

Rapport final du comité d'experts sur le statut des camionneurs-proprétaires

Un PAS majeur dans la bonne direction

par Jacqueline de Bruycker

Le comité d'experts sur le statut des camionneurs-proprétaires recommande au gouvernement de reconnaître aux camionneurs-proprétaires le droit de s'associer en vue de négocier collectivement leurs conditions de travail.

Cette recommandation se retrouve au coeur du rapport final du comité d'experts déposé le 9 avril. Le comité a été mis sur pied par Québec à la suite de l'entente historique conclue le 26 octobre 1998 avec la Coalition formée du Syndicat des routiers autonomes du Québec (SRAQ), la Centrale des syndicats démocratiques (CSD) et l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) après plusieurs jours d'intenses négociations.

Le comité d'experts endosse donc la principale revendication pour laquelle le SRAQ, affilié à la CSD, lutte depuis sa fondation. Pour la première fois, des travailleurs autonomes, qui ne disposent d'aucun droit, qui ne figurent nulle part dans le Code du travail, se voient reconnaître le droit fondamental de s'associer et de négocier, un droit dont l'exercice est depuis longtemps déjà reconnu par l'Organisation internationale du travail (OIT). Pour les camionneurs-proprétaires, c'est un pas majeur vers une amélioration substantielle de leurs conditions de vie et de travail dans une optique de dignité, d'équité et de sécurité.

Aucun contrôle

Actuellement, les camionneurs-proprétaires n'ont aucun contrôle sur leurs conditions de travail, qu'il s'agisse des heures de travail, de la protection sociale, des tarifs ou des contrats. C'est un contrat d'adhésion qu'on leur demande de signer. La seule décision qui leur appartient en propre, est de refuser d'effectuer un voyage si les conditions

Suite à la page 8

qui leur sont faites ne leur conviennent pas. Mais cela pourrait leur coûter cher, très cher, car ils courent le risque de se retrouver à la rue ou sur une liste noire, attendant en vain d'effectuer un prochain voyage.

« Le seul choix que le camionneur-proprétaire 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 », reconnaît le comité d'experts.

Du même souffle, il ajoute que cette forme d'organisation n'est cependant pas le propre des camionneurs-proprétaires. C'est à toute une nouvelle catégorie de travailleurs en émergence qu'elle s'applique, soit les travailleurs autonomes « qui échappent trop souvent à la législation du travail ou à certaines législations à caractère social qui ont d'abord été conçues en fonction de relations de travail stables qualifiées par le lien de salariat et la subordination juridique ».

Aussi, le comité d'experts a-t-il jugé approprié d'inscrire la question du droit d'association et de négociation des camionneurs-proprétaires dans la problématique plus large qu'est celle des travailleurs autonomes et de proposer au gouvernement une révision du Code du travail pour en définir les modalités d'application.

Cette recommandation tient compte également du fait que le Comité consultatif du travail et de la



main-d'œuvre (CCTM) se penche actuellement sur une refonte des lois du travail, avec l'intention d'examiner la question des

travailleurs autonomes et de s'attaquer à la définition de salarié et à celle d'employeur.

Un cadre de travail

Comme l'industrie du camionnage affiche certaines caractéristiques qui lui sont propres et qu'elle est tributaire d'accords commerciaux qui lient le Canada et le Québec, comme l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) ou l'Accord sur le commerce intérieur (ACI), le comité d'experts propose au CCTM certaines balises pour orienter son travail, soit :

- l'industrie du camionnage ne constitue pas un bloc homogène : multiplicité des secteurs, des marchés, des activités, des règles d'exécution du travail. Le regroupement des camionneurs-proprétaires dans une seule unité pour fins de négociations ne refléterait pas cette diversité;
- le gouvernement devra, après consultation des intervenants, définir les différents sous-secteurs qui composent l'industrie du camionnage;
- l'adhésion des camionneurs-proprétaires doit être volontaire;
- une association n'aura le droit de négocier que si elle est reconnue, c'est-à-dire si elle regroupe la majorité absolue des camionneurs-proprétaires d'un secteur ou d'un sous-secteur, à l'échelle du Québec ou pour une région donnée;
- un mode de regroupement des employeurs doit

être prévu pour fins de négociations.

Le comité d'experts insiste surtout sur l'urgence d'agir car le dernier pan de la réglementation s'effondrera le 1^{er} janvier 2000, frappant de plein fouet le transport en vrac et le livrant à la même concurrence déloyale, effrénée que connaissent depuis une dizaine d'années les camionneurs-proprétaires du transport général.

Si le gouvernement est incapable à l'intérieur de cet échancier de modifier le Code du travail, d'y inscrire la notion de travailleur autonome et de définir les droits qui lui seront reconnus, le comité propose une solution de rechange. Il s'agit d'introduire dans le Code du travail des dispositions particulières pour les camionneurs-proprétaires, afin qu'ils ne soient plus isolés, exploités à la merci de tout le monde et face à la dure loi du marché. Des conditions de travail, que vivent quotidiennement les camionneurs-proprétaires du transport général et qui, demain, deviendront le lot de ceux qui oeuvrent dans le transport en vrac.

L'urgence d'agir est réelle pour les camionneurs-proprétaires à bout de ressources, à bout de souffle, et le gouvernement ne peut plus l'ignorer.

Il est à noter qu'un des trois membres du comité d'experts, M^e Michel Towner, représentant des donneurs d'ouvrage, a exprimé sa dissidence. Il écarte « toute solution hâtive basée sur un régime de négociation collective de conditions de travail », privilégiant le statu quo tout en invitant le CCTM à étudier l'ensemble des questions reliées au travailleur autonome. ☀

Une première reconnaissance

La CSD

Première et seule organisation syndicale à avoir mis sur pied une structure d'accueil pour les travailleurs autonomes du transport routier, la Centrale des syndicats démocratiques (CSD) a fait la preuve qu'elle avait la capacité et le pouvoir de faire bouger le gouvernement afin que les camionneurs-proprétaires puissent travailler dans la dignité.

Consultée et écoutée par les intervenants de l'industrie du transport, la CSD dispose de l'expertise et de toute la crédibilité voulue pour imposer aux donneurs d'ouvrage le point de vue des camionneurs-proprétaires et décrocher pour eux de meilleures conditions de travail et de vie.

Grâce à la nouvelle solidarité qui unit aujourd'hui tous les camionneurs-proprétaires du Québec, qu'ils oeuvrent dans le transport général ou le transport en vrac, la CSD a relevé ce défi de taille et écrit une nouvelle page d'histoire de l'industrie du camionnage.

Un long cheminement

Aux lendemains de l'adoption de la *Loi sur le camionnage*, qui amorçait le mouvement de déréglementation, nombre de camionneurs-proprétaires, poussés par leurs employeurs ont troqué le statut de salariés pour celui de travailleurs autonomes. L'idée était séduisante, mais elle a vite tourné au cauchemar.

Isolés, confrontés à la précarité, à l'appauvrissement, les camionneurs-proprétaires ont vu dans le regroupement

écrit une page d'histoire

en syndicat une porte de sortie, la seule façon pour eux d'améliorer leur revenu, leurs conditions de vie. La CSD leur a donné le tremplin dont ils avaient besoin, mis à leur disposition son expertise, ses ressources et bâti avec eux et pour eux les assises d'un syndicat, vraiment adapté à leurs besoins.

Dès la création du Syndicat des routiers autonomes du Québec inc. (SRAQ) en janvier 1997, les camionneurs-proprétaires ont rejeté le recours à la négociation de conventions collectives par établissements avec les transporteurs comme le veut le régime actuel, ils ont plutôt retenu une approche qui cadrerait mieux avec la réalité qu'ils vivaient. La stratégie d'intervention et d'action qu'ils se sont donnée, repose sur deux axes principaux : d'une part, effectuer les représentations nécessaires auprès de Québec et d'Ottawa afin qu'ils modernisent la législation actuelle et l'adaptent à leurs besoins, à leurs revendications et d'autre part, tisser entre eux de véritables liens d'entraide.

La décision du ministère des Transports du Québec de déposer un projet de loi afin de définir un nouvel encadrement pour le transport routier a suscité beaucoup d'espoirs parmi les camionneurs-proprétaires, mais il fut de courte durée. Au lieu de mettre en place des règles minimales pour encadrer le recours aux services en sous-traitance des camionneurs-proprétaires, au lieu de corriger les injustices et les abus dont ils

étaient victimes, le gouvernement accouchait d'une réforme qui ne visait que la protection du réseau routier et la sécurité routière.

La fin de non-recevoir de Québec aux revendications des camionneurs-proprétaires du transport général, la disparition le 1^{er} janvier 2000 de toute réglementation dans le transport en vrac ont conduit l'été dernier le SRAQ et la CSD à former une coalition avec l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI). Pour la première fois, les camionneurs-proprétaires du Québec étaient réunis sous une même bannière, un événement sans précédent.

Un nouveau modèle

La Coalition a défini sa plateforme, qui reposait sur un nouveau modèle de relations de travail avec la reconnaissance aux camionneurs-proprétaires de la liberté d'association, la protection de leur droit d'organisation et de négociation, l'application de la formule Rand et l'établissement de négociations sur une base sectorielle. Un encadrement législatif viable et équitable enchâssant ce nouveau régime.

Pour donner plus de poids à leurs demandes, les camionneurs-proprétaires ont multiplié les manifestations pour finalement enclencher à la fin du mois d'octobre un mouvement de grève à travers tout le Québec.

La nouvelle solidarité développée au sein de la Coalition a permis, au terme d'intenses négociations, d'arracher au gouvernement



N'oubliez pas de signer la carte-pétition « L'esclavage, j'en ai assez ! » disponible dans la plupart des *truck stop* du Québec ou composez le 1 888 350-5100.

une entente historique, par laquelle Québec s'engageait à agir rapidement pour améliorer les conditions de travail des camionneurs-proprétaires et définir leur statut juridique. Cette entente reconnaissait également aux camionneurs-proprétaires l'importance de se regrouper et de négocier collectivement leurs conditions de travail.

C'est en réponse à cet engagement qu'un comité d'experts a été formé et a mené ses travaux.

« L'approche adoptée par le comité d'experts est novatrice, pleine de bon sens, c'est une réponse moderne à cette nouvelle réalité que représentent les travailleurs autonomes du transport routier. Grâce à l'expertise qu'elle a acquise dans l'industrie du camionnage, la CSD a contribué à faire avancer le débat, d'une part en donnant aux camionneurs-proprétaires un nouveau rapport de force vis-à-vis les donneurs d'ouvrage, le gouvernement et d'autre part, en obtenant que le droit fondamental d'association et de négociation soit

reconnu à des gens qui jusqu'ici n'en avaient aucun. C'est un tournant majeur non seulement pour l'industrie du transport, mais aussi pour l'ensemble des travailleurs autonomes », explique **François Vaudreuil**, le président de la CSD.

Quant au président du SRAQ, **Roland Shink**, il affirme que « maintenant que les balises ont été clairement définies par le comité, nous allons mettre tout notre poids dans la balance pour que le 1^{er} janvier 2000, les nouvelles règles de jeu soient établies. Nous veillerons également à ce que le gouvernement du Québec respecte son engagement à l'effet de défendre auprès d'Ottawa la reconnaissance de notre droit d'association et de négociation. De notre côté, nous ferons les représentations qui s'imposent auprès du gouvernement. Rien ne doit empêcher la mise en application du nouveau régime de relations de travail dès le début de l'an prochain. »

Au lendemain du dépôt du rapport, la CSD a immédiatement pris contact avec la ministre du Travail, Diane Lemieux, pour lui demander de donner suite aux recommandations formulées par le comité d'experts. ☀