 1997, il n'y avait que 2 associations qui représentaient officiellement auprès du ministère des Transports du Québec, 1 500 à 2 000 camionneurs-propriétaires sur les 6 000 et plus de la province. Il s'agit de l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec inc. (APCRIQ) et de la Coopérative des camionneurs (COOP).
2. Depuis août 1997, le ministère des Transports a aussi reconnu une troisième association comme représentant des camionneurs-propriétaires, au même titre que les deux premières associations : il s'agit du Syndicat des routiers autonomes du Québec (SRAQ), une filiale de la Centrale des syndicats démocratiques (CSD).
3. Par ailleurs, il y a deux autres syndicats qui se préoccupent de la situation des camionneurs-propriétaires, soit premièrement la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ) avec sa section du Syndicat des Métallos et l'Association professionnelle des chauffeurs des camions du Québec (APCCQ) de même que les Teamsters.
4. D'autre part, il y a la Confédération des syndicats nationaux (CSN) qui a une nouvelle section, soit le Syndicat national du transport routier (SNTR) qui veut également regrouper et représenter toutes les catégories de camionneurs du Québec : camionneurs-propriétaires, camionneurs de compagnies et camionneurs d'agences.

FICHE SYNTHÈSE

TRANSPORT GÉNÉRAL

SECTEUR : Petite entreprise de camionnage (chiffre d'affaires annuel de 1 M\$ et moins)

I. Caractéristiques de l'entreprise

La petite entreprise de camionnage est une entreprise de camionnage dont le chiffre d'affaires annuel est de 1 M\$ et moins. Elle occupe le marché du transport pour compte d'autrui. Elle se distingue des entreprises de sous-traitance par une relation directe avec un expéditeur. La petite entreprise de camionnage se compare aux sous traitants par la flotte de véhicules qu'elle exploite; mais elle s'en distingue par le nombre d'emplois qu'elle crée.

Cette petite entreprise exploite sur le marché local, sur le marché intérieur canadien et sur le marché international.

Nous ne possédons pas d'étude sur cette petite entreprise de camionnage; mais une analyse préliminaire du fichier statistiques permet d'estimer que dans le marché du transport de marchandises général, on dénombre 566 entreprises de cette taille qui exploitent 98 camions et 424 tracteurs. Dans les marchés du transport d'autres marchandises, elles seraient 500 à exploiter 6 camions et 217 tracteurs.

II. Caractéristiques des donneurs d'ouvrage

Les informations disponibles ne permettent pas d'établir les caractéristiques de la clientèle de ces petites entreprises.

III. Part du marché

Dans le marché du transport de marchandises générales ces petites entreprises de camionnage déclarent des recettes de 165,2 M\$. Dans le marché d'autres marchandises (excluant le camionnage en vrac) elles déclarent des recettes de 121,2 M\$.

IV. Comment les prix sont-ils fixés

Depuis 1987, les prix du camionnage sont établis dans un marché libre.

V. Comment se fait l'engagement

Nous ne possédons pas d'information sur la nature des contrats de transport.

VI. Comment se fait le regroupement naturel

Ces entreprises pourraient être représentées par l'Association du camionnage du Québec et par l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec inc.

	Tableau 1 Données de base		70 poids	127 Total P	132 Total P	140 N camion	141 N tracteur	144 N km camion	145 N km tracteur	154 Recettes transport pond
Type d'opération		Type de service	Nombre de sous- contractants	Employés à temps plein	Employés à temps partiel	Nombre de camions	Nombre de tracteur routier	Nombre de km par camion	Nombre de km par tracteur routier	Recettes de transport
Ensemble des sous- contractants (1, 2 et 3)		1 Marchandises générale	1 807	2 262	509	912	1 875	13 425 105	258 867 400	243 956 526
		2 Articles ménagers	88	190	232	218	78	8 084 413	9 454 046	18 117 760
		3 Liquide en vrac	237	358	105	129	240	4 067 228	34 978 708	31 487 454
		6 Autres marchandises	545	656	296	314	589	2 785 532	86 236 936	93 749 126
S.-T. Marchandises générales			2 678	3 466	1 142	1 573	2 782	28 362 277	389 537 000	387 310 867
		4 Produits secs en vrac	2 832	3 203	742	3 108	1 269	83 345 833	119 084 592	239 308 992
		5 Produits forestiers	1 074	3 597	672	463	1 361	19 849 295	154 063 383	211 919 475
S.-T. Transport en vrac			3 097	6 800	1 415	3 571	2 630	103 195 128	273 147 975	451 228 467
Total Ensemble des Sous- contractants (1, 2 et 3)			6 585	10 266	2 556	5 144	5 412	131 557 405	662 685 066	838 539 333

	Tableau 2 Recettes		154 Recettes transport	217% recettes inté	218% recettes ent	219% recettes inte	220% recettes inte	221% recettes loca	222% recettes inte
Type d'opération		Type de service	Recettes de transport	Recettes de transport à l'intérieur du Québec	Recettes de transport avec les autres provinces	Recettes de transport international à destination du Canada	Recettes de transport international en provenance du Canada	Recettes de transport locaux	Recettes de transport interurbain
Total Sous-contractant 1, 2 et 3		1 Marchandises générales	243 956 526	94 125 009	54 554 037	46 529 657	48 747 823	52 442 433	191 514 093
		2 Articles ménagers	18 117 760	14 224 104	618 783	1 637 437	1 637 437	1 465 965	16 651 795
		3 Liquide en vrac	31 487 454	28 029 257	1 829 156	291 520	1 337 522	9 310 159	22 177 295
		6 Autres marchandises	93 749 126	71 214 028	4 283 093	8 475 858	9 776 147	9 667 850	84 081 276
Sous-total Marchandises générales			387 310 867	207 592 398	61 285 068	56 934 472	61 498 928	72 886 407	314 424 460
		4 Produits secs en vrac	239 308 992	202 718 252	17 559 035	9 330 858	9 700 847	174 290 392	65 018 600
		5 Produits forestiers	211 919 475	188 025 321	7 186 718	6 382 800	10 324 635	87 199 191	124 720 284
Sous-total Transport en vrac			451 228 467	390 743 573	24 745 753	15 713 659	20 025 482	261 489 584	189 738 883
Total Sous-contractant 1, 2 et 3			838 539 333	598 335 971	86 030 821	72 648 131	81 524 411	334 375 991	504 163 343

DOSSIER SYNTHÈSE CAMIONNAGE EN VRAC

1. Données statistiques

- 1.1 Données
- 1.2 La valeur des marchés de camionnage au Québec
- 1.3 Analyse du Québec

2. Transport forestier

- 2.1 Schéma général, caractéristiques, type de transporteur
- 2.2 Forêt publique (synthèse du marché)
- 2.3 Forêt privée (synthèse du marché)
- 2.4 Panneaux, papetières, scierie (marché et fonctionnement)
- 2.5 Copeaux (synthèse du marché)

3. Transport d'agrégats

- 3.1 Caractéristiques du marché agrégats
- 3.2 Profil des transporteurs
- 3.3 Définition des sous-traitants (notes 1, 2 et 3)
- 3.4 Schéma du fonctionnement et de marchés
 - 3.4.1 MTQ, agrégats
 - 3.4.2 MTQ, neige, sel, abrasif
 - 3.4.3 Municipalité, agrégats
 - 3.4.4 Municipalité, neige
 - 3.4.5 Hydro-Québec, agrégats
 - 3.4.6 SQAÉ, agrégats
 - 3.4.7 Marché privé, agrégats (avec caractéristiques du marché privé)

1. Données statistiques

1.1 Données

Les données les plus récentes sur l'importance des marchés de camionnage sont expliquées au document « La valeur des marchés de camionnage au Québec » (septembre 1997).

Un tableau synthèse des effets possibles de la déréglementation fédérale fait une subdivision des marchés de transport en vrac et en donne les principales caractéristiques quantitatives. Les données sont estimées et pourraient ne pas être exactes quant à leur répartition.

1.2 La valeur des marchés du camionnage au Québec

Marchés	Valeur totale en \$ 6,25 milliards	État de la réglementation en 1997	Proposition
1. Compte propre	3,5 milliards	Déréglementé	----
2. Compte d'autrui	2,75 milliards	80 % déréglementé	----
2.1 Camionnage général	2,2 milliards	Déréglementation économique en 1988	----
2.2 Camionnage en vrac	551 millions	Réglementé en totalité (20 % du marché pour compte d'autrui)	
Secteurs			Permis requis jusqu'à l'an 2000
Camionnage à benne	*147 millions	----	
Transport de billots	*120 millions	----	
Approvisionnement d'usine	220 millions	Proposition d'accès au marché pour les transporteurs non- résidents d'ici janvier 1998	----
Copeaux	64 millions		----

* Entre 1998 et l'an 2000, seul un marché de 267 M\$ sur 6,25 MM\$ resterait encore réglementé pour les transporteurs non-résidents, soit 4 %.

Sources de données statistiques pour le camionnage au Québec

♦ Camionnage pour compte propre

⇒ Marché estimé à 3,5 MM\$

Sources :

1. Examen de la Loi de 1987 sur les transports routiers, Transports Canada, avril 1997, p. 12, (version anglaise p. 8).
2. Le camionnage au Canada, catalogue n°53-222, Statistique Canada, Enquête sur les transporteurs pour compte propre entre 1989 et 1994 (dernière année disponible).

♦ Méthodologie de calcul

- ⇒ Le marché du camionnage pour compte propre au Canada est de l'ordre de 14 MM\$.
- ⇒ Sur la base moyenne des frais d'exploitation (23 %), du nombre d'employés (26,2 %), du parc de véhicule (25,1 %) et de la distance parcourue (26,5 %), le poids relatif du Québec est établi à 25 % du marché canadien.

♦ Camionnage pour compte d'autrui

⇒ Marché estimé à 2,75 MM\$

Sources :

1. Le camionnage au Canada, 1994, catalogue n°53-222, Statistique Canada.
2. Enquête de la firme SOM Inc. en 1995 pour le compte du MTQ, relatif au marché du camionnage en vrac.

♦ Méthodologie de calcul

⇒ Camionnage total pour compte d'autrui

♦ recettes annuelles > 1 M\$ catalogue n° 53-222, 1994, p. 24	2,104 M\$
♦ recettes annuelles < 1M\$* catalogue n° 53-222, 1994, pp. 38, 41, 42 et 43	650 M\$
TOTAL	2 754 M\$

* Statistique Canada estime le marché canadien des petits transporteurs à 1,930 MM\$. Sur la base moyenne du nombre d'entreprises (38,6 %), du nombre d'employés (33 %), du parc de véhicules (30,5 %) et de la distance parcourue (32,6 %), le marché des petits transporteurs au Québec représente 650 M\$ ou 33,7 % du marché canadien.

♦ Camionnage général pour compte d'autrui

Marché estimé à 2,2 MM\$, sans le marché du camionnage en vrac. Les principaux secteurs de travail sont les suivants (% estimé) :

- ⇒ le fret général (51 %)
- ⇒ les articles ménagers (déménagement) (3,7 %)
- ⇒ les produits en vrac par véhicule citerne (16,5 %)
- ⇒ le transport par fardier spécialisé et autres (23,4 %)
- ⇒ le bois de charpente et de construction (5,4 %)

♦ Camionnage en vrac pour compte d'autrui

Marché estimé à 551 M\$ sur la base d'une enquête réalisée en 1995 pour le Ministère.

Les principaux secteurs de travail sont :

⇒ le camionnage par véhicule à benne (27 %)	147 M\$
⇒ le transport de billots (21 %)	120 M\$
⇒ l'approvisionnement d'usine autre que forestière (40%)	220 M\$
⇒ le transport de copeaux (12 %)	64 M\$

1.3. ANALYSE DU QUÉBEC

EFFETS PROBABLES DE L'ABROGATION DE LA PARTIE III DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS (LTR) SUR LE SECTEUR DU CAMIONNAGE EN VRAC

MARCHÉS	RÈGLEMENT ACTUEL MORATOIRE SUR LES PERMIS DE CAMIONNAGE EN VRAC	IMPORTANCE DES MARCHÉS		IMPACTS DE L'ABROGATION DE LA PARTIE III DE LA LTR (Transporteurs extraprovinciaux déréglémentés en concurrence avec de transporteurs locaux)
		M\$	Détenteurs VR*	
1. Construction – deniers publics MTQ-SQAE-Hydro-Québec (Benues)	• Permis VR. • Taux fixés par la CTQ. • Courtage obligatoire où il y a des clauses de protection (75/25 et 25/75).	110 20 %	3800 ANCAI 80 %	• Marché essentiellement local qui est aux mains de camionneurs locaux et le moins susceptible d'être envahi par les transporteurs extraprovinciaux sauf aux frontières. • Possibilité de maintenir un tarif fixé ou de référence. • Le contrôle du marché peut continuer à se faire par le courtage (avec ou sans permis VR). • Secteur protégé par l'ACI : annexe 502.1 B. • Secteur non protégé dans l'Accord Québec-Ontario sur les marchés publics.
2. Construction – secteur privé Ex. : Centre d'achat, etc.	• Permis VR. • Taux fixés par la CTQ. • Courtage pour l'excédent de capacité.	37 7 %		• Marché complémentaire au marché de construction routière. • Véhicules à benues utilisés sur courte distance locale. • Réduit l'application de la réserve du Québec inscrite à l'ACI : (art. 1410).
3. Approvisionnement d'usines (pour transformation) Ex. : Sable à ciment, minerais à l'état brut, etc.	• Depuis 1998-01-01 : • Permis VR « déréglionalisé ». • Taux CTQ déréglémenté (avant 1998, fourchette d'escompte de 0 à 40 %).	220 40 %	1800 ACQ 80 %	• Ce marché est déjà en grande partie occupé par les transporteurs qui exploitent une entreprise extraprovinciale de camionnage ou qui pourraient se qualifier rapidement. • Le type d'équipement (tracteur/semi-remorque), l'étendue des mouvements et l'organisation du service en réseau ne s'apparentent pas au concept d'entreprise locale. • L'entreprise locale ne pourra pas concurrencer l'entreprise extraprovinciale si elle n'est pas déréglémentée par le Québec. • La réserve du Québec dans l'ACI devient pratiquement inapplicable.
4. Produits forestiers Ex. : Billot, bois en longueur Copeaux	• Permis VR. • Tarif obligatoire pour les forêts privées et taux confidentiels dans les contrats forestiers pour les forêts publiques. • Pas de contrat forestier. Depuis 1998-01-01 : • Permis VR « déréglionalisé ». • Taux CTQ déréglémenté.	184 (Billot 120 M\$ = 21 %) 33 % (Copeaux 64 M\$ = 12 %)	ANCAI 40-50 % (Billot) 1500 (Dont 200 copeaux) ACQ 90 % (Copeaux)	• Billot en bois en longueur • Le transport du bois en forêt est par nature du transport local. • L'abrogation de la Partie III de la LTR va amener progressivement les entreprises extraprovinciales à étendre leurs activités à ce secteur. • Copeaux • Ce marché est déjà en grande partie occupé par des transporteurs qui exploitent une entreprise extraprovinciale de camionnage ou qui pourraient se qualifier rapidement. • Le type d'équipement (tracteur/semi-remorque), l'étendue des mouvements et l'organisation du service en réseau ne s'apparentent pas au concept d'entreprise locale. • L'entreprise locale ne pourra pas concurrencer l'entreprise extraprovinciale si elle n'est pas déréglémentée par le Québec. • La réserve du Québec dans l'ACI devient pratiquement inapplicable.
Total		551 M\$**	7100***	

* Évaluation du MTQ

** Enquête de marché de 1995

*** Nombre d'entreprises (VR) inscrites à la CTQ

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE SELON LA TAILLE

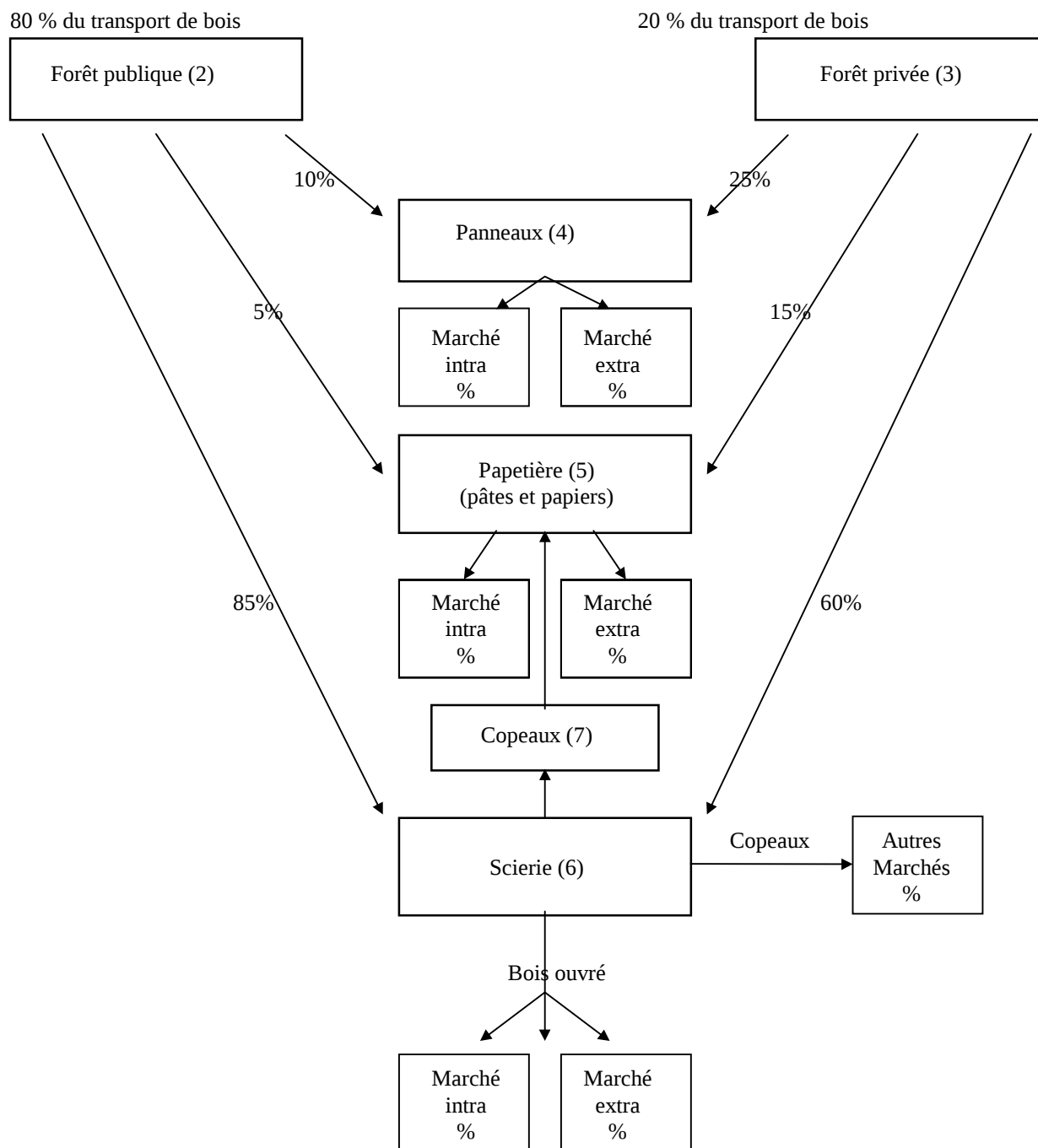
Taille des entreprises	Nombre d'entreprises	%
Artisan - 1 véhicule	31 046 ⁽²⁾	71
Petite - 2 à 5 véhicules	10 362	23,7
Moyenne - 6 à 20 véhicules	1 924	4,4
Grande - 21 véhicules et plus	373	0,9
Total	43 705	100

Source : SAAQ, Direction des politiques et des programmes de sécurité routière, octobre 1997

² Le MTQ évalue entre 7 000 et 12 000 le nombre de ceux-là qui font du transport pour autrui.

2. Transport forestier

2.1 Schéma général



Caractéristiques générales

Le MTQ estime à ± 5200 véhicules (essentiellement des tracteurs avec semi-remorques) qui sont nécessaires pour répondre aux besoins de l'ensemble de transport de produits forestiers sur les chemins publics.

Il n'y a pas de données exactes concernant la part de marché pour chaque type de transporteurs forestiers. On pourrait estimer par le croisement de données de provenance diverse une proportion d'environ 73 % de compte d'autrui et 27 % pour compte propre pour l'ensemble du transport lourd toute catégorie au Québec. Cette proportion n'est pas forcément celle du transport forestier.

Type de transporteurs

On peut répartir les transporteurs forestiers en trois grandes catégories basées sur la grosseur de la flotte.

- ⇒ L'artisan (1 seul camion)
- ⇒ L'entreprise de transport (2 à 20 véhicules)
- ⇒ Le compte propre (les flottes sont constituées de véhicules loués à des transporteurs)

Les informations sectorielles de la proportion de chaque type ne sont pas disponibles. Les informations dont nous disposons ne nous indiquent que la proportion d'artisans sur le nombre total de transporteurs toute catégorie au Québec. Le nombre de transporteurs pour chaque groupe selon la taille de sa flotte permet d'avoir un portrait des intervenants dans le camionnage lourd. Le tableau 1 en annexe fournit les données.

Principales caractéristiques

- ⇒ **Artisan : Personne ne possédant qu'un seul véhicule**

Note : La définition de l'artisan ne fait pas l'unanimité auprès des intervenants. La définition et les caractéristiques ci-dessous reflètent la perception générale moyenne de l'artisan dans les faits pour les fins du présent exercice.

- ♦ effectue principalement le transport de bois de grume ou de billot dans le secteur forêt publique ou privée;
- ♦ peut être le seul conducteur du véhicule ou peut aussi embaucher un conducteur pour augmenter le nombre d'heures de service du véhicule;
- ♦ peut louer son véhicule à une entreprise et agir comme salarié pour le compte de cette entreprise « locataire »;
- ♦ peut agir comme transporteur-conducteur seul ou avec des salariés qu'il embauche directement;
- ♦ le statut de salarié, d'employeur ou de conducteur (unique) propriétaire peut changer selon les besoins des requérants;

- ♦ les salariés de l'artisan conviennent de leurs conditions avec leur employeur (l'artisan) sans cadre formel de négociation de leurs conditions générales de travail.

- ⇒ **PME (entreprises) :**
- ♦ 2 – 3 véhicules
 - ♦ 3 – 5 véhicules
 - ♦ 6 à 20 véhicules

Entreprise oeuvrant :

- ♦ dans le transport de bois de grume, billot, copeaux;
- ♦ comme exploitant forestier dont la partie de transport est effectuée pour compte propre. Peut utiliser certains camions (VR) pour faire du camionnage en vrac assujetti;
- ♦ dans le transport de copeaux, sciures, planures, écorces, afin d'approvisionner les usines de pâtes et papiers ou autres destinataires.

Les petites et moyennes entreprises embauchent généralement des salariés pour conduire leurs véhicules. Les propriétaires de petites entreprises (2 à 6 véhicules) peuvent agir comme conducteur d'un de leurs véhicules ou machinerie. Il est plus rare de voir le propriétaire d'entreprises moyennes (6 à 20) faire la conduite de véhicules ou machinerie. La structure, le mode de fonctionnement varient d'une entreprise à l'autre.

⇒ **Compte propre :**

Les entreprises effectuent du compte propre (camionnage non assujetti au règlement) lorsque :

- ♦ elles effectuent du transport pour les besoins de leurs entreprises forestières, pour le transport de bois qu'elles vendent et qui provient du lieu de coupe dont elles sont propriétaires;
- ♦ elles doivent utiliser des camions immatriculés à leurs noms conduits par leurs salariés et contrôler les activités de transport (garder la maîtrise);
- ♦ le camion loué à long terme (plus d'un an) peut être immatriculé au nom du locataire (réf. CSR). Le locataire est réputé alors en être le propriétaire. Plusieurs petits transporteurs (détenteurs de permis ou non) louent leurs véhicules à long terme et sont embauchés comme salariés du locataire.

Ces exemptions apparaissent au Règlement sur le camionnage en vrac.

Estimation de la répartition selon les secteurs d'activité

On retrouve dans des proportions indéterminées pour chaque origine plusieurs types de transporteurs. L'énumération ci-après en trace les grandes lignes.

- ⇒ Forêt publique (2) ♦ Compte propre
 - ♦ Entreprise de transport
 - ♦ Artisan
- ⇒ Forêt privée (3) ♦ Compte propre
 - ♦ Entreprise de transport
 - ♦ Artisan
- ⇒ Scierie (bois d'œuvre) (6)
 - Panneaux (4) ♦ Entreprise de transport général embauchée par les scieries à 90 %. Les transporteurs embauchent des sous-traitants (camionneurs-propriétaires) dans le secteur général.
- ⇒ Scierie copeaux (7) ♦ Entreprise de transport de vrac de 1 à 120 véhicules. Généralement moyens et gros transporteurs. Quelques-uns embauchent d'autres transporteurs plus petits.
- ⇒ Pâtes et papier (5) ♦ Transporteurs généraux qui peuvent faire affaires avec des sous-traitants (camionneurs propriétaires).
- ⇒ Selon la plus récente enquête CCATM 1995, 15 % de tous les mouvements de transport au Québec effectués sur les chemins publics (extra ou intra) concernent le secteur des produits forestiers et des pâtes et papiers.

Cette enquête ouvre principalement des déplacements de type longue distance. Les mouvements locaux (moins de >50 km) sont peu couverts par l'enquête.

2.2 Forêt publique (2)

Caractéristiques du marché

- La forêt publique couvre environ 90 % de la superficie de la forêt au Québec.
- Le volume de bois extrait et transporté pour la saison 1997-1998 était de 33,5 MM de mètres cubes toute essence confondue. Cette quantité se répartit comme 28 043 MM m³ de résineux et 5,46 MM m³.
- Le transport hors route représente 30 % du volume total de bois transporté.

- Le ministère des Ressources naturelles gère l'exploitation de la forêt publique par un régime de contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF).
- Deux grandes variétés de bois sont extraites : les résineux pour 80 % et les feuillus pour 20 %.
- Les résineux sont presque exclusivement acheminés aux usines de sciage.
- Les feuillus sont acheminés à des usines de fabrication de panneaux et autres produits similaires, aux usines de sciage et, dans le cas d'essence particulière comme le bouleau, aux usines de pâte à papier. Les proportions vers chaque destination sont indéterminées.
- L'attribution des CAAF est faite en fonction de la capacité de transformation des bénéficiaires. Le bois extrait de la forêt publique est donc essentiellement destiné à la scierie, marginalement aux usines de pâte à papier ou aux usines de fabrication de panneaux. Notons que les volumes de bois accordés sont le volume résiduel de ce que la forêt privée peut offrir en premier lieu.

Caractéristiques des donneurs d'ouvrage

- Les bénéficiaires de CAAF sont responsables de l'approvisionnement du bois et de son cheminement aux usines de production pour lesquelles les CAAF ont été attribués.
- Les bénéficiaires de CAAF exploitent leur CAAF directement, avec des mandataires, ou avec des sous-traitants. La proportion de chaque type d'intervenants est indéterminée.
- Les bénéficiaires de CAAF transportent le bois avec leurs chauffeurs salariés dans une proportion indéterminée. Dans la plupart des cas le chauffeur doit fournir son camion en location.
- Les mandataires et les sous-traitants transportent le bois en « compte propre » dans une proportion indéterminée.
- L'utilisation de chauffeurs salariés par des entreprises de transport, y compris par des camionneurs-propriétaires, semble fréquente.

Part du marché par type de transporteurs

- Le marché de transport de bois en provenance de la forêt publique est de 80 % de l'ensemble du transport de bois en provenance de la forêt.

- La part de marché du transport par les bénéficiaires de CAAF (en compte propre) est indéterminée.
- La part de marché du transport par les mandataires de bénéficiaires de CAAF (en compte propre) est indéterminée.
- La part de marché du transport par des sous-traitants de bénéficiaires de CAAF (en compte propre) est indéterminée.
- La part de marché des entreprises utilisant des chauffeurs salariés et syndiqués est indéterminée.
- La part du marché des camionneurs-propriétaires est indéterminée.
- L'AMBSQ a fourni des chiffres non vérifiés et non contestés qui nous informent que :
 - ⇒ 71 % des transports hors-route (hors-normes) seraient effectués par des conducteurs syndiqués. Le transport hors-normes représente environ ± 30 % du volume de bois transporté en 1996-1997.
 - ⇒ Pour les transports hors-normes, 49 % des camions seraient embauchés par les entreprises et 51 % par les sous-traitants de celles-ci.
 - ⇒ Pour le transport sur le réseau public, 37 % sont embauchés par les entreprises et 63 % par les sous-traitants de celles-ci.

Comment les prix sont-ils fixés ?

Pour les transports assujettis au règlement (tous les types de transporteurs)

- En théorie, les prix devraient être conformes aux tarifs minimaux de la Commission des transports du Québec lorsque le bois est transporté exclusivement sur des chemins forestiers. En pratique, les tarifs de la Commission n'ont pas été révisés depuis 1982 et leur application n'est pas contrôlée. Par ailleurs, le calcul de ces tarifs ne correspondent plus à la réalité dix-sept ans plus tard.
- Lorsque le bois est transporté en partie sur les chemins publics, le prix est établi par les parties à un contrat réglementé qui est transmis à la Commission sans que celle-ci puisse le modifier ni en révéler la teneur.
- En pratique les prix demeurent confidentiels entre les parties et sont négociés avec chacun des transporteurs individuels.

Pour les transports non assujettis au règlement

- Les parties conviennent des conditions par négociation sans cadre formel.

Comment se fait l'engagement ?

Pour les transports assujettis au règlement (tous les types de transporteurs)

- Il n'y a pas de règle qui guide l'embauche des transporteurs (entrepreneurs). Les contrats sont négociés individuellement avec chacun des transporteurs. Là où des conventions collectives sont applicables, ce sont des listes d'ancienneté qui guident l'embauche. Il n'y a pas d'information disponible sur le nombre de personnes visées par ces conventions autres que celles fournies par l'AMBSQ sur le transport hors-route et cité précédemment.
- Lorsque le transport se fait en partie sur les chemins publics, le contrat réglementé, qui contient les conditions minimales de transport, semble généralement accepté comme base contractuelle. Le niveau de conformité n'est toutefois pas contrôlé sur route ou en entreprise.
- L'industrie forestière négocie systématiquement ses contrats sur une base individuelle et elle refuse aux camionneurs d'être représentés ni assistés lors des négociations. Elle permet que le transporteur soit accompagné mais n'accorde pas le statut d'interlocuteur à cet accompagnateur.
- Dans certains cas, les camionneurs doivent accepter, pour l'excédent des heures de travail que le propriétaire ne peut fournir, des chauffeurs syndiqués et salariés du requérant de services aux conditions préétablies des conventions collectives avant la conclusion du contrat de transport.

- Les locateurs de véhicules sont embauchés par le locataire (requérant) et deviennent salariés du locataire de leurs camions. Une certaine proportion non-connue devient ainsi syndiquée et est assujettie à la convention collective du locateur du véhicule. Ces locateurs de véhicules peuvent être des détenteurs de permis et cette façon de faire pour le requérant lui permet de faire du camionnage pour compte propre.

Comment se fait le regroupement naturel ?

- Mis à part l'ANCAI qui représentent ± 450 transporteurs, les autres transporteurs n'ont pas d'association, de coopérative ou d'autre forme de regroupement. Les postes de courtage n'occupent pas ce marché en se servant de la structure établie par la loi.
- Les donneurs d'ouvrage ne reconnaissent aucune association (y compris l'ANCAI) comme interlocuteur lors des discussions et des négociations du contrat de transport.
- Les associations de donneurs d'ouvrage n'ont pas de mandat pour négocier les conditions de transport de leurs membres.

Quelle est la problématique ?

- Les transporteurs représentés par l'ANCAI se plaignent des mauvaises conditions de transport offertes par l'industrie forestière (chemins forestiers mal entretenus, tarifs trop bas, absence de sécurité d'emploi).
- Les transporteurs représentés par l'ANCAI demandent l'amélioration de leurs conditions de transport et du contrat forestier réglementé, notamment par l'addition au contrat, d'une grille tarifaire) ou le retour à des tarifs adoptés par la Commission des transports du Québec, ce que rejette l'industrie forestière.
- Les transporteurs prétendent ne pas avoir de rapport de force dans un contexte réglementé et ils craignent que la situation empire dans le contexte de la déréglementation des entreprises de camionnage extraprovincial.
- L'industrie forestière s'accommode assez bien de l'application du contrat de transport forestier. Elle est réticente à discuter d'une grille tarifaire avec l'ANCAI et le MTQ. Elle a déjà envisagé la contestation de la juridiction de la Commission des transports en matière de tarifs. Elle se plaint du manque de flexibilité de la réglementation actuelle, notamment les barrières régionales. Elle favorise une déréglementation totale des permis, du contrat de transport et des tarifs. Elle soutient que le Québec est la seule province à maintenir une réglementation économique sur le transport forestier et qu'elle en est défavorisée.

Pénurie de camions

Le transport forestier de bois en provenance des forêts publiques est l'objet de pénurie de camions ponctuelle depuis un certain nombre d'années. Des analyses n'ont pas permis d'établir clairement l'importance de ces pénuries et leurs causes.

On ne peut conclure pour l'instant qu'il s'agit d'une série de facteurs contributifs qui ont été identifiés comme suit :

- Le contingentement et le gel des permis de camionnage en vrac.
- L'aspect saisonnier des activités complémentaires comme le transport d'agrégats effectué par un certain nombre de transporteurs.
- Les conditions climatiques variables.
- Les périodes de dégel ou les facteurs climatiques ponctuels incontrôlables.
- Les conditions offertes :
 - ⇒ durée des contrats;
 - ⇒ prix du transport;
 - ⇒ horaire de travail;
 - ⇒ condition des routes et des chemins d'accès.
- Les équipements requis.

2.3. Forêt privée (3)

Caractéristiques du marché

- La forêt privée couvre environ 10 % de la forêt québécoise. Il y a 20 % du bois transporté au Québec qui provient des forêts privées.
- Le bois provenant des forêts privées est considéré comme un produit agricole et, de ce fait, est géré par les plans conjoints de mise en marché prévus par la Loi sur la mise en marché des produits agricoles, alimentaires et de la pêche (L.R.Q., c. M-35.1).
- Quinze syndicats ou offices de producteurs de bois ont le mandat de leurs membres (les producteurs de la région concernée) de négocier des ententes pour le transport du bois. Ces ententes peuvent différer d'une région à l'autre en ce qui concerne le transport et les modalités qui l'entourent. Dans le secteur du bois de pâte, les syndicats gèrent totalement la mise en marché et le transport. Pour le bois de sciage, deux syndicats sur les quinze (Abitibi-Témiscamingue et Lac-Saint-Jean) ont l'exclusivité de la mise en marché. Dans les autres régions, les situations varient.
- Les syndicats ont le mandat de gérer des plans conjoints de mise en marché du bois.
- La Régie des marchés agricoles surveille la conformité des opérations des syndicats et offices de producteurs.

Caractéristiques des donneurs d'ouvrage

- Les producteurs de bois privés sont des petits producteurs agricoles regroupés dans des syndicats ou offices de producteurs.
- Les syndicats ou les producteurs eux-mêmes livrent le bois de la forêt privée et assument le transport qu'ils confient généralement à des transporteurs publics.

Part du marché

Historiquement (années 60) les plans de mise en marché concernaient presque exclusivement le bois destiné à la production de la pâte à papier. Depuis l'arrêt de la drave, les papetières sont alimentées principalement avec des copeaux, le bois de la forêt privée est maintenant destiné aux trois marchés suivants :

- Le bois de pâte 15 %
- Les panneaux 25 %
- Le bois de sciage 60 %

Comment les prix sont-ils fixés ?

Les prix du transport du bois de pâte et de panneaux sont négociés entre les syndicats de producteurs et l'association de transporteurs régionale. En cas d'impasse, la Régie des marchés agricoles peut intervenir comme conciliateur et arbitre. Sa décision est finale. La Régie assure la conformité des prix avec les tarifs de la Commission des transports du Québec.

Le prix du bois de sciage est établi entre les acheteurs (scieries) et les vendeurs (producteurs). Le cadre de fixation des prix n'est pas formel et dépend du rapport qu'établissent les parties (acheteur-vendeur) et d'autres facteurs locaux, nationaux ou internationaux); le syndicat en informe ses membres qui 1° négocient leurs prix de transport avec chaque transporteur individuellement ou 2° confient le mandat au syndicat d'organiser et de négocier les modalités de transport avec les associations régionales de transporteurs. Ces façons de faire diffèrent d'une région à l'autre. Ainsi, le syndicat peut en tout ou en partie gérer et négocier les activités de transport.

Comment se fait l'engagement ?

L'engagement des transporteurs se fait par les producteurs de bois ou leur syndicat. Les syndicats de producteurs négocient avec les associations de transporteurs reconnus par le Régie des marchés agricoles des contrats de transport qui lieront les producteurs ou le syndicat avec les transporteurs. La négociation de ces contrats s'effectue selon l'offre et la demande et la capacité des parties à négocier.

Dans le cas du bois destiné aux scieries selon les région, il n'existe pas d'entente collective multipatronale puisque certaines scieries ne négocient pas avec les syndicats de producteurs. Les contrats de transports sont négociés individuellement avec chaque producteur ou avec l'association de transporteurs.

Comment se fait le regroupement naturel ?

Le regroupement naturel se fait entre les producteurs et les transporteurs dans des syndicats de producteurs et dans des associations de transporteurs.

Dans le cas du bois destiné aux scieries, dans certains cas, il n'y a aucun regroupement naturel, la gestion du transport étant laissée à l'initiative individuelle.

L'ANCAI et les postes d'affectation n'occupent pas ce marché de façon significative.

Quelle est la problématique ?

Les règles actuelles du marché favorisent l'effritement de la part de marché des syndicats de producteurs et des associations de transporteurs sans toutefois remettre en question le rôle et la pertinence des mécanismes de mise en marché.

2.4 Panneaux (4), papetière (5) et scierie (6)

Caractéristiques

- Le marché des panneaux est constitué de la fabrication de produits de construction : panneaux d'agglomérés, poutrelles, poutre, etc. On y utilise principalement du bois de déroulage et des feuillus sous forme de copeaux, de bois de grume ou de billots. Le copeau peut être fait en forêt ou en usine.
- Les transports des intrants sont expliqués à la fiche synthèse « Forêts publique (2) et privée (3) ».

Le transport des produits finis vers les marchés extra et intra provinciaux répond aux critères suivants pour les trois groupes de requérants.

Part de marché

Les usines de panneaux les papeteries, les usines de sciage ou leurs clients embauchent majoritairement des entreprises de transport général. Ces derniers retiennent dans une proportion inconnue les services de sous-traitants (camionneurs-propriétaires). Ce type de transport n'est pas du camionnage en vrac, c'est du camionnage général. Il ne s'agit pas d'un créneau réservé à des spécialistes. Certains expéditeurs effectuent leur propre transport dans une proportion indéterminée.

Les prix

Les prix sont fixés par négociations entre les parties. Aucun tarif n'est applicable.

L'embauche

Aucune règle d'embauche particulière. L'offre et la demande ainsi que la disponibilité des équipements requis sont les principaux critères.

Regroupement naturel

À notre connaissance, aucune association ou regroupement de transporteur caractérise ce type de transport. Chacune des associations connues ne regroupe pas la majorité des transporteurs généraux de produits forestiers finis.

2.5 Copeaux (7)

Caractéristiques

- Le transport de copeaux est effectué majoritairement à partir des scierie. Il peut être fait dans une proportion moindre à partir d'usine mobile en forêt.
- Les copeaux sont majoritairement destinés aux papetières.
- Il existe des marchés en développement (autres marchés) qui représentent une proportion non déterminée. À l'intérieur de ces marchés on retrouve le transport des résidus (écorces) pour des usines de cogénération ou des centrales thermiques.

Part du marché

Sans pouvoir le quantifier avec précisions, on sait que ce marché est occupé par de petites, moyennes et quelques grandes entreprises. Ces entreprises emploient pour la majorité des salariés. Le nombre d'artisans est restreint et le type de transport ainsi que les contraintes d'opération ne favorisent pas l'artisan.

Prix

Les prix sont fixés par négociation libre depuis juin 1998. Auparavant, les tarifs fixés par la CTQ de 1982 s'appliquaient. Les prix négociés n'étaient pas avant 1998, vraiment contrôlés. Mais on sait que la majorité était supérieure au tarif de la CTQ. Depuis la déréglementation du tarif, certains secteurs ont été l'objet de négociations « très serrée » ayant une incidence à la baisse sur le prix. Cette tendance pourrait être ponctuelle. Elle peut être explicable en partie par le fait que la dérégionalisation permet une plus grande souplesse pour les voyages de retour.

Embauche

Comme les contrats sont accordés pour une certaine quantité ou une période de temps, la règle du plus bas soumissionnaire est appliquée. Les entreprises sont invitées par les requérants à soumissionner pour des contrats de durée limitée.

Regroupement naturel

Les moyens et grands transporteurs sont en bonne partie membres de l'Association du camionnage du Québec (ACQ). Cette dernière ne négocie pas pour ses membres. L'association joue un rôle de soutien et de représentation auprès des intervenants.

3.1 Transports d'agrégats

♦ Caractéristiques du marché

Le marché se compose de deux grands secteurs. Le marché public et le marché privé.

- ❶ Le marché public est celui de l'ensemble des travaux relatifs au réseau routier public, des travaux et ouvrage de génie effectués pour les organismes publics. Les principaux donneurs d'ouvrage sont :
 - ▶ Le ministère des Transports (MTQ)
 - ▶ Les municipalités
 - ▶ Hydro-Québec
 - ▶ La Société québécoise d'assainissement des eaux (en fin de mandat le 1^{er} janvier 2000) (SQAE)

Chaque organisme donne du travail à trois types de transporteurs décrits ci-après (profil des transporteurs). Le MTQ, Hydro-Québec et la SQAE ont des clauses contractuelles qui sont des stipulations pour autrui. Elles « protègent » certains secteurs des travaux au profit des camionneurs membres des organismes de courtage d'où l'appellation « travaux protégés ». Le fonctionnement des relations entre les intervenants, les parts de marché, la valeur approximative des marchés est expliquée sous forme schématique dans des schémas figurant au présent chapitre. La notre 1 définit les divers types de transporteurs qui sont qualifiés de sous-traitants dans les schémas.

Le MTQ, Hydro-Québec et la SQAE incluent dans les contrats qu'ils octroient aux entrepreneurs une clause préférentielle d'embauche. Les clauses sont des stipulations pour autrui qui imposent à l'entrepreneur l'embauche, pour une proportion établie, de camionneurs membres de l'organisme de courtage en vrac reconnus à la CTQ de la région où se déroule les travaux. Les modalités selon l'organisme différent, mais le principe de base est le même pour les mêmes camionneurs.

Les schémas de fonctionnement pour l'attribution des transports aux intervenants pour les quatre principaux requérants illustrent aussi les parts de marché de chacun des groupes. Il est à noter que sauf pour les secteurs « protégés » les parts de marché sont présentement indéterminées pour chaque type de transporteurs. De façon générale, tous les types de transporteurs ont accès à une partie des travaux non protégés. La fixation des prix est semblable d'un secteur à l'autre dans le transport visé par le règlement puisqu'un tarif obligatoire est applicable selon la loi.

- Les caractéristiques du marché privé sont décrites plus loin.
- Les postes de courtage sont nécessairement bien présents dans les secteurs protégés du transport d'agrégats.
- Le nombre de camions oeuvrant dans le secteur de l'agrégat est indéterminé pour l'instant, puisque les camions utilisés pour compte propre n'ont pas fait l'objet de contrôle en ce sens.

- On estime à 6775 le nombre de véhicules « VR » oeuvrant dans le secteur agrégats. Ces camions sont détenus par 5790 détenteurs de permis de camionnage en vrac.

3.2 Profil des transporteurs

Type de transporteur

La définition de l'artisan existe dans la Loi sur les relations de travail. Cette définition a été élaborée afin d'exempter ces « artisans » du décret de la construction.

- A. Artisan =** Camionneur propriétaire qui conduit majoritairement lui-même son camion. Ne possède généralement qu'un seul véhicule à benne basculante. On retrouve une grande proportion de type de transporteurs dans le poste de courtage. Est détenteur d'un permis de camionnage en vrac. Le contexte réglementaire nécessite le permis de vrac pour pouvoir exploiter convenablement un seul camion à benne basculante.

Note : La définition de l'artisan ne fait pas l'unanimité auprès des intervenants. La définition et les caractéristiques ci-dessous reflètent la perception générale moyenne de l'artisan dans les faits pour les fins du présent exercice.

Les situations suivantes ne sont pas assujetties à la réglementation.

Exception : Agriculteur pour les besoins de son exploitation agricole.

- Transport de matériaux granulaires pour l'exploitation d'un banc de sable, de gravier ou d'une carrière appartenant au transporteur.
- Transport de béton bitumineux pour petite entreprise de pavage.
- Transport de neige pour effectuer petit contrat de déneigement.
- Transport pour les besoins d'une entreprise d'aménagement paysager.

Ce type d'activité (exception) constitue pour l'artisan des situations marginales. De petites entreprises sont généralement les bénéficiaires de ces exceptions.

Conditions de travail du conducteur

Le conducteur-propriétaire n'est pas un salarié. Sa rémunération et ses conditions de travail font partie du choix de la répartition des revenus qu'il tire de l'exploitation de son activité commerciale. Majoritairement, l'artisan n'est pas lié en exclusivité ou quasi-exclusivité à un requérant de service ou à un donneur d'ouvrage. La clientèle de l'artisan peut être composée de quelques clients réguliers et/ou de plusieurs clients ponctuels. L'endroit de la prestation de travail change fréquemment compte tenu de la nature des travaux. La durée des contrats varie en fonction de la durée des travaux à exécuter. Il n'y a pas de constante à ce chapitre.

Caractéristiques

Principales activités de l'artisan

- Transports d'agrégats (sable, terre, pierre) de béton bitumineux, et autres matières visées par le règlement pour :
 - ⇒ la construction, la réparation, l'entretien de routes du réseau provincial, municipal ou de chemin privé;
 - ⇒ la construction commerciale et résidentielle;
 - ⇒ le vendeur de pierre, sable, gravier...
 - ⇒ la construction d'ouvrage de génie (par le secteur privé ou public);
 - ⇒ l'alimentation d'usine (de pavage, cimenterie, ou de transformation de minerai);
 - ⇒ les travaux d'aménagement urbain ou paysager;
 - ⇒ le transport de neige, de sel à déglacage et d'abrasif pour les entrepreneurs et organismes publics.

Peut exploiter dans des secteurs spécialisés qui nécessitent des équipements modifiés comme : le transport de grains, moulée, etc. de façon plus marginale. Les artisans ne sont pas liés à un secteur d'activité (public ou privé) en particulier. On les retrouve dans tous les secteurs dans des proportions indéterminées. Ils sont mobiles d'un secteur à l'autre.

Fixation des prix de transport

- Le transport assujéti au règlement et nécessitant le permis de la CTQ est la principale source de revenu de l'exploitation de son véhicule. Ces transports sont assujettis au tarif de la CTQ. Les revenus et par conséquent la portion rémunération du conducteur est donc en partie « normalisé » par le tarif en vigueur. La majorité des contrats s'effectuent au tarif minimal applicable prévu ou moins (rarement en haut du tarif).

Regroupement

Une grande proportion d'artisans sont membres des organismes de courtage. Une majorité de membres des organismes de courtage sont membres de l'ANCAI. L'ANCAI est une association distincte des organismes de courtage.

- B. Petites entreprises**
- **deux à trois véhicules**
 - et**
 - **quatre à cinq véhicules**

Petites entreprises effectuant du transport de matières en vrac. Ces entreprises peuvent :

- Posséder des camions dans le cadre de l'exploitation :
 - ⇒ de service de transport de matières en vrac exclusivement;
 - ⇒ de banc de sable, de gravier;
 - ⇒ d'entreprise d'excavation;

- ⇒ d'entreprise d'aménagement paysager;
- ⇒ d'entreprise reliée à la construction résidentielle ou commerciale;
- ⇒ de travaux de sous-traitance dans les secteurs de constructions résidentielle, commerciale, d'ouvrage de génie ou de construction de routes. (entrepreneur en fondation, toiture, pavage et assainissement des sols, décontamination, drainage, etc.).

Description

Les petites entreprises se divisent en deux groupes :

- Les petites entreprises de transport exclusivement. Elles ne possèdent que des camions à benne basculante. Le propriétaire est un employeur et embauche des salariés généralement non syndiqués. L'entreprise œuvre dans le secteur de l'agrégats mais ce sont les transports spécialisés qui sont généralement le lot de ces entreprises (transport de grains, approvisionnement d'usine).
- Les entreprises d'excavation ou autres du même genre possèdent plusieurs types d'équipement dont des camions à benne basculante. Ces entreprises peuvent posséder au moins un camion rattaché à un permis de vrac. Elle utilise ce camion pour les transports assujettis au règlement. Ce camion peut aussi être utilisé pour compte propre. L'activité principale de l'entreprise n'est généralement pas le camionnage en vrac assujetti au règlement. Les autres camions sont utilisés pour compte propre.

Conditions de travail des conducteurs

Travailleur salarié. Leur rémunération horaire, hebdomadaire ou journalière dépend de leur expérience et des conditions négociées avec leurs employeurs. Le propriétaire n'est pas un salarié de façon générale malgré qu'il puisse travailler à la conduite des véhicules ou d'autres types de machinerie.

Caractéristiques

Certaines entreprises inscrivent le camion « VR » qu'elles possèdent au poste de courtage. C'est une façon de rentabiliser les temps morts de ce véhicule ou il peut s'agir d'un volet des activités de l'entreprise. Ces entreprises peuvent donc être « requérant » de service et travailler pour un autre entrepreneur à la fois. Certaines entreprises ont un caractère saisonnier (plutôt l'été).

Note : Camion « VR » signifie un véhicule rattaché à un permis de camionnage de la CTQ.

Fixation de prix de transport

- Assujetti au tarif de la CTQ pour le camionnage nécessitant un permis.
- Assujetti aux conditions du décret pour les conducteurs lorsqu'ils effectuent des travaux sur un chantier de construction visée (à pied d'œuvre).
- Fixe les prix pour les travaux du secteur privé qui ne sont pas assujettis au règlement en fonction de l'offre et la demande (règles du marché).

Regroupement

- Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec (APMLQ)
- Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGTQ)
- Association du camionnage du Québec (ACQ) (approvisionnement d'usines)

C. Moyenne et grande entreprises

**six à vingt véhicules
vingt véhicules et plus**

Caractéristiques

Ces entreprises répondent aux mêmes caractéristiques que les petites entreprises.

Les points suivants les distinguent :

- Le propriétaire n'opère généralement jamais sa machinerie ou ses véhicules.
- Les travaux de construction de route ou d'ouvrage de génie sont l'activité la plus courante.
- L'entreprise possède un ou plusieurs véhicules « VR ».
- L'entreprise œuvre dans plusieurs activités saisonnières (gravier, déneigement) ce qui la fait exploiter toute l'année.
- L'entreprise exploite souvent sur des chantiers visés par le décret.

Conditions de travail des conducteurs

Semblables aux petites entreprises toute proportion gardée.

Fixation des tarifs de transport

Semblable aux petites entreprises toute proportion gardée.

Regroupement

- Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGTQ)
- Association du camionnage du Québec (approvisionnement d'usines) (ACQ)
- Association québécoise des entrepreneurs en aqueduc et égouts (AQEAE)

3.3 Définition des sous-traitants (notes 1, 2, et 3)

Note ❶ Les sous-traitants peuvent être :

- Des artisans non-membres du poste de courtage.
- Des petites et moyennes entreprises de transport en vrac.
- Des entrepreneurs en excavation ou travaux de génie civil qui possèdent leurs camions. Ceux-ci peuvent embaucher d'autres petites entreprises ou d'autres artisans pour la réalisation de leurs sous-contrats.

- Quelquefois des membres du poste de courtage qui offrent eux-mêmes leur service aux entrepreneurs ou aux entreprises de transport.

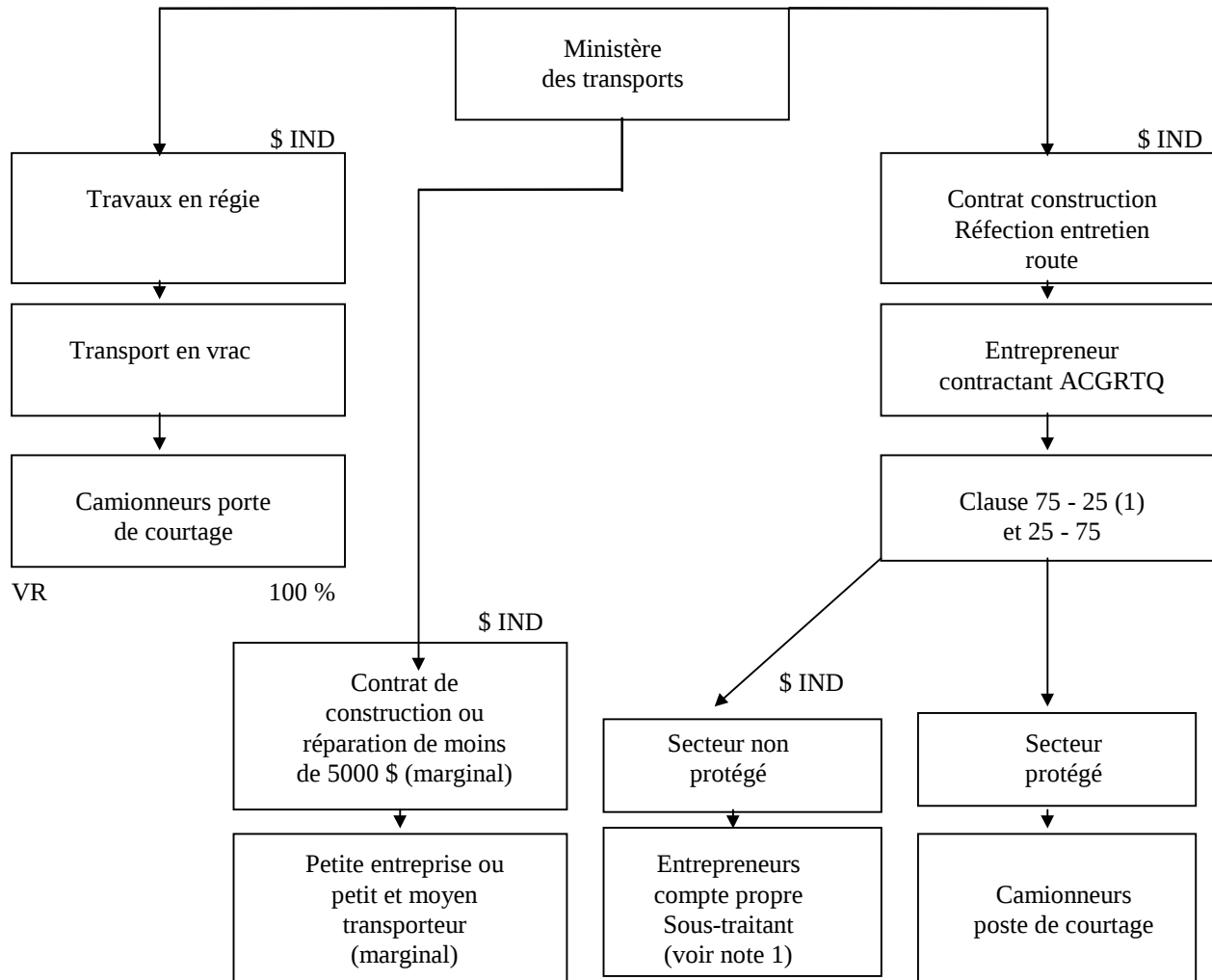
Note ② Les entreprises de camionnage en vrac dans le secteur de l'agrégat sont majoritairement des petites et moyennes entreprises qui comptent entre trois et quinze camions.

Note ③ La majorité des contrats sont assujettis au décret de la construction. Les conducteurs salariés sont régis par les clauses du décret. Les artisans (conducteur propriétaire) répondant à la définition de l'article 19 de la Loi sur les relations de travail sont exemptés des conditions de salaire du décret. C'est l'ANCAI qui a demandé d'être exemptée.

Sur les chantiers assujettis du Québec en 1997, il s'est déclaré 400 000 heures qui totalisent une remise de 12 940 000 M\$ aux conducteurs. Ces chiffres excluent les artisans. Le total des heures effectuées n'est pas disponible.

3.4 Schéma de fonctionnement et de marchés

3.4.1 MTQ, agrégats

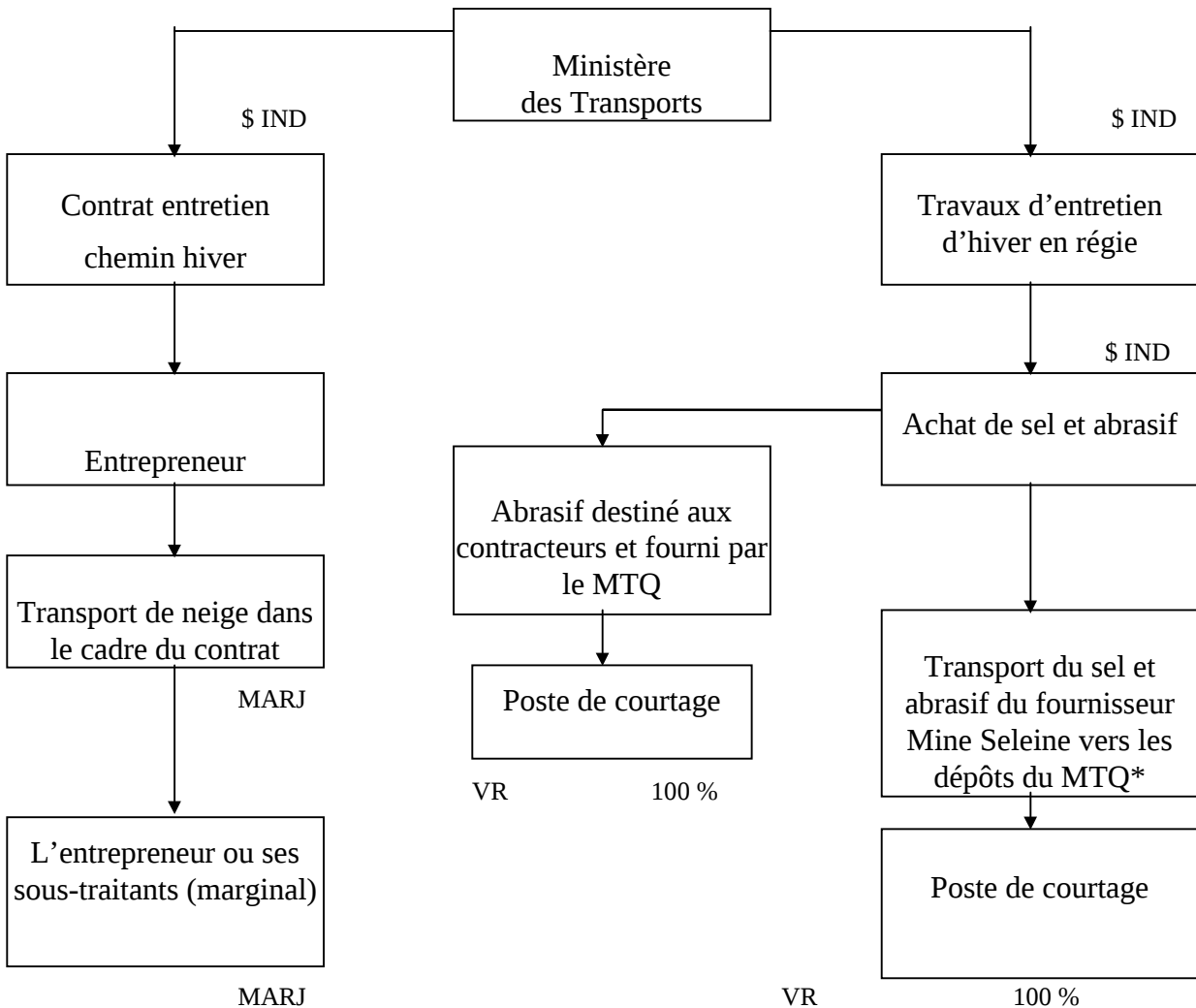


LÉGENDE

\$ = Valeur du marché
% = Part du marché
IND = Indéterminé
MAJ = Majoritaire
VR = Transport assujéti pouvant nécessiter un permis de vrac
Compte propre = Non assujéti. Ne nécessite pas de permis

- 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.

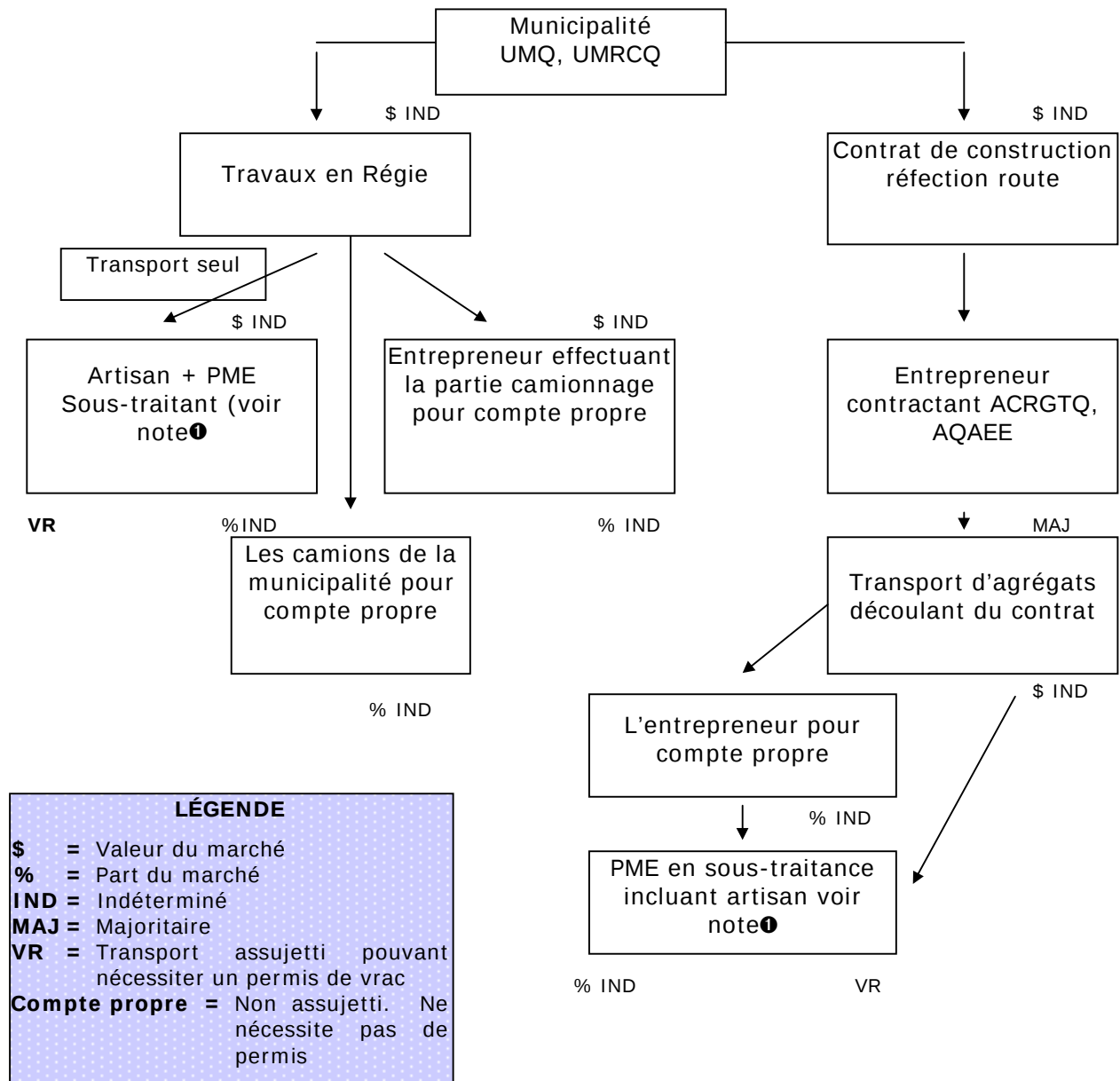
3.4.2 MTQ, neige, sel, abrasif



LÉGENDE	
\$	= Valeur du marché
%	= Part du marché
IND	= Indéterminé
MAJ	= Majoritaire
VR	= Transport assujéti pouvant nécessiter un permis de vrac
Compte propre	= Non assujéti. Ne nécessite pas de permis

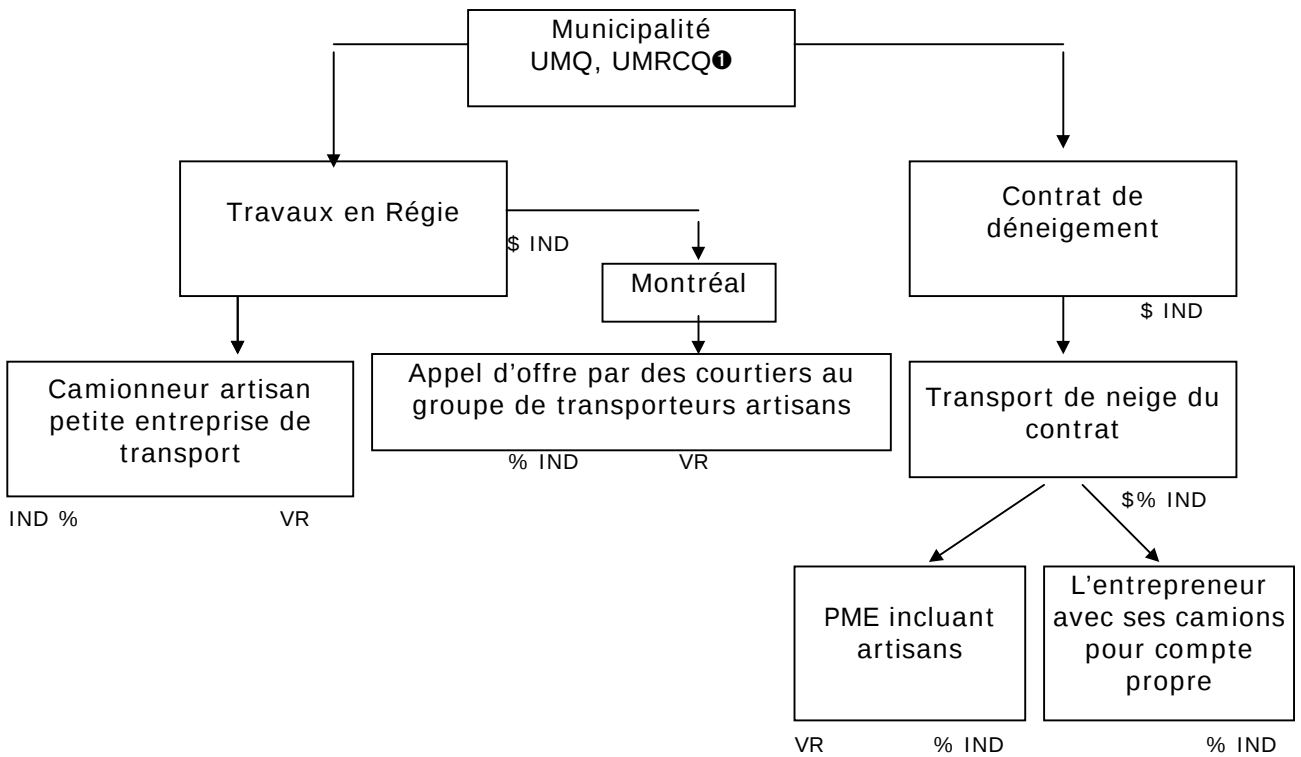
* 90 % du sel utilisé par le MTQ est fourni par Mine Seleine.

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.

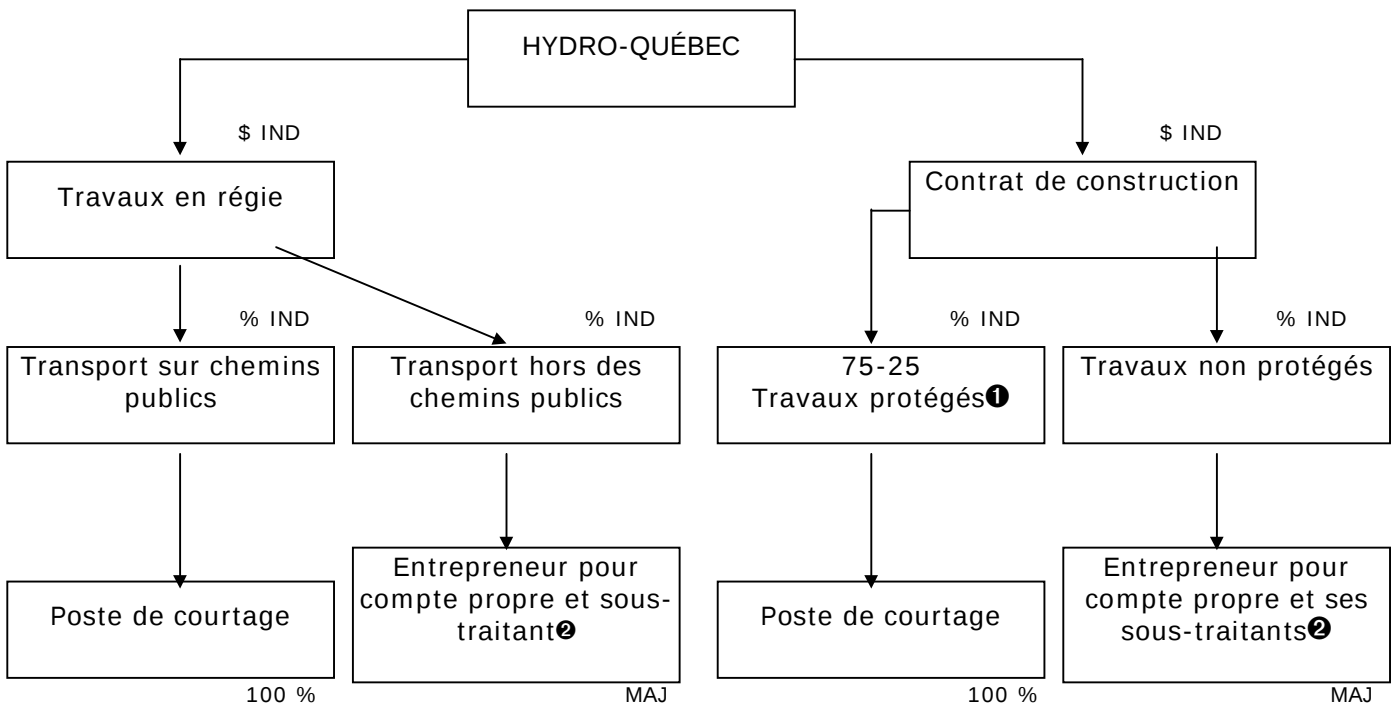
3.4.4 Municipalité, neige



LÉGENDE	
\$	= Valeur du marché
%	= Part du marché
IND	= Indéterminé
MAJ	= Majoritaire
VR	= Transport assujetti pouvant nécessiter un permis de vrac
Compte propre	= Non assujetti. Ne nécessite pas de permis

- A. Les prix du transport sont sujets au tarif de la CTQ.
- B. Les transports de neige sont sujets au Règlement sur le camionnage en vrac.
- C. Il n'y a pas de courtage obligatoire dans le transport de la neige. Les tarifs prévus pour Montréal sont fixés spécifiquement dans le tarif de la CTQ. Dans les faits, les prix sont établis selon les offres de transport dans le cadre de la procédure d'appel d'offre.

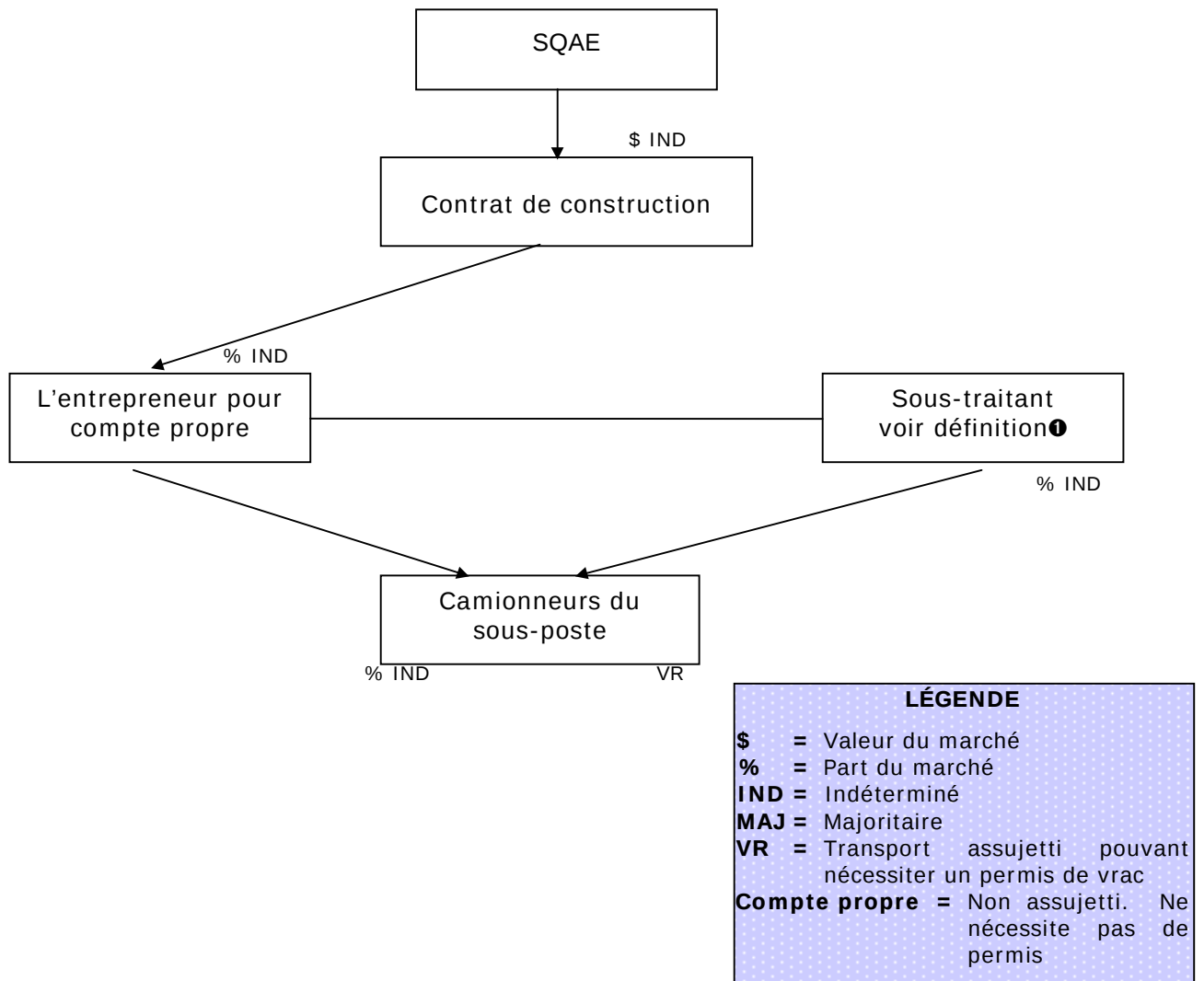
3.4.5 Hydro-Québec, agrégats



LÉGENDE	
\$	= Valeur du marché
%	= Part du marché
IND	= Indéterminé
MAJ	= Majoritaire
VR	= Transport assujetti pouvant nécessiter un permis de vrac
Compte propre	= Non assujetti. Ne nécessite pas de permis

- ❶ Les travaux protégés sont décrits à la clause contractuelle. En gros, il s'agit de dispositions semblables au MTQ mais avec la condition que les transports doivent emprunter le réseau public.
- ❷ Les travaux non protégés sont rarement donnés à des camionneurs artisans du fait que des camions hors routes spécialisés sont généralement utilisés en raison des forts volumes à transporter dans des conditions particulières. Les artisans ne possèdent pas ce genre d'équipement.
- ❸ Le principal marché est celui de la construction de la réfection de poste de production ou de relais.
- ❹ Les prix sont assujettis au tarif de la CTQ pour les artisans puisque les transports sont assujettis.

3.4.6 SQAE, agrégats



1. L'article 57 du devis général précise que les sous-traitants peuvent aussi être des camionneurs de sable, terre et gravier.
2. De façon générale, on dit « qu'à prix compétitif », les transports autres que ceux faits par l'entrepreneur et ses sous-traitants pour compte propre doivent être octroyés au poste de courtage. Il n'y a pas de limite de camion ou de quantité comme c'est le cas pour le MTQ. Dans un contexte où le tarif de la CTQ s'applique à l'ensemble des transports assujettis et effectués par les sous-postes et qu'il s'agit d'un tarif minimal, la notion de « à prix compétitif » perd une partie de son sens. Il est à noter qu'en principe et à moins d'une réorientation, la SQAE n'effectuera plus de contrat à partir du 1^{er} janvier 2000.

3.4.7 Marché privé, agrégats (avec caractéristiques du marché privé)

Caractéristiques

⇒ Transport dans le cadre de projets privés de construction

- ♦ Construction commerciale (centre d'achat, édifice à bureaux, etc.).
- ♦ Construction résidentielle.
- ♦ Travaux d'aménagement urbain, d'aménagement paysager ou autres constructions (marina, chemin privé).
- ♦ Transport d'agrégats pour la livraison du bien vendu (carrière).

Part de marché

Le marché est occupé par des détenteurs de permis spéciaux de vrac et une proportion indéterminée d'entrepreneurs dont l'activité principale n'est pas le transport. Les activités de ces entrepreneurs sans qu'on en connaisse la proportion sont dites pour compte propre et répondent généralement aux conditions d'exemption du règlement. Les postes de courtage selon les caractéristique régionales sont peu présents sur ces marchés.

Les artisans et les petites et moyennes entreprises de transport effectuent la majeure partie des transports assujettis. On retrouve un certain nombre de membres des sous-postes qui offrent eux-mêmes leurs services dans ce marché et qui ne se servent pas de la structure des postes de courtage.

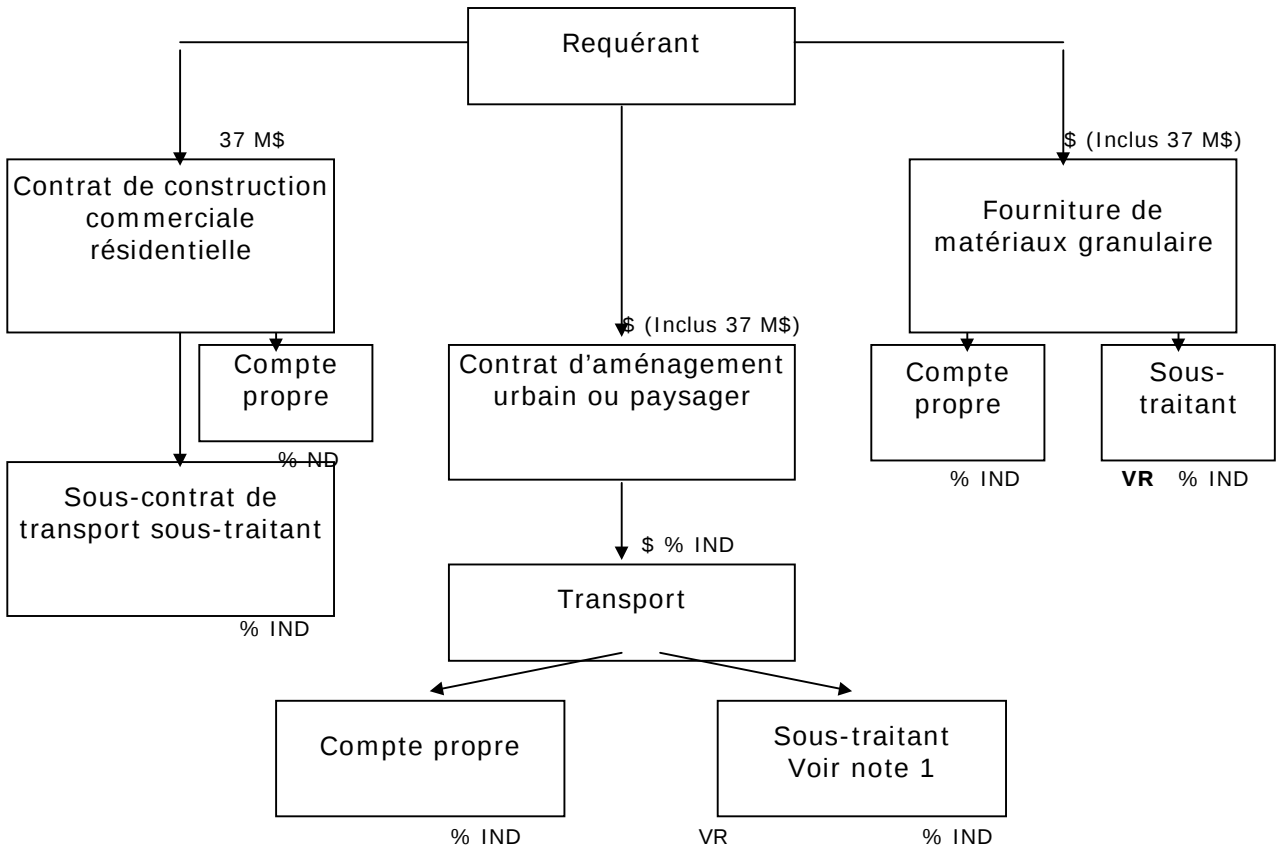
Regroupement

Aucune association ou regroupement significatif de transporteurs ou de conducteurs propriétaires.

Fixation des prix

Les prix des travaux sont fixés, soit par le marché, soit par le tarif applicable de la CTQ selon que les transports sont assujettis ou non.

3.4.7 Marché privé, agrégats (suite)



LÉGENDE	
\$	= Valeur du marché
%	= Part du marché
IND	= Indéterminé
MAJ	= Majoritaire
VR	= Transport assujetti pouvant nécessiter un permis de vrac
Compte propre	= Non assujetti. Ne nécessite pas de permis

(1) (camionnage en vrac) n'est pas connue.

ANNEXE F

DOCUMENTS SOUMIS PAR DES PARTICIPANTS

AU GROUPE CONSULTATIF À L'OCCASION DE LA RENCONTRE DU 18 FÉVRIER 1999

- 1- Association du camionnage du Québec (ACQ)
- 2- Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGQTQ)
- 3- Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ)
- 4- Coop des Camionneurs (COOP)
- 5- Confédération des syndicats nationaux (CSN)
- 6- Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)

Note: Les autres participants, la CSD-SRAQ, l'ANCAI et l'APCRIQ ont aussi fait des représentations mais n'ont pas déposé de documents; l'ACTI s'était excusée.

RENCONTRE DU GROUPE CONSULTATIF TENUE
À QUÉBEC LE 18 FÉVRIER 1999.

RÉSUMÉ DE LA POSITION
DE
L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC INC.
FACE AUX SCÉNARIOS PROPOSÉS PAR LE COMITÉ D'EXPERTS

Dans un premier temps, nous tenons à souligner la qualité du document préparé par le Comité d'experts et au sein duquel sont décrits les scénarios qui nous sont soumis pour fins de discussion.

L'analyse des scénarios proposés et la réflexion qu'imposent les questions soulevées en aval de ceux-ci, nous a convaincu du bien-fondé de notre position initiale, savoir que le seul scénario acceptable est le statu quo, c'est-à-dire, non seulement le maintien de la situation actuelle mais également du cheminement vers la déréglementation du camionnage en vrac.

Le Comité d'experts se demande s'il relève de son mandat de proposer un scénario qui ne débouche pas sur la négociation obligatoire des conditions de travail entre camionneurs-propriétaires et donneurs d'ouvrages. Nous vous répondons que oui.

En effet, si le gouvernement, par le biais de l'entente du 25 octobre, "s'engage à évaluer divers scénarios législatifs définissant le statut du camionneur-propriétaire et reconnaissant le droit de ces derniers de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail", le mandat du comité d'experts ne l'astreint pas à proposer des scénarios qui aboutissent nécessairement à la négociation obligatoire des conditions de travail entre camionneurs-propriétaires et donneurs d'ouvrage. Son mandat à cet égard est «de proposer des scénarios d'encadrement». Le statu quo est un scénario d'encadrement; il peut donc être proposé.

Pourquoi est-ce le seul scénario acceptable? D'abord et avant tout parce que la légitimité de la prémisse sur laquelle serait établi tout autre scénario n'a absolument pas été établie ni démontré. On a fait valoir qu'il était important pour les camionneurs-propriétaires de la coalition de définir leur statut et de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail, mais, autrement qu'en citant des cas d'espèce témoignant d'abus (que nous dénonçons tout autant que ceux qui en sont les victimes) n'a-t-on justifié la nécessité d'une intervention législative allant dans le sens des revendications de ceux qui souhaitent cette intervention législative.

On mettrait la charrue devant les boeufs, ou, si mieux n'aime, la remorque devant le tracteur en optant pour un scénario autre que le statu quo, parce que ceux qui le réclame n'en ont pas démontré l'opportunité. Et ce n'est certes pas par manque de temps; l'historique dont ils ont fait état dans leur présentation du 25 janvier dernier témoignant éloquemment du contraire.

Nous le répétons, là où sévissent des problèmes, ils pourront être réglés par une application rigoureuse des principes de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

L' ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC INC.

MONTREAL, le 17 février 1999

POSITION DE
L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES
ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC

RELATIVEMENT AUX SCÉNARIOS D'ENCADREMENT
DU TRANSPORT

PROPOSÉS PAR LE COMITÉ D'EXPERTS
MANDATÉ À CET EFFET
PAR LE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PRÉSENTÉE LE 18 FÉVRIER 1999

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec a pris connaissance avec intérêt des quatre scénarios d'encadrement proposés par le Comité d'experts mandatés à cet effet par le ministère des Transports du Québec qui, du reste, résumant fort bien les différentes propositions exprimées par les membres du Comité consultatif lors de la séance du 25 janvier dernier.

Parmi les quatre scénarios étudiés et, suite à de nombreuses considérations, un seul nous paraît viable et acceptable tout en correspondant à la position exprimée et défendue par notre association depuis de nombreuses années; celle-ci vous a été exprimée le 25 janvier dernier. Il s'agit du scénario 1 privilégiant le maintien du statu quo.

Il convient cependant d'apporter une mise en garde quant à la terminologie utilisée dans le document sous étude, celle-ci pouvant porter à confusion... En effet, en ce qui concerne le camionnage général, le statu quo correspond à la déréglementation qui prévaut actuellement dans ce secteur. Toutefois, en ce qui a trait au transport en vrac, le maintien du statu quo pourrait laisser croire en la continuation de l'existence des clauses protectionnistes ainsi que des lois et règlements régissant ce secteur.

Afin de bien refléter notre position, il faut donc comprendre que le statu quo signifie le maintien du processus nous conduisant vers la déréglementation.

Faisons ici un rappel des critères qui guident la philosophie de l'A.C.R.G.T.Q. et qui ont été, à de multiples reprises, consacrés par les tribunaux.

Celle-ci préconise le respect du principe de liberté de commerce ainsi que de la libre concurrence. L'application de ces principes permet de ne rejeter personne du monde du transport et d'exclure toute situation monopolistique d'un groupe donné.

A cet égard, depuis de nombreuses années, l'A.C.R.G.T.Q. dénonce toute forme de protectionnisme accordé par le M.T.Q. ainsi que différents donneurs d'ouvrage dans leurs clauses monopolistiques telle la clause 75/25. Lorsque ces clauses ont été introduites, elles répondaient à un besoin réel des camionneurs. À cette époque, l'artisan était un réel artisan, soit celui qui possédait un camion et le conduisait lui-même. Aujourd'hui, de nombreux «camionneurs-entrepreneurs» se qualifient

«d'artisans» afin de bénéficier du statut particulier et des privilèges accordés à l'origine au véritable artisan. Aujourd'hui, ce statut privilégié n'est plus justifié.

De plus, nous constatons que même en introduisant une définition plus restrictive du «camionneur-artisan» ou encore du «camionneur-propriétaire», nous ne réglerons pas la problématique. Sous prétexte de vouloir protéger un groupe donné, même correspondant à la réelle définition, nous en isolons un autre, soit celui composé des «camionneurs-entrepreneurs», en le plaçant dans une situation défavorisée par rapport aux «camionneurs-artisans».

Somme toute, nous devons donc poursuivre le processus de déréglementation déjà amorcé, qui entrera en vigueur en janvier de l'an 2000.

Quant aux trois autres scénarios exposés, nous ne pouvons y souscrire, ceux-ci étant a priori inacceptables et comportant de trop nombreux écueils.

Gisèle Bourque, avocate
Directrice générale adjointe

RÉPLIQUE A LA PRÉSENTATION DE
L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC.

DU 18 FÉVRIER 1999

En guise de réplique à la présentation de l'Association nationale des camionneurs artisans Inc. (A.N.C.A.I.) faite le 18 février 1999, les commentaires suivants s'imposent.

- Tout d'abord, Me Pierre Beaudet a exprimé, au nom des membres de l'A.N.C.A.I., le souhait que ceux-ci soient assujettis aux dispositions de la Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'oeuvre dans l'industrie de la construction et d'être ainsi soumis à la négociation de la convention collective de la même façon que l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (A.C.R.G.T.Q.) négocie les conditions de travail inhérentes au secteur génie civil et voirie. Force nous est de constater que durant plus de vingt ans, alors que l'Association des entrepreneurs en construction du Québec (A.E.C.Q.) effectuait lesdites négociations, aucune conclusion de convention collective n'a eu lieu. Le gouvernement dut donc intervenir par Décret, pour fixer les conditions de travail applicables au secteur que nous représentons. Suite aux modifications apportées à la loi précitée, l'A.C.R.G.T.Q. s'est vue octroyer le mandat de la négociation, de l'application et du suivi de la convention collective propre au secteur génie civil et voirie et en est à sa deuxième négociation. Actuellement, nous n'en connaissons pas l'issue. L'assujettissement des camionneurs à cette Loi génératrice de problèmes, de concessions constantes et de tours de force n'est certes pas une solution pour les camionneurs.
- Un deuxième commentaire s'impose suite à l'affirmation de Me Beaudet selon laquelle 67.2% des membres de l'A.N.C.A.I. conduisent eux-mêmes leurs camions et sont ipso facto susceptibles d'être qualifiés de réels artisans. Qu'advierait-il des 32.8% autres qui ne sont pas artisans? Dans un contexte d'encadrement des «camionneurs-artisans» envisageable en janvier de l'an 2000, alors que la déréglementation sera implantée, les «camionneurs-entrepreneurs» pourront difficilement donner libre cours à leurs activités ou à tout le moins, seront défavorisés par rapport au groupe bénéficiant alors d'un statut privilégié.

Nous constatons qu'en **1991**, il y avait 7 488 détenteurs de permis VR alors que le secteur génie civil, voirie enregistrait à la Commission de la construction du **Québec 23 millions** d'heures de travail. Paradoxalement, en **1998**, nous comptons 7 021 détenteurs de permis VR, donc, une diminution de 6% par rapport à 1991 pour un total de seulement **13 millions** d'heures de travail déclarées à la Commission précitée. Nous voyons là une énorme disposition et réalisons que la réglementation actuelle empêche le marché de s'ajuster à la diminution des heures

travaillées, en favorisant et protégeant un nombre important de camionneurs qui ne s'éliminent pas comme ils le devraient.

- Troisièmement, Me Beaudet nous a mentionné que le revenu moyen annuel net d'un camionneur en 1998 était de 32 000 \$. Nous nous interrogeons à savoir comment il se fait qu'un permis VR se vende entre 15 000 \$ et 30 000 \$ et que des camionneurs ont été prêts à déboursier une telle somme pour l'acquisition de ces permis alors qu'il s'agit d'un domaine d'activités si peu rentable?...
- Finalement, nous rajoutons un commentaire relativement à la demande du président du comité d'experts consistant à savoir ce que nous pensons des travaux du présent comité dans le cadre de la réforme du Code du travail déjà initiée par madame Lemieux, ministre actuelle du Travail.

Nous croyons que si le présent Comité d'experts formulait des recommandations aux dispositions actuelles du Code du travail, il s'agirait là d'une démarche parallèle, prématurée et non avenue. Toute conclusion ou décision rendue par le présent comité d'experts serait susceptible d'entrer en contradiction avec une ou des recommandations potentiellement formulées par le Comité consultatif du travail et de la main-d'oeuvre.

De plus, l'A.C.R.G.T.Q. est convaincue que le camionnage constitue un domaine comportant des particularités très spéciales qui ne peuvent apparaître à des dispositions s'appliquant indistinctement à plusieurs secteurs du monde du travail.

Gisèle Bourque, avocate
Directrice générale adjointe

TRAVAUX DE LA TABLE CONSULTATIVE SUR LE TRANSPORT

INTERVENTION DE L' AMBSQ

RÉPONSE AUX SCÉNARIOS ENVISAGÉS PAR LE COMITÉ D' EXPERTS

LES INCONTOURNABLES

Dès 1994, dans son étude sur l'emploi, l'OCDE recommandait aux États de créer un climat favorable aux entreprises en éliminant les obstacles et les entraves à la création et au développement des entreprises, en augmentant la flexibilité des coûts salariaux et de main-d'oeuvre et en supprimant les contraintes qui empêchent les salaires de refléter les conditions locales et le niveau de qualification de chacun. L'étude recommandait également de revoir les dispositions relatives à la sécurité d'emploi qui freinent l'expansion des entreprises dans le secteur privé.

L'OCDE a par la suite chiffré l'impact de la réglementation sur l'économie, dans un document de mars 1997 intitulé «Contrôle et gestion de la réglementation gouvernementale» dans lequel elle estime le coût de la réglementation gouvernementale à 10 % du PIB des pays membres. La rapport Gore l'estimait à 9 % du PIB pour les États-Unis. Pour le Québec, il n'est donc pas déraisonnable de penser que ce coût se situe autour de 15 milliards de dollars.

La réglementation est donc un élément majeur dans la concurrence vive que les entreprises doivent affronter tant sur le marché intérieur que sur les marchés étrangers. Toute réglementation qui impose aux entreprises d'ici des coûts supérieurs à ce que doivent supporter leurs concurrents constituent un handicap à la compétitivité et mine la confiance des investisseurs et des entreprises en général.

C'est dans un tel contexte qu'est intervenu l'Accord sur le commerce intérieur. Cet Accord énonce de façon explicite l'obligation pour les signataires de réduire et d'éliminer les obstacles à la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements à l'intérieur du Canada.

L'ALENA prévoit lui aussi de telles obligations entre le Canada et ses voisins, les États-Unis et le Mexique. La signature de ces deux accords de même que, dans une plus large mesure, la nécessité de déréglementer les différents secteurs de l'économie afin d'assurer la survie à long terme des entreprises a contraint le Québec, comme les autres provinces et le fédéral d'ailleurs, à déréglementer, notamment, l'industrie du transport

Il est donc impératif de ne pas en arriver à une solution tout aussi problématique pour le gouvernement québécois eu égard à ses engagements et aux impératifs du marché.

Sur cette question, il est impensable que le gouvernement fédéral remette en question l'application de l'Accord sur le commerce intérieur en créant des «dispositions miroirs ». Cela, de toute évidence, créerait un problème pan-canadien puisque les travailleurs des autres provinces, assujettis à sa juridiction, ferait alors face à un système distinct de ceux qui relève de la juridiction de la province.

Le gouvernement fédéral fut d'ailleurs le maître d'oeuvre de la négociation de l'Accord sur le commerce intérieur et se doit d'agir dans le sens de la libre-circulation des personnes en vertu de l'ALÉNA.

Il est donc impossible d'envisager de restreindre, de quelque façon que ce soit, le droit des camionneurs des autres provinces ou des États-Unis d'offrir leurs services aux entreprises d'ici (par exemple, l'établissement d'un régime d'ancienneté ou d'exclusivité), sans quoi il y aura inévitablement contravention aux accords mentionnés précédemment.

Au surplus, il ne faut pas perdre de vue que l'intention première du gouvernement québécois était de déréglementer complètement l'industrie du camionnage. Ainsi, il importe de ne pas accabler cette industrie de restrictions législatives encore plus contraignantes que celles qui existent présentement et qui existaient avant même la signature des accords puisque cela irait manifestement à l'encontre de l'intention du gouvernement québécois et de ses obligations contractuelles envers les autres provinces de même qu'envers les États-Unis en vertu de l'ALÉNA. Or, c'est précisément l'effet de certains scénarios proposés.

Finalement, il est impératif de ne pas bouleverser l'ensemble des conditions applicables en matière de transport alors que la déréglementation de l'industrie, raison d'être de la présente table consultative, n'a pas un impact aussi étendu. C'est dans cette optique que nous envisagerons les scénarios à l'étude.

SCÉNARIO 1 : STATU QUO

L'étude des caractéristiques de ce scénario du statu quo ne révèle évidemment aucune contravention aux incontournables que nous avons identifiés précédemment et nous apparaît être la seule assise solide sur laquelle nous devons travailler : Il est en effet plus facile d'améliorer un scénario conforme à la base et ainsi d'en arriver à des avenues moins vulnérables.

Le comité d'experts s'interroge toutefois quant à savoir si un tel scénario entre dans les limites de son mandat. Pour notre part, il nous apparaît tout à fait clair que le mandat du comité, s'il prévoit l'étude de différents scénarios, comprend assurément la possibilité d'en venir à la conclusion que la situation actuelle est satisfaisante. L'étude de différents scénarios, dont notamment les scénarios 2, 3 et 4 que nous étudierons par la suite, permet certainement au comité de conclure que ces scénarios ne sont pas appropriés.

La négociation obligatoire ne constitue qu'une avenue parmi d'autres et le comité ne peut, sans restreindre du même coup l'éventail de scénarios qui s'offre à lui, prendre pour acquis que la négociation obligatoire doit automatiquement être incluse comme partie intégrante du scénario retenu.

Le comité d'experts a également soumis que cette question revêt une acuité particulière puisqu'il apparaît qu'aucune des associations de donneurs d'ouvrage ne détient de mandat de la part de ses membres afin de négocier les conditions de travail des camionneurs. Le comité ajoute qu'on peut également s'interroger quant à la situation prévalant pour ce qui est de l'ANCAI, de la COOP et de l'APCRIQ. Or, il s'agit là d'un «obstacle» qui se soulève dans le cadre de chacun des scénarios envisagés et, ainsi, il constitue, à notre avis, un faux problème

sur lequel le comité n'a pas à se pencher, surtout pas dans l'hypothèse du maintien du statu quo.

Il est également allégué que le scénario du maintien du statu quo ne constituerait pas un scénario de type «relations de travail » et qu'ainsi, il n'entrerait pas dans le mandat du comité d'experts de proposer un tel scénario. Nous soumettons, à cet égard, qu'un scénario de type «relations de travail » n'équivaut pas à un système de représentation obligatoire mais peut tout à fait déboucher sur un système de représentation volontaire par l'ANCAI, la COOP, l'APCRIQ ou une autre association susceptible de fournir aux camionneurs un appui et un support tout en tenant compte de leur réalité respective et de leurs intérêts qui divergent dans bien des cas (par exemple, camionneurs propriétaires de plusieurs camions vs camionneur artisan)

Lorsque nous examinons la situation de façon plus globale, il nous apparaît facile d'imaginer que des associations de camionneurs s'entendent avec des associations de donneurs d'ouvrage afin d'en venir à des ententes dont les parties pourront ultérieurement prévoir les modes d'application (arbitrage, médiation ou autres). Nous ne pouvons comprendre en quoi de telles ententes pourraient être illégales.

En laissant toute la latitude requise aux camionneurs afin de se regrouper avec d'autres camionneurs qui ont des intérêts similaires aux leurs, on évite d'étendre l'application de conditions contractuelles à l'ensemble d'un secteur d'activités sans tenir compte du fait qu'un bon nombre de camionneurs peuvent avoir des intérêts légitimes distincts de ceux de la collectivité des camionneurs. C'est d'ailleurs l'un des objectifs que le comité a dit poursuivre lorsqu'il indique que les scénarios proposés «ne peuvent être un mode de réglementation de l'ensemble des activités de l'industrie du camionnage » (p. 1 des scénarios proposés).

Sur cette simple base, il est permis de constater que les camionneurs de l'industrie ont des préoccupations qui leur sont propres et qui peuvent différer dans bien des cas et qu'il n'existe en fait aucune communauté d'intérêts, critère qui serait autrement essentiel à une accréditation en matière de relations de travail.

Finalement, nous sommes d'avis que la coexistence des camionneurs de transport interprovincial et des camionneurs de transport intraprovincial ne crée aucune disparité dans le contexte du maintien du statu quo. Nous présumons que l'obstacle qu'y voit le comité repose sur le concept d'«entrepreneur dépendant» qui existe dans le *Code canadien du travail*. Cependant, il importe de bien comprendre que ce concept est d'application beaucoup plus restreinte que la définition contenue au *Code canadien du travail* peut le laisser croire.

En effet, la jurisprudence a énoncé que pour qu'un camionneur se qualifie à titre d'entrepreneur dépendant, le conseil devait être en mesure de constater l'existence d'une dépendance économique entre le camionneur et le donneur d'ouvrage. Le fait que les camionneurs soient appelés à travailler pour de nombreux donneurs d'ouvrage et la possibilité qu'ils ont de posséder plusieurs camions et de faire effectuer le transport par leurs propres employés fait en sorte que le concept d'entrepreneur dépendant n'est pas applicable dans bien des cas.

Même à supposer que cette notion puisse recevoir application, rappelons que le critère de la communauté d'intérêts demeurerait applicable et risquerait fort d'empêcher toute accréditation en la matière.

Ainsi, le scénario du maintien du statu quo présente de nombreux avantages et, notamment, en ce que la résultante de la négociation entre les parties est applicable sans intervention législative provinciale ni fédérale et qu'un tel contrat est applicable, peu importe l'origine du camionneur et peu importe que le transport effectué soit de nature interprovinciale, intraprovinciale ou internationale

À tout événement, si des adaptations doivent être faites à l'un des scénarios proposés, nous soumettons que le scénario du maintien du statu quo doit être utilisé comme assise Puisqu'il est le seul conforme aux incontournables que nous avons identifiés précédemment.

SCÉNARIO 2 - MODIFICATIONS AU CODE DU TRAVAIL

Il importe de réaliser que les travailleurs autonomes forment une partie importante de la main d'oeuvre active canadienne et qu'en ce sens, la problématique de leur inclusion dans *le Code du travail* fait partie d'un débat qui ne peut être restreint aux seuls camionneurs mais qui doit plutôt se faire par le biais d'un débat de société.

L'ampleur de cette question dépasse, en effet, le strict cadre du secteur du transport et doit être étudiée d'une façon beaucoup plus étendue compte tenu des impacts importants que nous ne pouvons soupçonner actuellement.

C'est d'ailleurs pourquoi, en septembre 1998, le ministre du Travail d'alors, Matthias Rioux, a sollicité un avis au Conseil consultatif du Travail et de la Main d'oeuvre (C.C.T.M.O.) sur l'encadrement législatif à donner aux nouvelles formes de travail dont le travailleur autonome.

Les chauffeurs de taxi, les pigistes et les autres travailleurs autonomes sont touchés autant que les camionneurs par une telle problématique et le comité se doit de s'abstenir d'approuver un scénario dont il ne peut évaluer tous les impacts futurs. L'ajout du travailleur autonome dans la définition de salarié contenue au Code du travail ou son inclusion de toute autre manière risquerait de créer un gigantesque bouleversement des relations de travail dans tous les secteurs d'activité compte tenu du nombre sans cesse grandissant de travailleurs autonomes

Quant à la possibilité d'inclure une définition d'entrepreneurs dépendants similaire à celle qui existe dans le *Code canadien du travail*, il importe de souligner que, à notre avis, les conditions requises pour se qualifier à titre d'entrepreneur indépendant risque fort de ne pas être rencontrées, dans bien des cas. De plus, le paragraphe b) de la définition d'employeur prévoit que, dans le cas d'un entrepreneur indépendant, l'employeur doit avoir «avec celui-ci des liens tels, selon le conseil, que les modalités de l'entente au terme de laquelle celui-ci lui fournit ses services pourraient faire l'objet d'une négociation collective».

Or, c'est bien-là le principal problème que soulève la situation des camionneurs. En effet, il nous apparaît que le cadre des relations de travail dans l'industrie du transport est passablement bien circonscrit dans la loi 430. Il importe alors de laisser une chance à cette loi de produire ses effets.

De toute façon, le présent comité d'experts ne peut se permettre de se prononcer en faveur d'une modification qui distinguerait les camionneurs des autres travailleurs autonomes et ce, sans aucune justification. Pour toutes ces raisons, nous sommes d'avis que cette question du droit d'association des travailleurs autonomes doit être laissée au C.C.T.M.O. afin qu'il examine plus en détail cette question.

SCÉNARIO 3 . LE STATUT DU CAMIONNEUR

Dès le départ, soulignons que les arguments mentionnés dans le cadre du scénario 2 quant à la distinction faite sans aucune justification entre les camionneurs et les autres travailleurs autonomes s'appliquent également à l'égard du scénario 3. En effet, le scénario 3 a pour effet de conférer aux camionneurs un statut bien particulier auquel les autres travailleurs autonomes ne peuvent aspirer bien que, dans certains cas, ces derniers soient placés dans une Situation beaucoup plus désavantageuse que celle des camionneurs.

Si le gouvernement québécois désire intervenir afin de permettre aux travailleurs autonomes de bénéficier d'un régime d'accréditation et de négociation collective, il se doit d'examiner la situation dans son ensemble, ce qui est impossible dans le cadre de la présente table consultative et qui doit donc, pour cette raison, être laissé au C.C.T.M.O. De la même façon, si le législateur québécois désire accorder des privilèges à certains travailleurs autonomes et non à d'autres, il se doit de tenir compte de la situation particulière de chacun d'entre eux afin de faire des choix éclairés

Quant à la viabilité du scénario 3, il importe de bien comprendre la problématique à laquelle le législateur a voulu remédier lorsqu'il a adopté la Loi sur *les statuts professionnels et les conditions d'engagement des artistes de la scène, du disque et du cinéma*. À l'origine, des associations d'artistes et d'autres intervenant du milieu existaient et avaient même conclu des ententes collectives avec certains donneurs d'ouvrages. Cette réalité est d'ailleurs constatée par les articles 72 et suivants de la loi qui prévoient des dispositions transitoires à cet égard.

Le législateur québécois était donc placé devant une situation de fait qui avait fait ces preuves et qui s'était créée par la force des choses sans même que le législateur n'intervienne. La loi a donc en quelque sorte constaté cet état de fait dans une loi afin de lui ajouter un caractère obligatoire. De plus lors de l'adoption de cette loi, en 1987, les associations patronales ne pouvaient être reconnues au sens de la loi et ainsi, seuls les donneurs d'ouvrages membres des associations ayant conclu une convention y étaient assujettis.

Le législateur n'a donc pas bouleversé la situation prévalant antérieurement lors de l'adoption de cette loi. Or, en l'espèce, les camionneurs et les donneurs d'ouvrages n'ont pas développé naturellement une relation aussi étroite. La mise en place d'un tel système renverserait plutôt complètement la situation présente. Il serait pour le moins dangereux

d'implanter un tel système sans même avoir constaté une certaine volonté et une certaine pratique en ce sens dans le milieu.

De plus, tel que nous l'avons mentionné précédemment, le cadre des relations de travail devant prévaloir entre les donneurs d'ouvrages et les camionneurs est bien défini dans la loi 430 et il nous paraît donc qu'il n'est pas justifié de mettre en place un système aussi complexe qui paralysera, sans aucun doute, l'industrie du transport et qui ajoutera un fardeau sans précédent aux donneurs d'ouvrages de ce secteur qui doivent déjà lutter afin de demeurer compétitifs dans un marché où les concurrents des autres provinces et des États-Unis ne sont pas assujettis à un fardeau législatif aussi important.

Il ne faut pas non plus perdre de vue que cette loi éventuelle ne s'appliquera que dans la mesure où le contrat en question est signé au Québec pour du transport intraprovincial. À cet égard, il ne faut pas compter sur l'établissement d'une disposition miroir par le gouvernement fédéral qui assurément, ne voudra pas bouleverser tout ce champ d'activité au Canada, comme nous l'avons expliqué dans nos incontournables.

La grande majorité du transport s'effectuant du Québec à une autre province ou vers les États-Unis, il apparaît donc qu'une telle loi serait d'application restreinte ce qui empêcherait du même coup la réalisation des objectifs recherchés par les intervenants du milieu syndical.

SCÉNARIO 4: RÉGIME SYNDICAL SECTORIEL

Mentionnons immédiatement que les remarques formulées à l'égard des scénarios 2 et 3 concernant l'opportunité de mettre sur pied un scénario ayant pour effet de distinguer, sans aucune justification, les camionneurs des autres travailleurs autonomes, demeurent pertinentes en regard du scénario 4. En effet, nous croyons qu'il n'est pas opportun, dans le cadre de la présente table consultative, de déterminer s'il y a lieu d'étendre le droit d'association à une catégorie seulement de travailleurs autonomes et que cette détermination doit plutôt faire l'objet d'une analyse plus approfondie de la nature de celle menée actuellement par le C.C.T.M.O

À tout événement, nous croyons que le modèle examiné par le comité, dans le cadre de ce scénario, soit celui de l'industrie de la construction s'est révélé, au cours des années, inefficace et problématique à bien des égards et a engendré de nombreuses difficultés qui devraient suffire à convaincre le comité de rejeter ce scénario.

Soulignons que depuis la création de l'Association des entrepreneurs en construction du Québec en 1976, une seule convention, avant 1994, a pu être signée et il a fallu une intervention gouvernementale dans tous les autres cas, afin de fixer, par décret, les conditions de travail devant régir cette industrie. Il ne s'agit pas d'une solution véritable à un problème du type qui nous occupe.

De plus, soulignons qu'en 1969, le législateur a voulu remédier à une situation dans l'industrie de la construction qui est bien différente de celle que vivent actuellement les camionneurs. En effet, les relations de travail dans l'industrie de la construction avant 1969

étaient régies par le *Code* du travail et la Loi sur les *décrets de convention collective*. Compte tenu de la courte durée des travaux sur les chantiers de construction, l'accréditation des associations de travailleurs pourtant permise par le Code du travail, devenait illusoire. Au surplus, les décrets régionaux qui existaient alors constituaient d'autres facteurs motivant le législateur à unifier les relations de travail au Québec, dans cette industrie.

Le modèle retenu n'a d'ailleurs pas cessé de connaître des ratés et le législateur a dû intervenir à de nombreuses reprises pour modifier ce régime.

Par ailleurs, les restrictions à l'emploi engendrées par cette législation entrent sans l'ombre d'un doute en conflit avec les accords mentionnés précédemment et le gouvernement devra donc prochainement procéder à certaines modifications dans ce domaine conformément au chapitre 700 de l'Accord sur le commerce intérieur

Cette législation gêne également la mobilité régionale des travailleurs ainsi que leur droit même au travail en raison des mesures de plein emploi qui accorde une priorité aux travailleurs en mises à pied dans une région donnée. Ce type de restriction tue l'initiative et a ainsi des effets pervers qu'il est difficile d'imaginer à l'avance.

Aussi, les mêmes remarques que celles formulées dans le cadre du scénario 3 s'appliquent en ce qui a trait à l'absence de contrepartie fédérale et il est encore une fois illusoire de croire à la possibilité qu'une disposition miroir soit adoptée considérant les multiples conséquences néfastes qui seraient engendrées par une telle adoption.

De plus, l'application d'un tel scénario aurait encore une fois pour effet d'établir un régime distinct pour les camionneurs auquel les autres travailleurs autonomes n'ont pas droit ce qui ne peut se justifier objectivement considérant surtout que certains camionneurs ont des employés à leur service et se considère eux-mêmes comme de «hommes d'affaires ». Au surplus, mentionnons que si l'on devait appliquer par analogie cette législation au domaine du transport, bon nombre de camionneurs seraient vraisemblablement qualifiés d'entrepreneurs autonomes et ainsi, seraient considérés comme des employeurs et non comme des salariés au sens de la loi.

CONCLUSION

Au-delà des constatations que nous avons élaborées auparavant, il est important de réaliser les impacts d'une réglementation trop stricte des relations dans l'industrie du camionnage. Une telle réglementation qui ne manquerait pas d'affecter grandement la compétitivité des entreprises québécoises risque d'influencer les différents intervenants du marché à trouver des solutions alternatives moins contraignantes.

On n'a qu'à se rappeler, à titre d'exemple, l'important problème de travail au noir dans l'industrie de la construction auquel la société québécoise est au prise et qui a convaincu le gouvernement a déréglementer une partie de ce champ d'activité.

Dans le présent cas. nous pouvons imaginer la signature de contrat à l'extérieur de la province, l'utilisation de courtiers extérieurs afin de fournir les services de transport, etc.

Même dans l'optique d'une application sérieuse et sans détour d'une législation du type de celles envisagées aux points 2, 3 et 4, qu'advient-il lorsqu'un camionneur est appelé à effectuer du transport tantôt de nature intraprovinciale et tantôt de nature interprovinciale ou internationale ?

Cette situation plus que probable entraînera automatiquement des difficultés d'application importantes. De surcroît la grande majorité du transport étant de nature interprovinciale ou internationale, quel que soit le scénario envisagé (2, 3 ou 4), la réglementation en résultant risque de ne s'appliquer que pour une infime partie des camionneurs qui restreindront leurs activités au territoire québécois. Imposer un fardeau réglementaire additionnel affectant toute l'industrie afin de solutionner un problème éventuel qui pourrait possiblement résulter de la déréglementation nous apparaît impensable.

Les regroupements volontaires de même que la négociation collective volontaire sont possibles tel que nous le démontre la situation dans le milieu artistique avant 1987. Il importe donc de ne pas écarter le premier scénario en présumant de la mauvaise collaboration des parties.

Finalement, il ne faut pas non plus se leurrer : la sécurité d'emploi des camionneurs passe par une plus grande compétitivité des coûts des services de transport qu'ils offrent. La rentabilité et la viabilité des entreprises des donneurs d'ouvrages constituent la seule garantie véritable que les services des camionneurs continueront d'être requis dans l'avenir.

COOP DES
CAMIONNEURS

TRUCKERS'
CO-OP

MÉMOIRE SUR LE STATUT
DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES

PRÉSENTÉ

AU

COMITÉ D'EXPERTS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PAR

LA COOP DES CAMIONNEURS

QUÉBEC, LE 18 FÉVRIER 1999

Le 18 février 1999

M. Jean Bernier, Président
Comité d'experts sur le statut des camionneurs-propriétaires
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 23^e étage
Québec (Québec)

**MÉMOIRE SUR LE STATUT
DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES**

Monsieur le Président,
Membres du Comité,

Merci de nous donner à nouveau l'opportunité de présenter notre vision des choses sur un sujet qui nous concerne tous et qui pourrait avoir une incidence capitale sur l'avenir de l'industrie du camionnage au Québec. D'entrée de jeu, évitons de se fixer dès le départ des balises qui fausseraient les règles et les objectifs du mandat de ce comité.

Analysons systématiquement chacun des scénarios, non pas sur une base structurelle ou théorique, mais bien sur la réalité. Au Québec nos exportations sont la force de notre économie. Le transport représente directement et indirectement des centaines de milliers d'emplois. En sus des travailleurs et chauffeurs de compagnies de transport, il ne faut pas exclure les emplois créés par les garagistes, vendeurs, les services financiers, assureurs, fabricants et ceux de plusieurs autres domaines connexes au transport.

Il y a également une autre réalité. Nous demeurons en Amérique du Nord. L'expérience des économies contrôlées par l'État et par le rêve syndicaliste, nous démontrent que cela ne fonctionne pas. Le monde ne se limite pas à l'Amérique du Nord. L'exemple des pays socialistes devrait nous sauter en pleine face. Même si nous en Amérique du Nord ne devons pas prétendre que nous avons le monopole sur les succès économiques, force est d'admettre que nous avons bien réussi. L'Europe est maintenant à l'heure de la déréglementation et toutes les grandes économies ont adhéré au constat que la globalisation des marchés est la seule voie à suivre. Est-il nécessaire d'expliquer que le Québec fait parti de ces économies mondiales?

Nous sommes conscients que si nous instaurons au Québec des entreprises syndiquées, elles ne pourront pas survivre. Nos voituriers-remorqueurs devront se tourner vers des entreprises hors-Québec, afin de se trouver du travail. Nos transporteurs, fragiles comme ils le sont, seront facilement absorbés par de grosses firmes américaines.

Durant les années 80 nous avons travaillé fort pour enlever une déréglementation qui nuisait à l'industrie et profitait aux quelques transporteurs amis du parti au pouvoir. Aujourd'hui, il serait extrêmement malheureux et économiquement très coûteux d'avoir à retourner en arrière et de reconsidérer une ère totalement révolue. Il faut un peu d'honnêteté et reconnaître que les deux extrêmes amènent les mêmes problèmes. Nous verrons la naissance de fiefs syndicaux à même titre que les fiefs patronaux du passé.

Nous de la Coop des Camionneurs sommes en faveur de la libre concurrence lorsqu'elle se fait sur les mêmes bases pour tous. Quand je dis tous, je me réfère également à tous ceux qui ont le droit de faire du transport au Québec. Nous ne voudrions pas nous retrouver avec d'autre cas "Maislin transport", lorsqu'une entreprise liée par des contrats syndicaux ne peut plus faire face à d'autres compagnies qui eux exercent le transport dans un environnement non-syndiqué. C'est bien beau de gagner un salaire extraordinaire mais il faut qu'il y ait du travail à faire.

Après les efforts de 1990, il serait illogique que nous remettions nos entreprises aux américains. Pour ce qui est de la loi sur les artistes, j'espère que ceux-ci en bénéficient. C'est très bien lorsqu'un artiste travaille au Québec, mais je me pose la question suivante: va-t-il imposer ses conditions lorsqu'il fera affaires à Toronto, Broadway ou Hollywood? Dans le transport la situation est identique.

Ça va en autant que l'expéditeur et le consignataire sont Québécois. Mais qu'en sera-t-il si un des deux ou même les deux sont des entreprises hors-Québec? Cela peut paraître absurde mais c'est bien réel. Je vous donne un exemple, Sears de Toronto achète un bien d'un fabricant Américain et la livraison doit se faire dans des magasins québécois. Devrons-nous interdire ce mouvement de transport?

Les voituriers-remorqueurs tiennent à leur indépendance et sont en droit de l'exiger. Ils veulent seulement avoir l'opportunité de négocier sur des bases équitables pour tous, les conditions normatives de contrat de service avec les transporteurs. En contrepartie les transporteurs ou donneurs de transport, doivent reconnaître qu'il ne peuvent plus imposer des conditions de travail qui font en sorte que les sous-traitants deviennent par définition des employés sujets à la syndicalisation. L'exclusivité doit être exclue du langage des contrats entre sous-traitants et transporteurs. Tous les contrats de transports doivent suivre religieusement le concept " at arms length". Suite au sommet du transport tenue à Toronto en 1991, des études ont démontré que le protectionnisme ne sauvera pas notre industrie. L'efficacité le fera.

D'autres études ont démontré que la structure des économies américaine et canadienne ainsi que le fardeau fiscal des deux pays étaient égaux lorsque le dollar canadien avait une valeur de 0.82 U.S.

Compte tenu de la situation économique différente, les voituriers n'avaient d'autre choix que de se regrouper afin d'augmenter leur pouvoir économique. C'est ce que nous avons fait à la Coop des Camionneurs et nous maintenons que la réussite passe par cette voie.

Dans le cas où la syndicalisation serait retenue, devrions-nous faire une autre loi pour défendre aux syndicats de devenir des pourvoyeurs de services à leurs membres, car ils deviendraient par définition des patrons. Ce serait enlever aux voituriers et sous-traitants la seule option qu'ils ont pour améliorer leur entreprise et diminuer les coûts d'achat de services.

Je me permet Monsieur le Président, de vous faire part d'un élément troublant dans le document que vous nous avez fait parvenir. À la page 5 et je cite « le comité se demande s'il relève de son mandat de proposer un scénario que ne débouche pas la négociation obligatoire des conditions de travail entre camionneurs-propriétaires et donneurs d'ouvrage? » Je crois qu'on voulait dire " qui ne débouche pas sur la négociation".

Est-ce que vous voulez nous aviser que seule la solution syndicale est la bonne? Si vous êtes ouvert à d'autres solutions, nous vous en soumettons une que nous croyons être bonne.

Il s'agit effectivement du maintien des clauses minimales normatives et l'obligation aux transporteurs de s'assurer que tous les contrats définissent très clairement qu'il n'y a aucun lien employé-employeur. Cela permettra une mobilité accrue des voituriers et incitera à une négociation monétaire basée sur le rendement et l'efficacité. Finalement le bon travailleur pourra négocier ses tarifs à la hausse. Cela aura également pour effet de contraindre le transporteur à ne plus faire une négociation moyenne et limitative.

Enfin une mobilité accrue amènera une recherche de voiturier efficace et permettra l'application des principes de l'offre et de la demande. Vouloir tant régler par une syndicalisation et une approche multi-patronale est l'équivalent d'un retour au passé.

Les voituriers -remorqueurs sont capables de négocier eux-mêmes leurs contrats et nier cela est une insulte à leur intelligence. Ils ne désirent qu'avoir l'opportunité de le faire. Par le fait même les transporteurs devront accepter que la lutte pour l'obtention de voituriers et sous-traitants devra se faire sur la base de la qualité de leur entreprise et des perspectives d'avenir. Cela implique le prix donc amélioration et bonification accrue pour le travail bien fait.

Le gouvernement a aussi sa part à faire. Il doit s'assurer de la mobilité des gens et ne permettre en aucun moment l'enregistrement de véhicules au nom du transporteur ou à celui du donneur d'ouvrage. Également, le gouvernement doit s'assurer que justice et équité soient à la disposition des parties. Il doit créer un tribunal d'arbitrage accessible et rapide.

Prétendre qu'il y a division entre camionneurs sur la négociation des conditions de travail c'est fausser la réalité et donner une importance démesurée au mouvement syndical.

Le code du travail est clair, les voituriers et sous-traitants sont sujets à la syndicalisation, en autant qu'il est clairement établi qu'ils sont des employés des transporteurs. Toutefois, l'industrie et le Québec y trouveraient-ils leur compte si la syndicalisation devait être imposée? Nous croyons que non, tant et aussi longtemps que tous les autres juridiction n'auront pas fait de même. Un tel scénario expose le Québec à un danger qu'il n'a pas à créer lui-même.

Monsieur le Président, la situation du camionnage au Québec est loin d'être alarmante. Analysez la situation dans les autres provinces et chez nos voisins américains et vous constaterez que leur situation est sensiblement la même et qu'ils ont tous les mêmes préoccupations. Faut-il pour autant syndicaliser toute l'industrie du camionnage? La création de ce comité n'est pas le résultat d'une étude exhaustive sur l'industrie du camionnage au Québec, mais bien de moyens de pression engendrés par quelques insatisfaits soutenus par une organisation syndicale. Il ne faudrait pas revivre l'état de crise d'octobre dernier où le gouvernement, à l'aube d'une campagne électorale, a réagi trop rapidement et ainsi démontré une certaine faiblesse. Bien que le mandat souhaitable de ce comité soit d'arriver à un consensus entre les parties, il ne faudrait pas à nouveau tomber dans une situation de crise qui n'en est pas une. L'avenir de l'industrie du camionnage au Québec est trop important et lourd de conséquences, pour qu'il soit déterminé par un échéancier trop court et motivé par quelques sources intéressées.

La Coop des Camionneurs est en mesure d'offrir à ses membres les produits et services propices au succès de leurs entreprises. Nous allons continuer à défendre les intérêts de nos membres et conséquemment s'opposer à toute forme de syndicalisation obligatoire dans notre industrie.

Merci Monsieur le Président.

FEESP

CSN

Syndicat national du transport routier

**RAPPORT DU COMITÉ D' EXPERTS
SUR L' ENCADREMENT DES RELATIONS DU TRAVAIL
DES CAMIONNEURS PROPRIÉTAIRES**

**Denis Marcoux
John-David Duncan
Marilaine Roy**

Février 1999

L'analyse des présentations de plusieurs intervenants au comité nous a permis de constater une situation de dépendance totale des camionneurs quand vient le temps de déterminer les conditions de travail et de leur reconnaître le droit d'association. Cette situation, extrêmement difficile pour les camionneurs, a donné lieu à leur appauvrissement et à l'accroissement de la précarité de leurs emplois qui atteignent aujourd'hui un seuil critique. Les événements des derniers mois témoignent du ras-le-bol général des camionneurs propriétaires et constituent un cri du coeur face à une situation injuste et inacceptable dans notre société contemporaine.

La proposition de la CSN

Dans un premier temps, certains commentaires relatifs à la nature du mandat S'imposent, selon notre perception de ce mandat qui est le suivant :

« Le gouvernement du Québec reconnaît l'importance pour les camionneurs de la Coalition de définir leur statut et de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail, et s'engage, dans le respect des accords commerciaux, à :

A) Évaluer divers scénarios législatifs définissant le statut de camionneur propriétaire et leur reconnaissant le droit de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail;

B) Promouvoir auprès du gouvernement fédéral cette reconnaissance et cet engagement »

C'est donc dire que les recommandations du comité doivent permettre la mise en place d'un mécanisme et d'outils pour déterminer collectivement les conditions de travail des camionneurs propriétaires. Dans ce cadre, en aucun temps le scénario du statu quo ne répond aux objectifs contenus dans le mandat du comité puisqu'il ne réussirait qu'à perpétuer la situation anarchique actuelle. Tout mécanisme basé sur une reconnaissance mutuelle purement volontaire ne peut non plus assurer efficacement la négociation de conditions de travail puisque l'une ou l'autre des parties peut, à tout moment, se retirer des négociations. De telles associations volontaires sont surtout vouées à dispenser des services d'achats regroupés (CAA) aux membres, sans établir un droit de représentation assuré par des assises légales.

Un modèle d' intervention par étapes

La notion de salarié

Il est impératif que, par l'entremise de ces recommandations, le comité d'experts rétablisse dans leur juste perspective les droits des travailleurs prévus du Code du travail. Nous croyons que la définition de « salarié autonome dépendant » prévu au Code canadien représente pour la CSN une alternative qui mérite une attention particulière. Un élargissement de cette notion doit se faire dans le Code du travail du Québec afin de prendre en compte la problématique spécifique du travailleur autonome dépendant dans le domaine du camionnage.

La notion de salarié contenue dans le Code canadien du travail ne règle évidemment pas tous les problèmes vécus en matière de syndicalisation, mais a au moins l'avantage d'éviter des débats, souvent longs, sur le statut de salarié. Cette intervention est très importante afin de donner un signal clair aux experts du monde du travail (CCTM) qu'il existe des problèmes aigus entourant la définition du statut de camionneur propriétaire.

Par ailleurs, les principes de la négociation regroupée (multipatronale) doivent être introduits afin d'assurer la véritable reconnaissance d'entité de négociation viable et souple -par secteurs ou par régions - en fonction des regroupements naturels de l'industrie. En ce sens, il serait possible d'identifier des secteurs ou sous-secteurs comme étant un champ d'activité permettant l'accréditation multipatronale. Par exemple, le débardage est identifié à l'article 34 du Code canadien comme étant un secteur spécifique permettant une accréditation multipatronale.

Un régime de négociation pour le secteur du camionnage

Encore une fois, il ne serait pas inusité pour le gouvernement provincial d'aménager un régime de rapports collectifs propre au secteur du camionnage. Bien qu'un arrimage apparaisse nécessaire entre la législation du travail québécoise et la législation fédérale, il y a lieu de prendre les devants et ce, même en l'absence de garanties quant aux volontés du parlement.

Les principes fondamentaux

Il est évident, selon notre perspective, qu'un encadrement législatif est nécessaire pour reconnaître le statut des véritables camionneurs propriétaires. Ce régime législatif devra contenir des dispositions visant à assurer:

- l'encadrement des rapports collectifs de travail;
- l'encadrement des mécanismes nécessaires à la gestion de l'économie générale de ce régime collectif, à savoir:
 - l'accès à la syndicalisation, l'obligation de négocier,
 - la mise en application d'une convention collective,
 - des mécanismes de représentation syndicale,
- un processus de révision sporadique de l'allégeance syndicale.

Conclusion

Il est clair, à la lumière de notre intervention, que la position de la CSN représente un cinquième scénario distinct des propositions analysées. Il est évident qu'un modèle de relations du travail peut s'inspirer des autres lois d'exception, mais il est aussi évident qu'il est impossible d'importer unilatéralement un modèle existant. En effet, les problématiques de l'industrie du camionnage sont très complexes. C'est pour cette raison qu'il nous semble important de bien définir le statut de salarié des camionneurs propriétaires et d'intervenir législativement afin de leur assurer un véritable droit à la syndicalisation suivi d'un véritable droit à la négociation.

Finalement, les travaux du comité d'experts ont été entrepris spécifiquement afin de proposer des solutions distinctes pour les camionneurs. Cependant, force est de constater que ce débat suscite une problématique globale de modernisation du Code du travail. Cette dynamique suscite des débats à la fois techniques et politiques. Il est primordial que le comité d'experts sur l'encadrement des relations du travail des camionneurs propriétaires porte un message clair, en lien avec le mandat qui lui a été octroyé sur l'assainissement des règles régissant le transport.

Fédération
des travailleurs
et travailleuses du Québec

FTQ

**Position de la FTQ sur l' encadrement
des relations de travail
des camionneurs propriétaires
dans le cadre du mandat
du comité d' experts**

Février 1999

Introduction

Ce n'est pas la première fois que la FTQ participe à des discussions pour encadrer l'industrie du camionnage. En effet, nous avons participé à des discussions sur l'industrie du camionnage en vrac avec le ministre des Transports de l'époque, M. Lucien Lessard, en 1977.

Bien des commentaires que nous faisons alors sont encore d'actualité aujourd'hui : l'appauvrissement progressif des camionneurs, la jungle du milieu dans lequel ils ont à évoluer et les difficultés rencontrées pour la reconnaissance des associations. À certains égards, on peut même dire que la situation a empiré.

Scénarios du comité d' experts

La FTQ n'appuie aucun des quatre scénarios soumis par le comité d'experts et elle entend proposer les grandes lignes d'un scénario plus adapté à la réalité de l'industrie du camionnage au Québec.

Les principales raisons pour motiver notre refus quant aux quatre scénarios soumis sont les suivantes :

1. Le maintien du statu quo

Il nous semble évident que retenir cette option irait à l'encontre même du mandat du comité d'experts qui est de proposer des solutions pour l'industrie du camionnage.

2. Inclure la notion d'entrepreneur dépendant dans le *Code* ou travail

En ce qui concerne le scénario 2, sans renier notre démarche au CCTM à l'égard du *Code* du travail du Québec sur la définition de salarié, nous ne croyons pas que la notion d'entrepreneur dépendant puisse solutionner tous les problèmes auxquels font face les camionneurs du Québec.

Notre expérience au niveau du *Code canadien du travail* nous démontre qu'il ne suffit pas de faire signer des cartes à des entrepreneurs dépendants, il faut aussi pouvoir négocier avec les donneurs d'ouvrage.

3. S'inspirer du concept de la Loi sur *le* statut de l'artiste

4. Décret dans l'industrie de la construction

Quant aux scénarios 3 et 4, tout comme le comité d'experts, nous croyons que l'absence de dispositions miroirs de la part du législateur fédéral est un obstacle incontournable pour l'application de ces scénarios dans le secteur général.

Scénario de la FTQ

Avant de présenter nos propositions, il nous semble opportun d'affirmer l'importance pour tous les intervenants de mettre en place des mécanismes pour faire respecter la réglementation en vigueur dans l'industrie du camionnage. Nous pensons ici particulièrement au ministère des Transports et à la SAAQ. Nous ne croyons pas qu'il suffise d'adopter la loi 430, mais il convient d'obliger, tant le Ministère que la SAAQ, à faire respecter la réglementation en vigueur. Notre premier objectif doit demeurer la sécurité pour l'ensemble de ceux et celles qui sont sur la route et hors route.

Nous soutenons que l' encadrement législatif devrait prendre en considération les éléments suivants :

1. Les camionneurs propriétaires devraient avoir le droit de s'associer dans une association de leur choix.
2. Cette association représentative doit pouvoir représenter et négocier avec les donneurs d'ouvrage. La difficulté des associations actuelles réside d'abord et avant tout dans le fait qu'aucun mécanisme ne prévoit quels sont les porte-parole officiels à qui quelqu'un a des comptes à rendre.
3. L'association représentative doit avoir pour mandat de faire en sorte que les camionneurs propriétaires aient accès à une formation de qualité afin d'en faire des professionnels.
4. Il y aurait lieu également de doter l'industrie du camionnage d'un code d'éthique pour assurer un comportement civilisé de l'industrie.

Ces paramètres inclus dans une législation appropriée permettraient d'aider rapidement les travailleurs et travailleuses autonomes et les travailleurs et travailleuses de l'industrie du camionnage en vrac sous juridiction provinciale. Quant aux travailleurs et travailleuses sous juridiction fédérale, il nous semble important que les parties demandent au gouvernement du Québec d'enclencher le plus rapidement possible des discussions avec le gouvernement fédéral pour englober les travailleurs et travailleuses autonomes dans le Code *canadien du travail*.

Conclusion

L'industrie du camionnage au Québec est une industrie fort complexe. Compte tenu des délais très courts pour réagir aux différents scénarios, nous pouvons difficilement aller plus loin que l'élaboration de principes directeurs pour encadrer cette industrie.

JPN/dib
sepb-57

**COMITÉ D'EXPERTS SUR LE STATUT
DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES**

**OPINION DISSIDENTE
D'UN DES EXPERTS DU COMITÉ**

M^e Michel Towner

Byers Casgrain

Québec

Le 2 avril 1999

Table des matières

1. INTRODUCTION.....	1
2. PROBLÉMATIQUE.....	4
3. HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION	4
4. LE CONTEXTE NORD-AMÉRICAIN	6
5. LE MANDAT	8
6. LE CONTEXTE JURIDIQUE NORD-AMÉRICAIN EN MATIÈRE DE RAPPORTS COLLECTIFS DE TRAVAIL DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES ET EN MATIÈRE DE TRANSPORT PAR CAMION	11
A) AU CANADA	11
i) <i>Accréditation multi-patronale.....</i>	<i>11</i>
ii) <i>L'accréditation multi-patronale dans les autres provinces</i>	<i>11</i>
B) ÉTATS-UNIS	15
C) LA NOTION ÉLARGIE DE «SALARIEÉ »	15
7. L'ACI.....	17
8. LES PERSONNES VISÉES ET LES BALISES SUGGÉRÉES.....	20
9. CONCLUSIONS	23

OPINION DISSIDENTE D'UN DES EXPERTS DU COMITÉ

1. Introduction

J'ai été désigné par le Ministre des transports pour agir à titre d'expert dans le cadre d'un mandat dont les paramètres seront discutés plus loin.

Deux autres experts ont aussi été désignés par le Ministre des transports, soit M. Jean Bernier et Me Georges Marceau.

Plusieurs rencontres du Comité d'experts ont porté sur la compréhension de l'industrie du transport qui s'avère très diversifiée. D'autres rencontres et discussions ont porté, seulement, sur l'analyse et les propositions du Comité d'experts. Les contraintes de temps imposées au Comité ne lui ont pas permis de se pencher sur tous les aspects du mandat.

Je me dois de souligner que les délibérations du Comité furent très ouvertes, empreintes de professionnalisme et très enrichissantes.

Dans les pages suivantes, j'expliquerai les raisons de mon désaccord quant à certains faits et certaines opinions émises dans le rapport du Comité.

Cependant, je suis, partiellement, en accord avec la principale conclusion de ce rapport, soit :

« Toutefois, depuis que le Comité d'experts a commencé ses travaux, est survenu un événement important que le Comité ne saurait ignorer : c'est l'annonce faite par la ministre du Travail à la mi-février d'accélérer le processus de réforme du *Code du travail* et d'accorder une priorité, parmi d'autres, à l'examen de la question des travailleurs autonomes, de la définition de « salarié » et de celle d'« employeur ».

Le Comité n'entend pas présumer des conclusions auxquelles en arrivera le CCTM au terme de l'étude d'ensemble dont il est saisi sur les lois du travail et qui doit le conduire inévitablement, entre autres choses, à se pencher sur toute la question de l'encadrement des relations de travail des travailleurs autonomes.

Le Comité estime qu'il ne lui appartient pas non plus de définir les contours du nouveau salariat en ne s'intéressant qu'à une catégorie de travailleurs, alors que plusieurs autres groupes ont des prétentions à faire valoir sur le sujet. En effet, contrairement à la situation qui prévalait en 1973, année de l'introduction des dispositions particulières à cet égard dans le *Code canadien du travail*, le travail

autonome ne connaît plus les frontières entre les secteurs industriels, ce qui rend difficilement acceptable une solution sectorielle.

i) La voie à privilégier

Néanmoins, le Comité croit que c'est cette voie qu'il faut privilégier. Puisque la Ministre du travail s'est engagée à faire étudier cette question en priorité, il convient de laisser le CCTM poursuivre sa réflexion et proposer les solutions qui lui paraîtront les plus appropriées pour l'ensemble des travailleurs autonomes, ce qui dépasse largement le mandat du présent Comité d'experts.

En effet, cette voie est celle qui semble la plus prometteuse en ce qu'elle permettrait d'éviter de créer un régime particulier pour une catégorie spécifique de travailleurs autonomes. À cet égard, elle comporte l'avantage de s'intégrer dans des dispositions communes visant l'ensemble des travailleurs autonomes.

De plus, compte tenu du caractère particulier de cette industrie dont une grande part des activités sont transfrontalières soit avec d'autres provinces du Canada, soit avec les États-Unis, cette voie comporte l'avantage qu'il existe déjà, dans la législation fédérale canadienne, des dispositions qui permettent aux « entrepreneurs dépendants », notamment « aux propriétaires, acheteurs ou locataires d'un véhicule » de bénéficier d'une accréditation syndicale s'ils le désirent et de négocier leurs conditions de travail dans un contexte qui permet l'accréditation multi-patronale.

L'adoption éventuelle d'un tel modèle de relations du travail ne nous paraît donc pas nécessiter d'intervention spéciale auprès des autorités fédérales en vue de solliciter la mise en place de dispositions miroirs puisque celles-ci existent déjà. »

J'ai dit précédemment que j'étais partiellement en accord avec cette conclusion. Je me dois, en effet, de souligner le point suivant : il n'existe pas dans la législation fédérale canadienne de contexte qui permet, sans condition, l'accréditation multi-patronale. Il est important pour le lecteur de référer aux articles 33 et 34 du *Code canadien du travail* qui se lisent ainsi :

« 33.(1) [Désignation d'une organisation patronale comme employeur] Dans les cas où l'unité qui fait l'objet de la demande d'accréditation groupe des employés de plusieurs employeurs formant une organisation patronale, le Conseil peut attribuer la qualité d'employeur à celle-ci s'il est convaincu qu'elle a été investie par chacun des employeurs membres des pouvoirs nécessaires à l'exécution des obligations imposées à l'employeur par la présente partie.

(1.1) [Nouveaux membres] Le Conseil, peut, à la demande de l'organisation patronale, étendre la portée de la désignation visée au paragraphe (1) à l'égard de tout employeur qui devient membre de l'organisation patronale s'il est convaincu que cette dernière a été investie par l'employeur des pouvoirs nécessaires à l'exécution des obligations imposées à l'employeur et qu'une telle modification permettrait d'assurer la réalisation des objectifs de la présente partie.

(2) [Présomption] La désignation de l'organisation patronale comme employeur a, pour elle et ses membres, les effets suivants :

a) tous les employeurs membres sont comme elle liés par toute convention collective qu'elle conclut avec le syndicat ;

b) sauf disposition contraire, la présente partie s'applique comme si l'organisation était un employeur ;

(3) [Retrait de l'organisation] L'employeur qui cesse de faire partie d'une organisation patronale ou retire à celle-ci les pouvoirs qu'il lui avait conférés :

a) reste lié par toute convention collective conclue par l'organisation patronale et applicable à ses employés ;

b) peut être obligé d'entamer des négociations collectives conformément à l'article 48.

34. (1) [Accréditation dans des secteurs particuliers] Le Conseil peut décider que les employés de plusieurs employeurs véritablement actifs dans le secteur en cause, dans la région en question, constituent une unité habile à négocier collectivement et, sous réserve des autres dispositions de la présente partie, accréditer un syndicat à titre d'agent négociateur de l'unité, dans le cas des employés qui travaillent :

a) dans le secteur du débardage ;

b) dans les secteurs d'activité et régions désignés par règlement du gouverneur en conseil sur sa recommandation.

(2) [Recommandation du Conseil] Avant de faire la recommandation prévue à l'alinéa (1)b), le Conseil doit s'assurer, par une enquête, que les employeurs véritablement actifs dans le secteur en cause, dans la région en question, recrutent leurs employés au sein du même groupe et que ceux-ci sont engagés, à un moment ou à un autre, par ces employeurs ou certains d'entre eux.

(3) [Représentant] Lorsqu'il accorde l'accréditation visée au paragraphe (1), le Conseil, par ordonnance :

a) enjoint aux employeurs des employés de l'unité de négociation de choisir collectivement un représentant et d'informer le Conseil de leur choix avant l'expiration d'un délai qu'il fixe ;

b) désigne le représentant ainsi choisi à titre de représentant patronal de ces employeurs.

(4) [Pouvoirs du Conseil] Si les employeurs ne se conforment pas à l'ordonnance que rend le Conseil en vertu de l'alinéa (3)a), le Conseil procède lui-même, par ordonnance, à la désignation d'un représentant patronal. Il est tenu, avant de rendre celle-ci, de donner aux employeurs la possibilité de présenter des arguments.

(...) »

L'accréditation en vertu du *Code canadien du travail* ne s'effectue donc pas dans un contexte multi-patronal, sauf s'il y a application de l'article 34. Après une sérieuse recherche, il n'y a jamais eu, à notre connaissance, de règlement adopté à cet effet par le gouverneur en conseil. La situation du débardage, pour sa part, est particulière et résulte d'un cheminement historique propre à cette industrie. De toute façon, les débardeurs et les employés couverts par le débardage ne sont pas des travailleurs autonomes.

Il ne faut jamais perdre de vue que nous discutons de travailleurs autonomes et non d'employés. Le travailleur autonome est, normalement, une personne qui a décidé de s'affranchir de l'autorité d'un supérieur et de prendre sa destinée en main avec les avantages et les inconvénients que cela comporte.

2. Problématique

Il faut, avant de pousser plus avant cette réflexion, identifier ce qui a justifié ou provoqué cet intérêt soudain pour le camionneur-propriétaire.

À vrai dire, cela peut être résumé en quelques mots : il est prévu qu'à compter du 1er janvier 2000, le camionnage en vrac, qui est actuellement réglementé au Québec, sera, à toutes fins pratiques, déréglementé. Si une telle situation se produit, ce qui apparaît inévitable, les camionneurs-propriétaires craignent une compétition accrue, voire même une baisse des prix ou une réduction des jours de travail. Au surplus, à cause de cette compétition, ils croient qu'ils perdront les avantages de cette protection artificielle qui leur est accordée par la réglementation actuelle.

3. Historique de la réglementation

Je m'inspire en large partie du rapport intitulé – Réglementer moins et mieux – 3 juin 1986, communément appelé le rapport *Reed Scowen*, quant à l'historique de la réglementation du camionnage en vrac.

« Avant 1966, l'industrie du transport en vrac échappait en partie à la réglementation puisque les permis n'étaient pas contrôlés. Les prix étaient toutefois fixés par la Cédule des justes salaires, depuis 1929.

Au début des années 1960, apparut dans cette industrie un excédent de l'offre sur la demande et s'ensuivit une guerre des prix, malgré la Cédule des justes salaires. Il en résulta un malaise social se traduisant par des manifestations et de l'intimidation sur les chantiers.

La Commission Lippé, créée en 1966, fit une vingtaine de recommandations visant à réduire l'offre de camionnage, à augmenter puis à stabiliser la demande de services de camionnage, et à encadrer davantage le fonctionnement et la surveillance du secteur. Ces recommandations concernaient notamment :

- le respect des normes de masses et dimensions et l'élimination des camions extra-lourds ;
- l'inspection technique obligatoire chaque année ;
- la protection totale au niveau des grandes régions, indépendamment du montant des contrats ;
- la permission aux entrepreneurs et sous-entrepreneurs d'utiliser sans restriction leurs propres camions ;
- le rôle de la Régie des transports dans le contrôle du nombre de permis selon le besoin des régions, la détermination annuelle des tarifs et surveillance de l'application des règlements ;
- la possibilité pour les camionneurs de regrouper sur une base régionale et non à l'échelle du comté ;
- le pouvoir octroyé à la Régie de recevoir les plaintes des camionneurs contre leur association.

La plupart des recommandations de la Commission Lippé furent intégralement ou partiellement appliquées, dont la préférence régionale et la régularisation des permis.

En 1972, le ministère des Transports attribua à l'Association nationale des camionneurs artisans (ANCAI) le transport du sel et 75% du transport des matériaux granulaires au-dessus de la ligne d'infrastructure. La même année, la Commission des transports fut créée avec mandat d'émettre les permis et de fixer des taux minimum pour le transport en vrac. » (pages 219, 220)

Il est évident que ce secteur d'activités économiques a profité d'une protection qui n'a pas été accordée à d'autres secteurs d'activités aux prises avec les mêmes problèmes et qui ont dû s'ajuster à la concurrence en fonction des réalités économiques des années 1990.

Je peux facilement comprendre l'appréhension des camionneurs-propriétaires du vrac. Cependant, cela justifie-t-il, encore une fois, une intervention législative pour encadrer les travailleurs autonomes comme s'ils étaient des salariés et leur reconnaître des droits similaires dans le cadre de rapports collectifs du travail ? Je crois qu'une telle démarche ne serait pas appropriée.

4. Le contexte nord-américain

Inutile d'insister longtemps sur le contexte nord-américain dans le domaine du camionnage ou dans tout autre domaine. Tous connaissent l'ALENA et l'ACI qui ont pour but de déréglementer les différents secteurs d'activités économiques, d'ouvrir les marchés et de faire jouer les forces de l'offre et de la demande.

Or, à ma connaissance et à celle du Comité, à l'exception du Québec, aucun autre État des États-Unis ou aucune autre province canadienne n'ont de réglementation sur le camionnage en vrac. Quant au camionnage général, la réglementation a été progressivement abandonnée au cours des dernières années et elle n'existe plus. Même le camionnage en vrac en forêt est, à toutes fins pratiques, presque déréglementé sous plusieurs aspects.

Inutile de dire qu'une partie du camionnage en vrac est un secteur d'activité qui échappe aux règles de la libre concurrence et qui est pour ainsi dire artificiellement «protégé». Dans un tel contexte, il est compréhensible que certaines personnes cherchent à conserver ou à maintenir cette protection par d'autres moyens que la réglementation afin de continuer à échapper aux règles de la libre concurrence, ce qui ne se justifie pas dans le contexte que nous connaissons.

D'ailleurs, dès 1986, le rapport Reed Scowen, op. Cit. , recommandait la déréglementation du camionnage en vrac et ce, de la façon suivante :

« Une déréglementation ordonnée, de l'avis du Groupe de travail, permettrait à cette industrie de s'insérer de façon efficace à l'intérieur des mécanismes du marché. » (p. 224)

Il est donc évident que tôt ou tard, tous les secteurs du transport allaient être déréglementés.

La réglementation régissant le transport et décrite en 1986 par le rapport Reed Scowen, l'a aussi été en mars 1999 par le Coroner Malouin.

En effet, le Coroner Malouin, dans le rapport d'enquête du Coroner sur l'accident d'autobus d'octobre 1997 aux Éboulements, mars 1999, s'exprimait ainsi aux pages 173 et 174 :

« Après avoir entendu toutes les associations oeuvrant dans le domaine du transport tant des personnes que des marchandises, oui l'industrie du transport a des problèmes et de très sérieux problèmes.

D'une part, cette industrie est réglementée à outrance et il est quasiment impossible pour une petite entreprise de respecter toutes les obligations légales qu'on lui demande tant elles sont nombreuses et complexes. Un bon ménage réglementaire faciliterait certainement la tâche des routiers.

D'autre part, la déréglementation et l'ouverture des marchés au libre-échange font en sorte que la concurrence et la compétition sont très vives. Le résultat est que les prix du transport diminuent sans pour autant que le service diminue et que le profit augmente. Et je crois qu'il est impossible d'éviter la déréglementation car ce serait maintenir artificiellement une industrie qui ne pourrait concurrencer ses voisins sans compter toutes les ententes de libre-échanges.

Certaines associations ont fait état devant moi de la nécessité d'établir en quelque sorte une convention collective pour les travailleurs de ce secteur un peu à l'image de ce qui se fait dans l'industrie de la construction. Avec respect, je considère que l'industrie est déjà trop réglementée et qu'il est inutile d'en rajouter. La solution au problème de l'industrie ne passe pas par une intervention de l'État pour dicter des conditions de travail.

L'État doit jouer son rôle par le contrôle du respect de la Loi et des règlements et nous constatons au fil des années que l'État, par le biais de la SAAQ, n'a pas joué son rôle. Ainsi, il n'y a pratiquement, dans les faits, aucune conséquence au non respect des dispositions réglementaires. » (nos soulignés)

Doit-on maintenant tenter de réglementer par la base (c'est-à-dire par le biais de conventions collectives et de regroupements sous le couvert d'une législation) ce qui était, autrefois, réglementé par le haut (c'est-à-dire par le biais du gouvernement) ? Ne serait-ce pas faire indirectement ce qui ne peut être fait directement ?

5. Le mandat

Je n'ai pas à juger des circonstances qui ont conduit à la signature de l'entente intervenue entre la SRAQ, l'ANCAI et le Gouvernement du Québec quant à la création d'un Comité d'experts sur la question qui nous intéresse.

Cependant, je note que seul le travail en sous-traitance était visé par l'entente, tel qu'en fait foi l'Attendu suivant :

« Attendu qu'une coalition formée du SRAQ (CSD) et de l'ANCAI a formulé des demandes pressantes au gouvernement du Québec concernant les camionneurs-propriétaires travaillant en sous-traitance, comme les membres du SRAQ (CSD) et de l'ANCAI, et que cette coalition exige un engagement précis et un calendrier de réalisation de cet engagement. »

Le rapport du Comité d'expert ne fait pas cette distinction. Il a une portée beaucoup plus générale et ne se concentre pas seulement sur le travail en sous-traitance.

De plus, alors que le rapport du Comité d'experts exprime, avec une certaine justesse, la position des parties sur la situation des camionneurs-propriétaires, il épouse seulement, alors qu'aucune étude ne justifie cette position, les propos rapportés par les associations syndicales et ce, parce que les donneurs d'ouvrage ainsi que l'APCRIQ et la COOP favorisent le statut quo, au sens donné dans le rapport, et n'avancent aucune solution basée sur des rapports collectifs du travail. Une telle position m'apparaît ignorer les paramètres du mandat qui nous a été confié et empreinte d'un certain aspect arbitraire.

Certains éléments du mandat n'ont pas été étudiés, non pas par manque de volonté, mais à cause de l'ampleur du travail requis.

Le paragraphe 6 du mandat se lit ainsi :

« D'analyser les conditions de travail des camionneurs-propriétaires (tarifs, charte de sous-traitance, rémunération des chauffeurs, heures de travail, etc.). »

En aucun temps, le Comité n'a analysé les conditions de travail des camionneurs-propriétaires. La raison en est fort simple : il n'existe aucune donnée sur les conditions de travail

des camionneurs-propriétaires, soit quant au transport général, soit quant au vrac (que ce soit les agrégats ou la forêt). Le seul document qui nous a été remis, est celui préparé à la demande de l'ANCAI par Jolicoeur et Associés, Études auprès des membres de l'ANCAI, février 1999 et il ne s'agissait que d'un sondage. Je ne questionne point la qualité du sondage, n'en ayant pas les compétences, mais il ne s'agit que d'une étude partielle et non concluante. 80% des répondants à ce sondage sont des membres de l'ANCAI et œuvrent dans le camionnage en vrac (agrégats). La principale conclusion que je peux tirer de ce sondage, c'est que les membres de l'ANCAI ne travaillent pas assez (71 jours en moyenne par année comparativement à 153 jours en moyenne pour les camionneurs forestiers) et ne veulent pas de déréglementation. Au surplus, ils se plaignent du travail au noir et des camionneurs–propriétaires qui travaillent sans permis (V.R.). Il semble bien que le principal problème affectant le camionnage en vrac soit le manque de travail et les conséquences qui en découlent.

Aucune étude n'a été présentée quant au camionnage en forêt ou quant au camionnage général. Alors, comment peut-on favoriser ou conclure que la position d'une partie est plus valable que l'autre sinon que d'une façon plus ou moins aléatoire.

Comment peut-on indiquer au CCTMO des balises et suggérer au gouvernement une voie accélérée alors que le Comité ne connaît pas, dans son ensemble et de façon objective, les conditions de travail des camionneurs-propriétaires. On peut vouloir essayer de les imaginer mais l'imagination ne peut constituer la base d'un rapport ainsi que de constatations et conclusions aussi importantes.

Le paragraphe 7 du mandat se lit ainsi :

« D'évaluer l'application du statut du camionneur-propriétaire à une petite entreprise de camionnage en vrac. ».

Cette question n'a pas été pleinement discutée par le Comité. D'ailleurs, le rapport n'en fait pas directement état.

Au surplus, la Loi 430 (paragraphe 4 du mandat) n'a fait l'objet d'aucune discussion alors qu'il s'agit d'un élément important de notre législation ayant un impact certain,

dans le futur, pour les camionneurs-propriétaires et les donneurs d'ouvrage. Peut-être que si elle avait été approfondie par le Comité, le rapport du Comité en ferait état et conclurait autrement.

Je croyais et je crois toujours que nous devions étudier les dix items mentionnés au mandat et, après une étude approfondie, conclure sur divers scénarios législatifs, s'il y avait lieu, quant à la définition du statut des camionneurs-propriétaires et du droit de ces derniers de se regrouper en association pour négocier leurs conditions de travail, mais non pas exclusivement dans un contexte de rapports collectifs du travail.

Or, le Comité n'a pas fait toutes ces études et a immédiatement conclu, malgré mon opposition, que la seule solution était de proposer des scénarios ayant pour base des rapports collectifs de relations de travail écartant ainsi le statu quo proposé par les associations de donneurs d'ouvrage ainsi que par l'APCRIQ et la COOP qui sont, pour leur part, des associations légitimes regroupant des camionneurs-propriétaires. Il m'apparaît que le mandat qui nous a été confié n'a pu être pleinement complété et que le rapport du Comité est basé sur des prémisses pour les moins fragiles.

6. Le contexte juridique nord-américain en matière de rapports collectifs de travail des camionneurs-propriétaires et en matière de transport par camion

A) Au Canada

i) Accréditation multi-patronale

Il y a premièrement lieu de noter qu'aucune province ni le Parlement canadien n'ont légiféré pour accorder un régime particulier au camionneur-propriétaire. Il s'agit d'un constat important puisque si le Québec légifère pour accorder un régime particulier pour ce secteur, les camionneurs-propriétaires québécois seront les seuls en Amérique du Nord à profiter d'un tel encadrement. Les employeurs québécois seront les seuls en Amérique du Nord à se voir imposer un régime particulier qui pourrait même affecter la compétitivité des employeurs du Québec dans ce domaine. Cela ne se fera pas sans conséquence.

Le rapport du Comité donne l'impression que les « camionneurs-propriétaires » sont tous des « entrepreneurs dépendants » et que cette notion a été largement reconnue dans les législations des autres provinces canadiennes. De plus, le rapport du Comité laisse entendre qu'une accréditation multi-patronale peut être obtenue dans certaines provinces.

Or, avant de pouvoir tirer de telles conclusions, il faut soigneusement étudier les lois que l'on veut comparer. Le Comité, à mon avis, n'a pu qu'effleurer cette question compte tenu des contraintes de temps.

Une revue des lois sur le sujet, adoptées par les autres provinces, m'indiquent qu'il ne faut pas sauter trop vite aux conclusions.

ii) L'accréditation multi-patronale dans les autres provinces

L'accréditation multi-patronale dans les autres provinces n'existe que sous certaines conditions.

- Nouveau-Brunswick

Les articles 1(1), 10 et 17 du *Industrial Relations Act* (R.S.N.B. 1973 c. I-4) permettent une accréditation multi-patronale lorsque les conditions suivantes sont remplies :

1. accord de tous les employeurs visés ;
2. l'association requérante doit être qualifiée pour obtenir l'accréditation chez chacun des employeurs visés par la requête.

De plus, la loi ne prévoit pas la possibilité d'accréditer une association syndicale représentant un regroupement de personnes œuvrant dans un secteur ou un sous-secteur d'une activité économique pour négocier collectivement des conditions de travail avec un ou plusieurs employeurs.

- Nouvelle-Écosse

Ce que nous avons mentionné ci-haut pour le Nouveau-Brunswick, s'applique à la Nouvelle-Écosse. Je réfère le lecteur aux articles 1(1) x), 23 et 25(13) du *Trade Union Act*, (R.S.N.S. 1989 c. 475).

- Terre-Neuve

Les articles 2(3), 36 et 48 du *Labour Relations Act*, (R.S.N. 1990 c. L-1), permettent une accréditation multi-patronale lorsque les conditions suivantes sont remplies :

1. accord de la majorité des employeurs visés ;
2. l'association requérante doit être qualifiée pour obtenir l'accréditation chez chacun des employeurs visés par la requête ;

Les mêmes constatations que celles faites ci-dessus pour les lois du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse s'appliquent aussi.

- Ile du Prince-Édouard

Le *Labour Act*, (R.S.P.E.I. 1988, c. L-1), ne contient aucune disposition permettant l'accréditation multi-patronale.

En vertu des articles 21 et 35 de cette loi, une association d'employeurs pourrait se former en vue de négocier collectivement des conditions de travail. Il s'agit là d'une disposition qui peut être utilisée ou non par les employeurs.

Il s'ensuit que les législations de nos voisins de l'Est ne contiennent aucune disposition permettant l'accréditation multi-patronale sans l'accord des employeurs. De plus, aucune disposition ne prévoit la possibilité d'accréditer une association syndicale regroupant des personnes œuvrant dans un secteur ou un sous-secteur d'une activité économique en vue de négocier collectivement des conditions de travail avec un ou des employeurs.

- Ontario

L'Ontario est à coup sûr une province avec laquelle le Québec est en compétition à tout point de vue.

Le *Labour Relations Act*, 1995, (S.O. 1995, c. 1 Schedule A), ne contient aucune disposition permettant l'accréditation multi-patronale et, encore moins, le regroupement, dans un syndicat, de personnes œuvrant dans un secteur ou un sous-secteur d'une activité économique pour fins de négocier collectivement des conditions de travail.

Tout comme l'Ile du Prince-Édouard, cette loi permet le regroupement d'employeurs dans une association en vue de négocier collectivement une convention collective. Il va de soi qu'il s'agit d'un regroupement volontaire.

- Saskatchewan

Le *Trade Union Act*, (R.S.S. 1978, c. T-17), ne contient aucune disposition permettant l'accréditation multi-patronale ni le regroupement, dans un syndicat, de personnes œuvrant dans un secteur ou sous-secteur d'une activité économique pour fins de négocier collectivement des conditions de travail.

- Alberta

Le *Labour Relations Code* (S.A. 1988, c. L-12) est au même effet que le Code du travail ontarien et les commentaires faits à cet égard pour l'Ontario s'appliquent aussi.

- La Colombie-Britannique

Le *Labour Relations Code*, (R.S.B.C. 1996, c. 244), ne contient pas, à proprement parler, de dispositions permettant l'accréditation multi-patronale. En effet, la définition du mot *unit* contenue à l'article 1(1) de cette loi, doit être lue en relation avec les autres dispositions du Code et, plus particulièrement, en tenant compte de l'article 43. Une accréditation multi-patronale sera permise lorsque les parties seront en présence d'une association d'employeurs accréditée pour fins de négociations collectives ou si un contexte historique le justifiait, ce qui serait exceptionnel.

L'ancien article 40 de cette loi prévoyait la possibilité pour une association syndicale d'obtenir une accréditation multi-patronale. Conséquemment, les mêmes constatations que pour les autres lois précitées, s'imposent aussi pour cette juridiction.

- Manitoba

Les articles 1y) et 42 du *Manitoba Labour Relations Act* (R.S.M. 1987 c. L-10) permettent l'accréditation multi-patronale seulement si l'association requérante se qualifie pour être accréditée séparément chez chacun des employeurs visés par la requête.

- Fédéral

Je réfère le lecteur aux commentaires contenus dans l'introduction. Qu'il suffise de rappeler que le *Code canadien du travail* suit, de façon plus ou moins identique, la législation des provinces canadiennes. Je réfère, en ce sens, au fait que l'accréditation multi-patronale ou le regroupement, dans un syndicat, de personnes œuvrant dans un secteur ou un sous-secteur d'une activité économique pour fins de négocier collectivement des conditions de travail avec un ou des employeurs n'est pas permis, sauf pour les exceptions que j'ai déjà soulignées.

Que doit-on retenir de ce tour d'horizon de la législation canadienne ? C'est que la presque totalité des «codes du travail» des autres provinces (sauf le Manitoba) ainsi que le

Code canadien du travail ne permettent pas l'accréditation multi-patronale ni le regroupement, dans un syndicat, de personnes œuvrant dans un secteur ou un sous-secteur d'une activité économique aux fins de négocier collectivement des conditions de travail avec un ou plusieurs employeurs.

B) États-Unis

Je n'ai pas pu disposer du temps nécessaire pour étudier l'état du droit aux États-Unis sur cette question. Cependant, du chapitre IV du rapport du Comité, il appert clairement que l'accréditation multi-patronale n'est possible que du consentement de tous les employeurs visés. En ce sens, sur cette question, la législation américaine est conforme à la législation canadienne (sauf pour le Manitoba).

Elle l'est aussi sur la question de l'impossibilité d'accréditer une association syndicale pour représenter un regroupement de personnes œuvrant dans un secteur ou un sous-secteur d'une activité économique aux fins de négocier collectivement des conditions de travail avec un ou plusieurs employeurs.

C) La notion élargie de «salarié»

Le rapport du Comité fait grand état de cette notion élargie de «salarié». De quoi s'agit-il réellement ?

Il ne s'agit pas d'une idée novatrice et, de plus, cette notion existe déjà sous le *Code du travail du Québec*. En effet, depuis longtemps, les commissaires du travail qui ont à juger des affaires impliquant ce qu'on pourrait appeler des «salariés déguisés», ont appliqué les principes déjà reconnus en jurisprudence pour pouvoir les inclure dans la définition de salarié telle qu'elle existe en vertu de notre *Code du travail*.

C'est, d'ailleurs, la constatation faite au chapitre IV du rapport du Comité, plus particulièrement, à la note de bas de page numéro 9.

Le *Code du travail du Québec* ainsi que la jurisprudence rendue en vertu du *Code* permettent, dans leur forme actuelle, de résoudre cette difficulté associée à ce que j'appelle : les

«salariés déguisés », c'est-à-dire ceux qui, sous le vocable d'entrepreneur, ne sont en réalité que des salariés au sens du *Code du travail du Québec*. Chaque cas est, évidemment, un cas d'espèce mais les critères développés par la jurisprudence permettent de les identifier compte tenu des faits particuliers à chaque situation.

Or, qu'en est-il des autres juridictions canadiennes ?

Quelques lois sur le travail dans les autres juridictions provinciales, en plus de donner une définition de «l'employé » ou du «salarié », définissent aussi ce qu'est un «dependant contractor ».

Il est intéressant de noter que seulement quatre provinces ont jugé approprié de définir ce qu'était un entrepreneur dépendant. Il s'agit de la Colombie-Britannique, de l'Ontario, de Terre-Neuve et de l'Ile du Prince-Édouard. Il va s'en dire qu'une telle définition existe, aussi, en vertu du *Code canadien du travail*.

Toutes les définitions incluses dans ces lois reprennent un principe qui a été maintes fois reconnu par les commissaires du travail du Québec et par le Tribunal du travail, soit « ...more closely resembling the relationship of an employee than that of an independent contractor. »

Cette définition, à quelques mots près, se retrouve dans le Code du travail de l'Ontario, de la Colombie-Britannique, de Terre-Neuve et de l'Ile du Prince-Édouard. Les autres provinces n'ayant pas cru approprié d'ajouter à leur loi un tel concept.

Que pouvons-nous conclure ? Les critères développés par la jurisprudence québécoise appliquent plus ou moins les mêmes principes que ceux élaborés par la jurisprudence des autres provinces canadiennes sur cette question. Pourtant, le *Code du travail du Québec* ne contient aucune disposition spécifique à ce sujet si ce n'est la définition de «salarié ».

À mon avis, il s'agit d'un faux débat puisque le *Code du travail* ainsi que la jurisprudence existante permettent, aisément, de déterminer si une personne est un «salarié

déguisé » ou un véritable entrepreneur et ce, sans qu'une autre définition ne soit ajoutée au *Code du travail*.

Les éléments utilisés dans cette détermination ne sont pas différents de ceux utilisés au fédéral ou dans les autres provinces.

Il est vrai que chaque cas est un cas d'espèce mais cela est aussi vrai même si une loi contient une définition de l'entrepreneur dépendant.

Selon moi, cette voie est intéressante mais n'apporte rien au débat et, surtout, la jurisprudence québécoise en la matière a su, à juste titre, s'adapter à la réalité économique et sociale.

Nous pouvons donc conclure de ces constatations que l'accréditation multi-patronale n'est pas aussi répandue qu'on pourrait le croire. Au contraire, il s'agit de l'exception. De plus, l'accréditation d'une association syndicale représentant un regroupement de personnes œuvrant dans un secteur ou un sous-secteur d'une activité économique aux fins de négocier collectivement des conditions de travail avec un ou plusieurs employeurs, n'existe dans aucune juridiction (j'exclus la Loi sur les artistes (titre abrégé) qui s'inscrit dans un contexte historique et particulier). De plus, force nous est de constater que la définition de «salarié » en vertu du *Code du travail du Québec* a permis, suite aux développements de la jurisprudence, d'englober ce que j'appelle les «salariés déguisés » sans qu'une définition additionnelle de l'entrepreneur dépendant ne soit nécessaire. Je rappelle au lecteur, que, seulement, quatre provinces ont une définition (excluant le fédéral) d'entrepreneur dépendant dans leur *loi*.

7. L'ACI

Accord sur le commerce intérieur (ACI)

Je considère toutefois important d'attirer l'attention du Comité sur l'application de l'Accord sur le commerce intérieur signé par les premiers ministres du Canada et entré en vigueur en 1995. Cet accord a notamment pour objectifs d'éliminer les barrières au commerce intérieur et de favoriser la mobilité de la main-d'œuvre au Canada.

Le chapitre 14 relatif au transport engage les provinces et le gouvernement fédéral à accorder aux transporteurs d'une province le traitement national et le traitement de la nation la plus favorisée. Les parties sont également tenues d'éliminer les obstacles au commerce inter-provincial¹ et intra-provincial des services de transport.

En effet, ce chapitre s'applique au "commerce des services de transport" intra et inter- provinciaux. Il couvre la fourniture d'un service de transport:

- permettant d'entrer dans une province, d'en sortir ou de la traverser,
- à l'intérieur d'une province, par un transporteur d'une autre province,
- à l'intérieur d'une province, à un voyageur ou un expéditeur d'une autre province.

En vertu de l'article 1406-2, chaque province s'est engagée à accorder aux transporteurs d'une autre province un traitement :

- qui n'est pas moins favorable que le meilleur traitement qu'elle accorde à ses propres transporteurs et aux transporteurs d'une tierce partie qui fournissent des services analogues, concurrents ou substituables ;
- qui n'établit aucune distinction entre les transporteurs d'une province et les transporteurs d'une autre province qui fournissent des services analogues, concurrents ou substituables.

Cette obligation de non-discrimination est complétée par les dispositions interdisant l'adoption de restrictions au service de transport. La version anglaise de l'article 1407 dont la traduction française est incomplète précise que le gouvernement fédéral et les provinces ne peuvent:

¹ Pour se conformer à l'annexe 1408.1, le Canada a abrogé la partie III de la Loi de 1987 sur les transports routiers. Cette partie prévoyait que les offices provinciaux de transport pouvaient délivrer des licences de camionnage intra-provinciales aux entreprises de camionnage extra-provinciales faisant du transport à l'intérieur des provinces aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait de camionnage local.

"adopter ou maintenir une mesure qui restreint ou empêche le commerce interprovincial des services de transport, ou qui crée un obstacle au commerce des services de transport".

Cependant, les parties peuvent exclure certaines mesures énumérées à l'annexe 1410.1 de l'application du chapitre 14 ². Elles peuvent également adopter ou maintenir une mesure qui crée un obstacle au commerce contrairement à l'article 1407 si cette mesure poursuit un des objectifs légitimes énumérés à l'Accord. L'adoption de cette disposition permet ainsi aux parties de restreindre la libre circulation des services dans le but de poursuivre des objectifs légitimes. Ces objectifs légitimes comprennent notamment la protection de la santé, de la sécurité et du bien-être des travailleurs.

Cette protection, accordée par l'Accord, se limite ainsi à des questions de santé et sécurité comme le prévoit la vaste majorité des accords de libre-échange. Elle doit être interprétée de façon restrictive afin d'éviter de créer un obstacle au commerce intérieur. En outre, elle constitue une exception au principe général poursuivi par l'Accord de libéraliser les services.

Le gouvernement doit avoir à l'esprit ces dispositions pour apprécier l'opportunité d'adopter l'un des scénarios soumis au Comité d'experts.

Les scénarios suivants ont été proposés :

- 1) Le statu quo
- 2) Modifications au Code du travail
- 3) Le statut du camionneur
- 4) Un régime syndical sectoriel

² Le Québec s'est notamment réservé le droit de maintenir les articles 12, 14, 15 et 33 de la *Loi sur le camionnage* relatifs aux critères d'entrée fondées sur l'intérêt public pour le camionnage général (entreprises locales) et les tests d'aptitude, et les obligations relatives aux fondées de pouvoir applicables aux entreprises de camionnage non québécoises. En outre, le Québec maintient en vigueur le *Règlement sur le camionnage en vrac*.

Pour être conforme à l'Accord, les scénarios ne doivent pas constituer un obstacle au commerce des services et doivent assurer aux transporteurs des autres provinces un traitement non-discriminatoire.

Je crains que la mise en œuvre des scénarios 3 et 4 constituent un obstacle au commerce. Elle pourrait induire l'introduction de clauses restrictives qui ne poursuivraient pas les objectifs légitimes énumérés à l'Accord. Une clause de rémunération minimale ou une clause d'ancienneté dans une convention collective, par exemple, n'auraient pas pour objectif de protéger la santé des travailleurs.

Ainsi, je suggère d'écarter les scénarios 3 et 4 en ce que leur mise en œuvre pourrait fort probablement constituer un obstacle au commerce contrairement à l'article 1407 de l'ACI. Toutefois, si l'un de ces deux scénarios devait être adopté, il devrait être notifié au Comité du commerce intérieur (art. 1409) et pourrait être contesté par une partie à l'Accord (art. 1412).

8. Les personnes visées et les balises suggérées

Le rapport du Comité fait plusieurs constats qu'il est utile de résumer rapidement:

Il rejette les scénarios suivants :

- a) le statu quo ;
- b) le statut du camionneur inspiré de la loi sur les artistes ;
- c) le régime sectoriel syndical ;
- d) celui mis de l'avant par la F.T.Q. et qui est différent des scénarios proposés par le Comité ;
- e) de plus, le Comité croit, avec justesse, qu'il n'y a pas lieu de mettre en place un régime particulier pour les camionneurs-propriétaires.

La solution retenue est de remettre au CCTMO la tâche de revoir, de façon globale, toute la question du travailleur autonome, y compris celle du camionneur-propriétaire, et d'apporter, s'il y a lieu, des modifications au *Code du travail*.

Cependant, le rapport suggère des balises au CCTMO. Ces balises, selon le rapport du Comité, sont inspirées de régimes existants dans d'autres juridictions canadiennes. Cette affirmation m'apparaît inexacte, suite aux remarques que j'ai faite ci-dessus, quant à la législation canadienne.

En effet, les balises ne sont ni plus ni moins qu'une version modifiée de la loi sur le statut des artistes, pourtant un scénario rejeté par le Comité. Les balises suggérées peuvent s'avérer dangereuses et créer plus de problèmes que ceux que l'on prétend vouloir régler.

Nous pouvons résumer les balises contenues dans le rapport du Comité comme suit :

- Le regroupement volontaire des camionneurs-propriétaires par secteur ou sous-secteur ;
- Le regroupement des employeurs d'un secteur ou sous-secteur dans une association reconnue pour fins de négociations avec le regroupement des camionneurs-propriétaires reconnus. A défaut d'une association reconnue, l'association syndicale négociera avec chaque employeur.

Ces balises ne distinguent pas le type de camionnage, soit en vrac (forêt ou agrégats), soit le camionnage général. Elles s'adressent à tout type de camionnage sans distinguer entre la sous-traitance et les autres situations. Pire, elles risquent d'entraîner à court terme, la disparition du camionneur-propriétaire tel que défini dans le rapport. En effet, il est à prévoir que les entreprises, dans un contexte concurrentiel feront, soit appel à des entreprises inter-provinciales ou favoriseront les camionneurs-propriétaires qui posséderont plus d'un camion. L'objectif visé par le Comité, soit de fournir aux plus vulnérables une alternative à la déréglementation, ne sera pas atteint. Bien au contraire, même si selon les statistiques 71% des entreprises de camionnage ne comportent qu'un seul véhicule, cela n'empêchera pas, avec de

telles balises proposées par le Comité, une diminution de l'utilisation des services des camionneurs-propriétaires, tels que définis dans le rapport du Comité, au profit des entreprises échappant à ces contraintes.

De plus, comment pratiquement départagé dans un secteur ou un sous-secteur «l'entrepreneur dépendant », quels seront les critères ? Il ne faut jamais perdre de vue que les camionneurs-propriétaires sont des entreprises malgré la petite taille de certaines. Ils ont choisi cette voie et retirent les avantages accordés par différentes lois aux entreprises.

Au surplus, si la conclusion du Comité est de privilégier le CCTMO sur cette question, il devient inutile, voire même contradictoire, de fixer des balises et, encore plus, de suggérer une voie accélérée.

9. Conclusions

Je crois qu'il faut écarter toute solution hâtive et basée sur un régime de négociation collective de conditions de travail.

En effet, comme je l'ai exprimé ci-dessus, les balises proposées par le rapport ne sont pas réalistes et conduiront, à court terme, à la disparition progressive du camionneur-proprétaire (1 seul camion). Ce rapport illustre bien la difficulté qu'il y a à vouloir encadrer dans un régime de rapports collectifs du travail, une personne qui a décidé d'avoir son entreprise, si petite soit-elle. Il s'agit évidemment de deux notions qui m'apparaissent incompatibles. À quand les syndicats d'entreprises ?

De plus, le rapport, dans ses recommandations, écarte le fait que l'APCRIQ et la COOP, deux associations qui regroupent des camionneurs-proprétaires, s'opposent vigoureusement à tout régime de rapports collectifs du travail menant à la négociation collective de conditions de travail.

N'ignorons pas non plus que la FTQ a rejeté tous les scénarios proposés par le Comité pour en suggérer un qui était tout à fait distinct.

Il n'y a pas de consensus entre les différentes associations syndicales quant au modèle qu'il souhaiterait voir mettre en place. Il n'y a aucune législation provinciale ou fédérale dans le domaine du camionnage qui s'approche des balises et de la voie accélérée proposée par le Comité. Il n'y a aucune étude rigoureuse de disponible sur les conditions de travail des camionneurs-proprétaires. Il n'y a aucune donnée fiable sur les activités dans le camionnage général et dans le camionnage en vrac pour la forêt.

Devant de tels faits, comment apporter une solution à des problèmes, s'il y en a, dont nous ignorons les éléments essentiels. Nous risquons, pour ces raisons, d'avancer des solutions qui n'en sont pas.

Le rapport Reed Scowen de 1986 concluait ainsi à la page 225 :

« Par contre, le Groupe de travail reconnaît que la tradition de protectionnisme profondément ancrée dans ce secteur a créé des conditions difficiles à modifier. Il n'a, par contre, reçu aucune démonstration qui le convainque que la réglementation puisse faire mieux que le marché concurrentiel pour développer un secteur efficace, pour offrir des prix plus souples et pour rendre justice non seulement à ceux qui font partie de cette industrie mais aussi à ceux qui voudraient y entrer.

Néanmoins, le Groupe de travail est d'avis que l'industrie aura besoin d'une période de transition suffisante pour s'adapter à de nouvelles règles du jeu. »

Je crois que le statu quo, tel que défini dans le rapport du Comité, est la voie à privilégier alors que le CCTMO étudiera l'ensemble des questions reliées au travailleur autonome.

De plus, je crois qu'il faut laisser les forces du marché s'exercer librement ainsi que de donner le temps nécessaire pour que la loi 430 puisse faire son œuvre.

Le tout respectueusement soumis.

Le 2 avril 1999

Me Michel Towner