

# Le convoi de la solidarité

par Jean-Claude Dufresne, Jacqueline de Bruycker et Normand Pépin

Hier encore, on savait peu de choses à leur sujet. Pourtant, on croyait les connaître. Partageant les routes avec eux, on y côtoyait leurs machines. Et quelles machines ! Poids lourds aux chromes rutilants, aux peintures éclatantes, véritables mastodontes de métal et de verre. Il fallait être riche, croyions nous, pour posséder de telles machines.

Par les actions qu'ils ont déployées au cours des derniers mois, les camionneurs-proprétaires ont réussi à dissiper ce mirage. La route aura quand même été longue.

Amorcée en 1988, la déréglementation de l'industrie du transport en transforme radicalement le visage. Elle secoue les assises des rapports entre employeurs et salariés. Dans ce nouvel environnement, les travailleurs craignent la perte de leur emploi, voire, la fermeture de leur entreprise. Ils acceptent des concessions jusqu'alors inimaginables.

Au fil des ans, de nombreux industriels et commerçants abandonnent leurs activités de transport et les confient en sous-traitance. Dans le même élan, des transporteurs licencient leurs salariés et recourent aux camionneurs-proprétaires.

Le rêve d'un nouvel Eldorado est proposé aux salariés. Devenir leur propre patron ! Si certains s'engagent volontairement dans cette voie, plusieurs y sont contraints. Ils sont ainsi confrontés pour la première fois à la règle du «C'est à prendre ou à laisser».

Bannis du champ des relations du travail, projetés dans celui des relations d'affaires, ces travailleurs sont livrés aux règles féroces de la concurrence. Isolés, ils ne bénéficient d'aucun soutien pour faire face aux nouvelles responsabilités qui leurs incombent. Pour survivre, ils sont astreints à travailler de plus en plus, gagnant de moins en moins. Ils perdent tout contrôle sur leurs conditions de travail et de vie. Certains d'entre eux, à bout de souffle, abandonnent ce métier qu'ils aiment tant. D'autres, trop nombreux, font des pieds et des mains pour le conserver mais, finalement, sont acculés à la faillite.

Des camionneurs-proprétaires sont convaincus que pour s'en sortir, ils doivent se regrouper. Diverses associations voient le jour. Elles visent surtout la création de groupements d'achat et le support des travailleurs dans la gestion de leur entreprise. Elles ne peuvent les sortir du cul-de-sac que représente leur absence de pouvoir face à leurs donneurs d'ouvrage. Ces tentatives déçoivent les travailleurs et laissent à plusieurs d'entre eux un goût amer.



## À la tête du convoi, sur une nouvelle piste

Pourtant, certains demeurent convaincus de la nécessité d'une démarche collective. Leur détermination aboutira à la création de la première structure d'accueil offerte aux camionneurs-proprétaires par une organisation syndicale. Avec la CSD, **le 11 janvier 1997**, ils fondent le Syndicat des routiers autonomes du Québec, le SRAQ. Un membre de ce groupe, Roland Shink, en deviendra le président. Une nouvelle voie est enfin offerte aux camionneurs-proprétaires !

- **21 juin 1997**, réunis en assemblée générale, les membres du SRAQ adoptent leur cahier de revendications. Il propose une série de mesures pour faire cesser les abus dont ils sont victimes. Parmi celles-ci, la charte de sous-traitance. Elle vise à établir un nouvel équilibre entre les responsabilités qui incombent aux camionneurs-proprétaires et celles de leurs donneurs d'ouvrage en proposant notamment l'établissement d'un contrat-type..
- **19 août 1997**, le ministre des Transports du Québec, Jacques Brassard, procède à une consultation publique visant la définition d'un nouvel encadrement du transport routier. Le SRAQ y participe et présente son cahier de revendications.
- **27 mars 1998**, à l'initiative du SRAQ, des centaines de camionneurs-proprétaires se joignent à un convoi se déplaçant entre Québec et Montréal. Ils dénoncent leurs piètres conditions de travail et réclament une réglementation adaptée à leurs besoins.
- **26 avril 1998**, manifestation d'une centaine de camionneurs-proprétaires, membres du SRAQ, devant les bureaux du ministre Brassard, à Montréal.
- **mai 1998**, dépôt à l'Assemblée nationale du projet de loi 430, par le ministre Brassard. Il propose un nouvel encadrement du transport routier en matière de sécurité et de protection du réseau. Toutefois, il demeure muet en regard des aspirations des camionneurs-proprétaires.
- **5 juin 1998**, la CSD et le SRAQ soumettent leur cahier de revendications aux députés réunis à l'occasion de la Commission parlementaire chargée de l'étude du projet de loi 430.
- **18 et 19 juin 1998**, contestant le projet de loi, des membres du SRAQ s'immobilisent aux abords de plusieurs routes du Québec pour réitérer leur appui aux revendications soumi- ses. Ils sont imités par de nombreux autres camionneurs. Malgré leur opposition, Québec adopte le projet de loi 430.

## Des routes se croisent

- **été 1998**, les Métallos (FTQ) forment un regroupement à l'intention des camionneurs-proprétaires.
- **septembre 1998**, la CSD, le SRAQ, et l'ANCAI (l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants) créent une coalition.
- **25 octobre 1998**, des membres de la coalition CSD - SRAQ - ANCAI se regroupent sur les routes du Québec. Ils tiennent ainsi à exprimer leur ras-le-bol et à dénoncer l'intransigeance du ministre des Transports face à leurs revendications.
- Quelques heures plus tard, une entente entre Québec et la Coalition met fin aux manifestations. Le gouvernement s'engage à mettre en place les mesures requises, y compris les mesures législatives, pour améliorer les conditions de travail des camionneurs-proprétaires et définir leur statut juridique. L'entente reconnaît également l'importance, pour les camionneurs-proprétaires, de se regrouper et de négocier collectivement leurs conditions de travail.
- **novembre 1998**, la CSN emboîte le pas et fonde un syndicat provincial de camionneurs.
- **25 janvier 1999**, le comité d'experts, formé pour donner suite à l'entente du 25 octobre, débute ses travaux. Il procède à une analyse approfondie du statut de camionneur-proprétaire.
- **9 avril 1999**, dépôt du rapport du comité d'experts. Sa recommandation, modifier le Code du travail pour permettre aux camionneurs-proprétaires de se syndiquer afin de pouvoir négocier collectivement. L'urgence d'agir, que commande la déréglementation prévue pour janvier 2000, dans le cas du transport des matières en vrac, l'amène même à préconiser, si cela s'avérait nécessaire, à l'adoption rapide d'une législation spécifique aux camionneurs-proprétaires.
- **juin 1999**, dans le cadre des travaux entourant la réforme du Code du travail, une coalition formée de la CEQ, de la CSD, de la CSN et de la FTQ enjoint le gouvernement à agir, dans la foulée du rapport du comité d'experts.

Suite à la page 14

• **3 octobre 1999**, l'apathie du gouvernement face aux conclusions du comité d'experts vient à bout de la patience des camionneurs-proprétaires.

D'abord en Abitibi, des membres du SRAQ lancent ce qui deviendra un vaste mouvement de protestation. Ils immobilisent leurs véhicules aux abords des routes. La CSD mobilise immédiatement ses ressources et appuie ce mouvement spontané. Les camionneurs-proprétaires s'insurgent contre les hausses de prix du carburant et, une fois encore, réclament le droit à la syndicalisation.

• Dans les jours qui suivent, les sites de mobilisation se multiplient et prennent de l'ampleur. Le 6 octobre, on en dénombre 27. Près d'une dizaine de milliers de camionneurs ont participé ou signifié leur appui par un moyen ou un autre. Les médias commencent à faire état de pénuries de marchandises dans certaines régions.

• **7 octobre 1999**, la CSN tient une conférence de presse et elle annonce qu'elle joint le mouvement de protestation. Dans les heures qui suivent, une nouvelle coalition est née. En conférence de presse, les présidents des deux centrales s'engagent à tout tenter pour éviter que les pénuries ne gagnent des biens essentiels comme la nourriture, les médicaments et le combustible.

• **8 octobre 1999**, les grandes entreprises de camionnage et le procureur général du Québec obtiennent des injonctions ordonnant à la CSD et au SRAQ de cesser tout moyen de pression. Ces ordonnances vont jusqu'à permettre aux agents de la paix d'arrêter et d'amener toute personne qu'ils croient en train d'enfreindre l'injonction.

Le même jour, les présidents de la CSD et de la CSN, dénoncent l'absurdité et l'illégalité d'un tel jugement. Ils réaffirment que ce mouvement de protestation appartient aux travailleurs qui l'ont initié.

Ils entreprendront donc une tournée d'assemblées, dans les diverses régions du Québec, et les camionneurs seront informés et appelés à prendre leurs décisions.

• **9 et 10 octobre 1999**, les camionneurs sont réunis en assemblée dans diverses régions du Québec. Très majoritairement, ils refusent de se plier à l'ordonnance de la Cour.

• **11 octobre 1999**, s'arrogant des pouvoirs extraordinaires que lui accorde cette injonction, la police procède à des arrestations. Un conseiller syndical de la CSD, Denis Giguère, est arrêté dans un restaurant. Trois camionneurs sont également mis aux arrêts.

• **12 octobre 1999**, la police multiplie ses interventions et les camionneurs-proprétaires sont délogés de leurs sites.

• **13 octobre 1999**, la CSD et la CSN s'adressent aux tribunaux pour contester l'ordonnance d'injonction.

• **15 octobre 1999**, le ministre des Transport, Guy Chevrette, rencontre les représentants de la CSD et de la CSN. Le gouvernement annonce alors son intention de légiférer afin de solutionner les divers problèmes de l'industrie du camionnage. À cette fin, il met en place un forum qui devra dresser un portrait de divers aspects de l'industrie comme, les conditions de travail, la tarification et la sécurité.

• **21 octobre 1999**, le Forum sur le camionnage général débute ses travaux.

• Depuis les manifestations d'octobre 1999, tous les regards sont tournés vers les camionneurs-proprétaires. Dans les journaux, à la télévision et dans les stations de radio, les conditions de travail et de vie des camionneurs-proprétaires défraient la manchette.

• **janvier 2000**, le rapport-synthèse des travaux du Forum est déposé.

• **25 février 2000**, le ministre Chevrette rencontre les représentants des centrales syndicales. Il annonce enfin la création immédiate d'un mécanisme permanent de concertation qui aura, entre autres objectifs, celui d'établir un contrat-type.

## Vers un avenir meilleur

Nommée Forum transitoire, la table de concertation créée le 25 février sert à établir des consensus entre les parties (organisations syndicales, associations patronales et représentants du gouvernement) en ce qui a trait au contenu du projet de loi, en commençant par la définition du camionneur-proprétaire qui sera visé par la loi. À ce jour, trois rencontres ont été tenues et les discussions se poursuivent sur l'ossature que pourrait prendre le contrat-type (taux minimal pour le camionneur-proprétaire, partage des responsabilités et des coûts d'entretien du camion et de la remorque, compensation quelconque

en cas de hausse du prix du carburant, etc.).

L'adoption du contrat-type permettra de civiliser les relations entre donneurs d'ouvrage et camionneurs-proprétaires grâce à l'amélioration des conditions de travail des camionneurs-proprétaires puisqu'il contiendra des clauses que tous les intervenants de l'industrie devront respecter, évitant ainsi que les camionneurs-proprétaires soient obligés de sabrer dans leurs maigres revenus dans le seul espoir de décrocher un contrat de transport.

C'est à partir de cette toile de fond que les représentants de

la CSD, à la réunion du 6 avril 2000 du Forum sur le camionnage général, ont réussi à établir un consensus avec les autres organisations syndicales sur le fait que non seulement le projet de loi devait être déposé et adopté avant la fin de la présente session parlementaire (soit avant le 23 juin 2000) mais que celui-ci devait être accompagné du règlement qui mettra en vigueur le contrat-type. La CSD refusait ainsi que le projet de loi ne soit une coquille vide, de même qu'elle s'insurgeait contre le fait que le règlement risquait de n'être adopté qu'à l'automne. La CSD juge en effet qu'il y a urgence

d'agir pour permettre aux camionneurs-proprétaires de travailler dans la dignité et que c'est le contrat-type qui est maintenant la pièce maîtresse de la partie qui est en train de se jouer puisque c'est grâce à lui que les conditions de travail et de vie des camionneurs-proprétaires changeront durablement.

Le ministre Chevrette a annoncé qu'il fera connaître les orientations ministérielles aux parties présentes à la table de concertation vers la mi-mai et la CSD sera aux premières loges pour réagir et remettre le dossier sur ses rails si le ministre se montrait tenter par un autre report. ☀