

**POSITION DE LA CSD
SUR LE PROJET DE LOI 135**

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES TRANSPORTS

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ
DEVANT LA
COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT**



CENTRALE DES SYNDICATS DÉMOCRATIQUES
6 juin 2000

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	1
Introduction	2
La CSD à la tête du convoi	4
Sur une nouvelle piste	6
Certaines lacunes à souligner	11
Conclusion	20



PRÉSENTATION

La CSD est la première centrale syndicale à avoir créé une structure d'accueil pour les camionneurs-propriétaires. Fondé le 11 janvier 1997, le Syndicat des routiers autonomes du Québec, le SRAQ, est né de la volonté et des aspirations de ses membres à travailler et vivre dans la dignité.

Pour eux, la voie collective était devenue la seule valable pour leur permettre de sortir du cul-de-sac que représente leur absence de pouvoir face à leurs donneurs d'ouvrage.

Le 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-propriétaires et celles de leurs donneurs d'ouvrage en proposant notamment l'établissement d'un contrat-type.

INTRODUCTION

Le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, a déposé à l'Assemblée nationale, le 11 mai dernier, le projet de loi 135 intitulé « *Loi modifiant la Loi sur les transports* ».

Comme le disent si bien les notes explicatives, « *ce projet de loi propose l'institution du Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage afin de favoriser la concertation des principaux intervenants de l'industrie du camionnage général au Québec* ».

La CSD tient à saluer l'initiative de Monsieur Chevrette qui est celle de l'ouverture de nouvelles pistes à explorer pour intervenir sur les rapports sociaux en vue de permettre une plus grande justice sociale.

En effet, le ministre des Transports aurait pu choisir de ne pas intervenir sous prétexte qu'une intervention de ce type irait à l'encontre même de la tendance actuelle, qui est d'abandonner toute réglementation économique, fusse-t-elle des plus minimales, tout en maintenant par ailleurs, voire en les renforçant, les réglementations relatives à la sécurité et à la protection du réseau routier.



Non, Monsieur Chevrette a plutôt choisi une solution qui vise à civiliser les rapports entre les principaux intervenants de l'industrie du camionnage général au Québec.

L'institution du Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage vise, en effet, à institutionnaliser les discussions entre les divers intervenants parce que les problèmes vécus dans l'industrie du camionnage sont maintenant reconnus.



LA CSD À LA TÊTE DU CONVOI

La route aura été longue pour les camionneurs-proprétaires qui, trop souvent, en tant que maillons faibles — parce que laissés sans protection — de la chaîne de transport, ont écopé de toutes les dégradations possibles et imaginables de leurs conditions de travail.

Le 11 mai dernier, le ministre des Transports nous a livré la preuve manifeste qu'il entendait définir un modèle innovateur afin d'encadrer les relations entre des travailleurs autonomes et leurs donneurs d'ouvrage.

Bien sûr, la solution du contrat-type ne passe pas par une modification du Code du travail, comme nous le revendiquons encore récemment pour les camionneurs-proprétaires. La CSD avait fait cette proposition suite à la Commission parlementaire chargée de l'étude du projet de loi 430, la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

Le 5 juin 1998, lors de cette Commission, le ministre des Transports de l'époque, M. Jacques Brassard, avait estimé que la charte de sous-traitance soumise par le SRAQ-CSD, dont la pièce maîtresse est le contrat-type, relevait plus de la compétence du ministère du Travail que de celle des Transports. « *Vous revendiquez un certain nombre*



de protections de nature législative qui s'apparente, d'une certaine façon, à ce qu'est une convention collective dans le monde du travail, disons, appelons-le traditionnel », notamment en réclamant la Formule Rand, avait-il déclaré avant de nous renvoyer au ministère du Travail.

Nous avons exploré cette voie aussi loin que l'on a pu et, même le rapport du Comité d'experts, mis sur pied suite à la mobilisation des membres de la coalition CSD-SRAQ-ANCAI (Association nationale des camionneurs artisans indépendants) en octobre 1998, a conclu dans le même sens. Connu sous le nom de Rapport Bernier (du nom de son président), le rapport du Comité d'experts, déposé le 9 avril 1999, recommande de modifier le Code du travail pour permettre aux camionneurs-propriétaires 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, l'adoption rapide d'une législation spécifique aux camionneurs-propriétaires.



SUR UNE NOUVELLE PISTE

Le gouvernement a, de toute évidence, souhaité ne pas donner suite aux recommandations du Rapport Bernier puisque celui-ci est resté lettre morte. Cette inaction, alliée à la conjoncture de flambée du prix du carburant, pousse les membres du SRAQ-CSD, suivis quelques jours plus tard des membres du SNTR (CSN), à mettre sur pied des sites de mobilisation un peu partout au Québec, en immobilisant leurs poids lourds aux abords des routes. Non seulement s'insurgent-ils contre les hausses de prix du carburant, mais ils réclament, une fois de plus, le droit de se regrouper pour pouvoir négocier collectivement leurs conditions de travail, au nombre desquelles ils souhaitent retrouver des mécanismes de protection contre les hausses subites du prix du carburant.

Les négociations qui s'ensuivent conduisent à la création du *Forum sur le camionnage*. Suite à une rencontre avec les représentants de la CSD et de la CSN, le 15 octobre 1999, le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, avait annoncé l'intention du gouvernement de légiférer afin de solutionner les divers problèmes de l'industrie du camionnage. Le forum débuta ses travaux le 21 octobre suivant, avec pour mandat de dresser un portrait de divers aspects de l'industrie, en particulier des conditions de travail, de la tarification et de la sécurité. Le rapport-synthèse des travaux du forum était déposé en janvier 2000.



Le 25 février dernier, le ministre Guy Chevrette rencontrait les intervenants de l'industrie du camionnage pour leur annoncer la création d'un mécanisme permanent de concertation qui aura, entre autres objectifs, celui d'établir un contrat-type.

Bien que la voie du contrat-type ne passe pas par une inclusion des travailleurs autonomes sous l'égide du Code du travail, la CSD tient à souligner que c'est la voie que les membres du SRAQ avaient choisie dans le cahier de revendications adopté en assemblée générale, le 21 janvier 1997.

Cette voie, même si elle n'assimile pas les autonomes aux salariés au sens du Code, permet aux camionneurs-proprétaires de briser leur isolement, de se regrouper au sein des regroupements de leur choix, en plus d'établir pour eux des protections minimales. Ainsi, grâce au contrat-type, les camionneurs-proprétaires ne seront plus soumis à un contrat d'adhésion, c'est-à-dire un contrat où rien n'est négociable, un contrat à prendre ou à laisser.

Grâce au forum institué par le projet de loi 135, les camionneurs-proprétaires auront en permanence l'occasion de s'exprimer et de participer aux débats, alors qu'auparavant ils en étaient exclus.



Quant à savoir si le modèle proposé pour les autonomes de l'industrie du camionnage général pourra être transposé aux autres secteurs de l'économie, c'est-à-dire pour l'ensemble des travailleurs autonomes, la CSD continue de penser qu'une approche globale en vertu du Code du travail aurait été préférable.

Cependant, la CSD ne sera certainement pas un frein au développement de solutions autres pour civiliser les relations entre donneurs d'ouvrage et camionneurs-propriétaires parce que ces derniers attendent depuis trop longtemps de sortir des conditions exécrables qui sont les leurs, du fait qu'ils ne peuvent négocier quoi que ce soit depuis la déréglementation du secteur en 1988.

La CSD tient quand même à servir une mise en garde : comme on n'a pas choisi la voie de la réforme du Code du travail, la voie du contrat-type nous amène à nous questionner sur la constitutionnalité de la mesure s'il n'y a pas de réciprocité du côté du gouvernement fédéral.

C'est pourquoi la CSD fait appel à la concertation de tous les intervenants de l'industrie du camionnage et du gouvernement du Québec pour faire la promotion auprès du gouvernement fédéral de nos préoccupations et pour lui faire partager et avaliser les



avenues de solutions développées au Québec. Soulignons que des ouvertures de ce côté ont été faites par le passé. En effet, lors de la XI^e Conférence interaméricaine des ministres du Travail qui s'est tenue au Chili, à Vina del Mar, en octobre 1998, le ministre du Travail du Canada de l'époque, M. Lawrence MacAulay, reconnaissait dans sa déclaration l'importance d'innover, tout comme l'urgence de poser des gestes concrets face à l'émergence de nouvelles formes de travail. « *De plus en plus de gens travaillent selon des formules différentes de l'emploi à long terme. Le travail subit de profondes transformations. Nous savons tous que le travail à temps partiel et le travail autonome gagnent du terrain, comme d'ailleurs le télétravail, le travail à domicile et les petites entreprises innovatrices. Dans ce contexte, il nous faut penser à de nouvelles approches. Au Canada, par exemple, la Loi sur le statut de l'artiste offre un modèle novateur qui pourrait être appliqué aux travailleurs indépendants* ». Il s'agira de faire valoir auprès du gouvernement fédéral que la solution québécoise constitue l'une des nouvelles approches auxquelles faisaient référence Monsieur MacAulay.

Cette large concertation de tous les intervenants de l'industrie et du gouvernement du Québec pourra certainement aussi être l'occasion de rappeler que l'*Accord sur le commerce intérieur* (ACI) reconnaît que le commerce puisse être entravé s'il existe des motifs légitimes, au nombre desquels on retrouve « la protection de la santé, de la sécurité



et du bien-être des travailleurs ». Et c'est précisément ce que vise le contrat-type. Les autres motifs légitimes reconnus sont : la sécurité du public, l'ordre public, la protection de la vie ou de la santé des humains, des animaux ou des végétaux, la protection de l'environnement, les programmes de promotion sociale à l'intention des groupes défavorisés.



CERTAINES LACUNES À SOULIGNER

Nous croyons que, dans le projet de loi 135, la définition de routiers (article 48.11.01) devrait être assujettie aux trois conditions qui sont considérées comme essentielles à l'acceptation de la définition de propriétaire d'un seul camion-tracteur par les centrales syndicales présentes à la réunion du Forum transitoire du 4 mai dernier.

Nous livrons tel quel le texte déposé le 24 mai suivant à la réunion du groupe technique du Forum transitoire¹.

FORUM SUR LE CAMIONNAGE

INTRODUCTION :

¹ Ce texte utilise l'expression « camionneurs-propriétaires » plutôt que le mot « routiers » choisi pour le projet de loi, mais il s'agit de synonymes. Vous êtes donc priés de lire ce document en faisant les adaptations nécessaires.



Lors de la rencontre du Forum technique du 4 mai dernier, les représentants des camionneurs-propriétaires se sont mis d'accord pour proposer une définition du statut de camionneur-propriétaire comme étant une personne propriétaire et chauffeur d'un seul camion.

*Ces représentants ont par ailleurs assujéti cette définition à **trois conditions** :*

- *La première est à l'effet que la Loi comprenne des mesures visant à empêcher la discrimination à l'encontre des camionneurs-propriétaires en raison de l'exigence du contrat-type.*
- *La deuxième condition a trait à l'application du contrat-type. Les parties syndicales demandent que le contrat-type soit applicable à tous les camionneurs-propriétaires y compris aux camionneurs-propriétaires Exploitants.*
- *La troisième condition vise les pouvoirs du Forum dans la nouvelle loi. Les parties syndicales demandent que l'ensemble des parties membres du Forum sur le camionnage fasse consensus pour demander au Gouvernement d'inclure dans la Loi une disposition à l'effet que le Forum ait, entre autres, pour fonction celle d'examiner périodiquement le respect de la Loi « sur le terrain ». Si l'examen mentionné précédemment révélait que certains donneurs d'ouvrage tentent de contourner de façon systématique l'application de la Loi en ce qui concerne l'exigence du contrat-type, le Forum ferait alors les recommandations nécessaires pour que la Loi soit amendée et que des sanctions plus sévères soient incorporées afin de sévir à l'encontre des contrevenants.*

Lors de ce Forum technique, les parties représentant les donneurs d'ouvrage ont demandé aux centrales syndicales d'exposer par écrit leurs propositions de façon à ce que les donneurs d'ouvrage puissent étudier la proposition syndicale et en évaluer les implications pour les donneurs d'ouvrage qui sont représentés au Forum.

Nous allons donc examiner tour à tour ces trois conditions qui font partie intégrante de la proposition des centrales syndicales de définir le statut de camionneur-propriétaire comme étant le chauffeur propriétaire d'un seul camion.

**Condition numéro 1 :**

Que la Loi comprenne des dispositions visant à empêcher la discrimination à l'encontre des camionneurs-proprétaires en raison de l'exigence du contrat-type.

Ces dispositions, qui interdiraient notamment le refus d'embauche, le congédiement, la suspension, les mesures de représailles ou toute autre sanction à cause de l'exercice d'un droit résultant de la Loi, prévoiraient une présomption, soit un renversement du fardeau de preuve, en faveur du camionneur-proprétaire. Ainsi, suite à une plainte de traitement discriminatoire, il appartiendrait au donneur d'ouvrage de démontrer qu'il a refusé d'embaucher ou qu'il a pris une mesure contre un camionneur-proprétaire pour une autre cause juste et suffisante.

Ce type de présomption est monnaie courante en matière de droit du travail et de l'emploi. À titre d'exemple, le Code du travail (L.R.Q., c. C-27) prévoit une telle présomption à l'article 17:

« 17. [preuve incombant à l'employeur] S'il est établi à la satisfaction du commissaire du travail saisi de l'affaire que le salarié exerce un droit qui lui résulte du présent code, il y a présomption simple en sa faveur que la sanction lui a été imposée ou que la mesure a été prise contre lui à cause de l'exercice de ce droit et il incombe à l'employeur de prouver qu'il a pris cette sanction ou mesure à l'égard du salarié pour une autre cause juste et suffisante. »

La Loi sur les normes du travail (L.R.Q., c. N-1.1) prévoit également une présomption de cette nature dans les cas, entre autres, de plaintes pour congédiement ou sanction à cause de l'exercice d'un droit résultant de cette Loi, ou pour la raison que la salariée est enceinte ou pour le motif que le salarié refuse de travailler au-delà de ses heures habituelles pour remplir des obligations parentales, de même que dans les cas de mise à la retraite illégale et d'absence pour cause de maladie (articles 122 et suivants).

La Loi sur les accidents de travail et les maladies professionnelles (L.R.Q., c. A-3.001) prévoit également une présomption en faveur du salarié à l'article 255:

« 255. S'il est établi à la satisfaction de la Commission que le travailleur a été l'objet d'une sanction ou d'une mesure visée dans l'article 32 dans les six mois de la date où il a été victime d'une lésion professionnelle ou de la date où il a exercé un droit que lui confère la présente loi, il y a présomption en faveur du travailleur que la sanction lui a été imposée ou que la mesure a été prise contre lui parce qu'il a été victime d'une lésion professionnelle ou à cause de l'exercice de ce droit.



Dans ce cas, il incombe à l'employeur de prouver qu'il a pris cette sanction ou cette mesure à l'égard du travailleur pour une autre cause juste et suffisante. »

La Loi sur la santé et la sécurité du travail (L.R.Q., c. S-2.1) prévoit la même présomption à son article 228.

Le renversement du fardeau de preuve n'est pas utilisé qu'en droit du travail. Il est également fréquent en matière de responsabilité civile. En voici plusieurs exemples:

- *L'article 1459 C.c.Q. précise que le titulaire de l'autorité parentale est tenu de réparer le préjudice causé par son enfant mineur, et qu'il ne peut se dégager de cette responsabilité qu'en faisant la preuve d'absence de faute dans la garde, la surveillance ou l'éducation de son enfant.*
- *L'article 1463 C.c.Q. prévoit pour sa part la responsabilité de l'employeur pour la faute de son employé dans l'exécution de ses fonctions.*
- *L'article 1465 C.c.Q. énonce le principe de la responsabilité pour le dommages causés par un bien dont on a la garde. On ne peut se dégager de cette responsabilité qu'en prouvant l'absence de faute de sa part.*
- *Les articles 2034, 2037, 2038 et 2049 C.c.Q. prévoient la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant du retard, d'un préjudice subi par un passager, de la perte de bagages et du transport d'un bien, dont il ne peut être relevé que par la preuve d'une cause étrangère à sa conduite.*
- *L'article 2289 C.c.Q. prévoit la responsabilité du dépositaire pour la perte du bien en dépôt, qu'il ne pourra repousser qu'en faisant la preuve de la force majeure.*
- *L'article 208 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25) précise que le propriétaire d'une automobile est responsable du dommage matériel causé par cette automobile, et il ne peut repousser cette responsabilité qu'en faisant la preuve de la faute de la victime, du cas fortuit, du fait du conducteur ou du passager, du vol du véhicule au moment du dommage ou que l'automobile étant en la possession d'un tiers pour remisage, réparation ou transport.*

Il est à noter que tant la Cour d'appel du Québec que la Cour suprême ont considéré qu'un renversement de fardeau de preuve en matière civile ne contrevenait pas aux droits fondamentaux énoncés dans les Chartes.



Dans l'affaire Droit de la famille - 1741 [1993] R.J.Q. 647, la Cour d'appel notait ce qui suit:

« C... soutient par ailleurs que le simple renversement du fardeau de la preuve constituerait une violation d'un principe de justice fondamentale. Je ne trouve absolument rien qui puisse justifier, en matière civile, l'application d'une telle théorie. Je crois comprendre, de la présentation de C..., qu'elle assimile le renversement du fardeau de preuve en matière civile au fait de mettre à l'écart, par exemple, la présomption d'innocence en matière criminelle.

Ce sont là, à mon avis, deux choses absolument différentes sur lesquelles, au surplus, la Cour suprême du Canada, sous la plume de celui qui était alors son juge en chef, le juge Dickson, me paraît s'être prononcée. Dans l'arrêt R. c. Schwartz (1988) 2 R.C.S. 443, 462, le juge Dickson écrit, après avoir rappelé que la présomption d'innocence est l'une des prémisses de base de tout le droit criminel :

À cet égard, une poursuite criminelle est fondamentalement différente d'une action civile, qui sert des fins différentes et opère selon des postulats différents. Les théories de la preuve en matière civile, tant en common law qu'en droit civil, ont été fortement influencées par le droit romain, lequel oblige le défendeur à prouver les exceptions à l'action (Voir David Finley, "The Presumption of Innocence and Guilt" (1984) 39 C.R. (3d) 115). L'inversion de la charge de la preuve est acceptable dans les actions civiles, comme le montre la maxime bien connue res ipsa loquitur.

Dans le cas qui nous occupe, je souligne au surplus que la présomption de l'article 613 est une présomption qui n'est pas irréfragable et qu'il est possible de renverser.»

Ainsi, la présomption légale, qui consisterait à exiger du donneur d'ouvrage qu'il fasse la preuve des motifs pour lesquels un camionneur-propriétaire a subi une mesure ou un refus d'embauche, ne vise qu'à équilibrer les forces en présence et est tout à fait acceptable en droit. En effet, il serait déraisonnable d'exiger du camionneur-propriétaire de faire la preuve des motifs de son refus d'embauche, puisque seul le donneur d'ouvrage connaît les véritables raisons motivant sa décision.

Condition numéro 2 :

Application du contrat-type à tous les camionneurs-propriétaires.

Les parties représentant les camionneurs-propriétaires demandent que le contrat-type s'applique à tous les camionneurs-propriétaires y compris ceux qui assument la responsabilité à l'égard des biens ou la responsabilité à l'égard du retard.

Nous savons que dans le contexte actuel, compte tenu de la concurrence dans laquelle doivent œuvrer les camionneurs-propriétaires, le seul choix que ces derniers peuvent avoir dans le cadre de leur relation avec le donneur d'ouvrage est d'accepter ou de refuser de faire le travail aux conditions définies dans le contrat proposé par celui-ci. Il n'y a guère de place à une véritable négociation des conditions du contrat. En somme, le camionneur-propriétaire, qu'il traite directement avec l'expéditeur ou non, qu'il assume ou non la responsabilité du transport, se trouve dans la même situation de dépendance économique. Malgré qu'il puisse retirer sa force de travail dans les deux cas, il demeure qu'individuellement, il n'a pas la possibilité de négocier véritablement les termes de son contrat.

Comme la situation d'intense concurrence prévaut toujours dans l'industrie, les donneurs d'ouvrages ont, plus que jamais, la possibilité d'imposer des réductions de tarifs de même que d'exiger des garanties supplémentaires quant aux délais. Ainsi, il serait paradoxal de retirer la protection d'un contrat-type au camionneur-propriétaire qui traite directement avec l'expéditeur, et qui, de ce fait, assume davantage de responsabilité. Sa situation commande l'application du contrat-type au même titre que le camionneur-propriétaire qui exécute le transport pour un autre exploitant, et même peut-être davantage, puisqu'il assume plus de risques.

Les centrales syndicales ne sont pas fermées à examiner la possibilité d'élaborer plus d'un contrat-type, afin de tenir compte du fait que certains assument une plus grande part de responsabilité à l'égard de l'expéditeur.

Condition numéro 3 :

Que la Loi donne au Forum la mission de surveiller et d'évaluer l'application de la Loi et particulièrement du contrat-type.

Pour les parties syndicales, il est de la plus haute importance de s'assurer que les camionneurs-propriétaires ne soient pas directement ou indirectement mis à l'écart ou isolés au sein de l'industrie. C'est le sens bien sûr de la première condition exposée plus haut.

Il est important par ailleurs de s'assurer de l'efficacité de telles mesures anti-discriminatoires. Il en va de l'intérêt de toutes les parties d'examiner périodiquement leur effet sur les camionneurs-propriétaires en particulier et l'industrie en général.



C'est pourquoi les centrales syndicales demandent que le Forum ait un rôle particulier à jouer sur le plan du " monitoring " relativement à l'application du contrat-type et en particulier quant à l'efficacité des dispositions anti-discriminatoires.

Dans ce contexte, le Forum ferait les recommandations nécessaires auprès du gouvernement pour que la Loi soit amendée si nécessaire advenant le cas où les camionneurs-propriétaires sont sujets à une mise à l'écart ou à un isolement au sein de l'industrie. Il y aurait lieu par exemple d'amender la Loi pour prévoir des sanctions plus sévères afin de sévir à l'encontre de toute tentative pour ignorer l'application de la Loi et particulièrement du contrat-type.

Nous croyons aussi que le mandat du Forum (article 48.11.02) devrait également comprendre l'organisation et l'administration d'un fonds d'indemnisation ou de tout autre fonds jugé nécessaire. Ce fonds d'indemnisation serait géré par le Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage. En vertu de ce fonds, les routiers pourront présenter leurs réclamations pour remboursement des sommes dues. Il s'agit donc de responsabiliser ceux qui font faire des mouvements de marchandises par des camionneurs-propriétaires en s'assurant que, grâce à ce fonds, la faillite des uns n'entraînent pas d'irré récupérables manques à gagner pour les autres.

La procédure d'attribution des voix, présentée à l'article 48.11.15, est également discutable. Nous préconisons plutôt qu'une répartition des voix au prorata des routiers ou des donneurs d'ouvrages, le principe « d'une association = une voix », assorti d'une « clause » de forte prépondérance, en vertu de laquelle une association qui dispose d'une



situation de forte prépondérance obtient une deuxième voix, donc un deuxième siège au Forum institué. L'article 48.11.10, entre autres, aura aussi besoin d'adaptation, mais le principe de parité des voix entre routiers et donneurs d'ouvrage doit bien sûr être maintenu.

Il devrait aussi être spécifié, dans le projet de loi, que le contrat-type, qui est l'équivalent d'une norme minimale, fait automatiquement partie intégrante des conventions collectives, à moins que les parties n'en conviennent autrement, étant clair qu'autrement ne peut signifier la fixation des conditions sous le seuil minimal établi par le contrat-type. Seuls ceux qui ne sont pas assujettis à une accréditation syndicale doivent choisir un regroupement au sens du projet de loi 135. En conséquence, ils ne sont pas non plus soumis à l'obligation de verser la cotisation annuelle fixée par lesdits regroupements.

Pour ce qui a trait aux dispositions relatives à l'arbitrage (article 48.11.14), elles devraient être calquées, avec les adaptations nécessaires, sur celles du Code du travail. Les dispositions du Code du travail sont en effet simples, faciles à appliquer et faites pour la défense du plus faible des deux parties impliquées. La procédure de droit civil proposée, quant à elle, est complexe, longue à appliquer et nécessite des moyens financiers hors de portée de la plupart des camionneurs-proprétaires. À la CSD, on ne voit pas pourquoi des



dispositions similaires à celles du Code relatives à l'arbitrage ne seraient pas applicables à la situation des camionneurs-proprétaires.



CONCLUSION

Enfin, la CSD rappelle au Ministre qu'il est sur la bonne voie, mais que l'urgence d'agir demeure parce que, tant que le projet de loi et ses règlements ne sont pas adoptés, les camionneurs-proprétaires continuent de vivre dans des conditions très précaires, surtout en cette conjoncture de nouvelle flambée des prix du carburant.

**Position de la CSD
sur le projet de loi 135**

Loi modifiant la Loi sur les transports

**Mémoire présenté
devant la
Commission des Transports et de l'Environnement**



CENTRALE DES SYNDICATS DÉMOCRATIQUES

6 juin 2000