

tée. Je suis alors parti conduire six ans à la Baie James. J'ai arrêté le camionnage pendant neuf ans pour travailler dans une usine de batteries. En 1993, grâce à un ami, j'ai repris le volant chez SGT 2000.» Marcel a adopté le Québec, et a épousé Jacqueline, une Québécoise. Le couple a eu deux enfants. «J'ai longtemps entendu "maudit Français". Mais ça a bien changé. J'ai gagné la confiance des gens.»

14h45 – Arrivée à l'usine Frigidaire de l'Assomption. Le camionneur salue le gardien, s'empare des documents de dédouanement, vérifie que rien ne manque. «Il faut vraiment faire très attention que tout est en ordre. Autrement, nous passerons du temps à la douane.» Marcel remet le moteur en marche et se dirige vers une grande remorque de 53 pieds. «D'après mes papiers, il y a là 96 poêles que nous livrerons à un collège du Queens à New York.»

15h15 – La charge de 18 000 livres ne semble pas intimider le Mack. Le

En approchant de Montréal, la conduite des automobilistes devient nerveuse. Certains zigzaguent d'une voie à l'autre sous le nez du camion. Le pare-brise en forme d'écran panoramique montre encore mieux la folie des automobilistes dans ce jeu entre la fourmi et l'éléphant. «Il faut prévoir pour les autres dans ce métier. La patience est la qualité première.»



PHOTO: LUDOVIC HIRTZMANN

Le poste bande publique ou CB (Citizen's Band), flanqué sur le tableau de bord, grésille. Un collègue de SGT 2000 demande une adresse. «Là, les choses ont évolué et pas dans le bon sens. La solidarité entre les camionneurs est moins importante». Marcel dénonce un manque de civisme des «jeunes» qui ne respectent plus les rituels du métier: «Les gens ne répondent plus forcément aux appels de phares, aux bonjours à la CB et cela même si nous sommes de la même compagnie.»

La CB est le cordon ombilical qui relie tous les camionneurs-ses d'Amérique du Nord. La portée de l'émetteur dépasse rarement quelques kilomètres. Si les discussions durent parfois moins de deux minutes, elles peuvent aussi durer des heures lorsque deux ca-

suite en page 32

Conditions de travail

Engagez-vous, qu'y disaient

Ludovic Hirtzmann et Richard Bousquet

Les entreprises de transport manquent cruellement de chauffeurs-ses. Selon une enquête du magazine français *Homme & Camion*, le Québec connaîtrait actuellement sa pire pénurie de chauffeurs-ses depuis dix ans. «Si j'avais 30 chauffeurs supplémentaires, j'achèterais 30 camions dès demain», a déclaré un chef d'entreprise au magazine français. Selon l'étude, Trans West veut engager 225 routiers-ères cette année, le Groupe Robert cherche 10 à 15 conducteurs-rices par mois... Chez SGT 2000, à la filiale de Brampton, des affiches encouragent les camionneurs-ses de la maison à référer des amis-es chauffeurs-ses. SGT 2000 offre même une prime de 800 \$ aux employés-es qui amèneraient des passionnés-es du volant à travailler chez SGT.

«Oui, c'est vrai, il y a une pénurie. Mais ce dont on a besoin, ce sont des gens qui ne veulent pas avoir de vie familiale et qui sont prêts à travailler 90 heures par semaine. En fait, on veut avoir des parfaits imbéciles», note sans ménagement John Duncan, porte-parole du Syndicat national du transport routier, SNTR-CSN. Réjean Roy, président du local 106, la section transport des Teamsters, affiliés à la FTQ, apporte une nuance: «La pénurie est réelle pour les États-Unis parce qu'il manque de chauffeurs bilingues et avec un dossier vierge mais pour le transport local, à l'intérieur du Québec, il n'y a pas de pénurie.»

LES FORÇATS DE LA ROUTE

«C'est vous qui faites rouler l'économie du Québec. Vous avez un rapport de force énorme. Le jour où vous allez décider d'arrêter de rouler, c'est toutes les

entreprises du Québec qui vont cesser de marcher», lançait Roger Valois, vice-président de la CSN, le 27 février dernier lors de la première grande manifestation du SNTR-CSN'.

Le secteur du transport routier ne réagit pas aux règles économiques classiques. Malgré une pénurie de camionneurs-ses, leurs conditions de travail se détériorent. «Les camionneurs doivent parcourir 30 % de kilomètres de plus pour gagner le même revenu qu'il y a 10 ans», illustre André Tremblay, directeur adjoint du Syndicat des Métallos, également affilié à la FTQ.

Les *truckers* sont payés entre 25 et 30 sous du mille au Québec. Les entreprises annoncent souvent des taux de 35 ou 40 sous du mille, mais ces taux sont rarement respectés. Les camionneurs-ses longue distance parcourent généralement entre 100 000 et 120 000 milles par année, ce qui leur assure des salaires annuels variant entre 35 000 et 40 000 \$, primes comprises... pour jusqu'à 70 heures de travail par semaine.

Le milieu est très peu syndiqué: près de 4 500 membres des Teamsters, moins de 2 500 au SNTR-CSN, dont quelques centaines de syndiqués-es, et plus de 700 camionneurs artisans ont payé leur cotisation volontaire aux Métallos pour se re-

grouper en association, le code du travail ne permettant pas à ces travailleurs autonomes de se syndiquer. Le taux de syndicalisation plafonne à 17 % au Québec, alors que dans le pays la moyenne est de 40 % tous secteurs confondus. John Duncan, porte-parole du SNTR, explique ces mauvais résultats par la volonté systématique des entreprises de «casser les syndicats». Vent d'optimisme? André Tremblay assure que «3 000 camionneurs artisans ont signifié leur intérêt à la nouvelle association des Métallos et une cinquantaine par semaine y adhèrent».

Le porte-parole du SNTR-CSN remarque que les causes du mal sont bien plus anciennes. «Vers la fin des années 70, le rapport de force a été brisé lorsque les premiers camionneurs propriétaires indépendants sont arrivés. Par le recours à la sous-traitance, les compagnies ont réduit leurs coûts de transport. En 1988, c'est le début de la déréglementation pour le transport général des marchandises. N'importe qui peut alors obtenir un permis.» Les grosses compagnies de l'époque, Jumbo (sic), Imperial Roadway ont chuté. Seul Cabano Kingsway a réussi à s'en sortir. Lorsque la déréglementation a été mise en place, «les conventions collectives ont été revues à la baisse», poursuit John Duncan.

Le transport en vrac est le seul secteur encore réglementé dans l'industrie mais il ne le sera plus à partir du 1^{er} janvier prochain, nouveau facteur favorisant les camionneurs artisans que les syndicats veulent pouvoir syndiquer. «Beaucoup de camionneurs artisans sont de faux travailleurs autonomes, ce sont plutôt des salariés. Les modalités d'exercice de leur

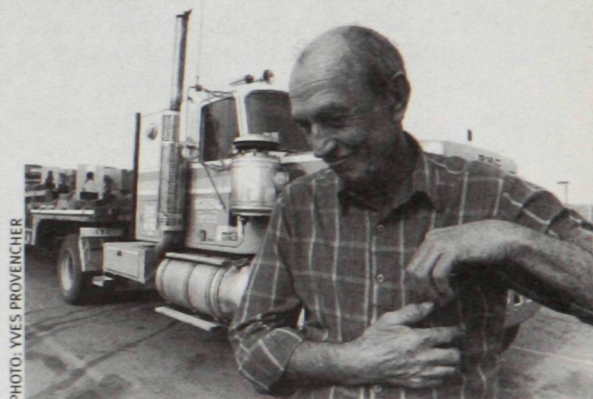


PHOTO: YVES PROVENCHE

droit d'association doivent être définies dans le Code du travail», réclame Pierre Deschamps, vice-président de la FTQ et président du Conseil québécois des Teamsters. «De nombreuses entreprises louent le camion et fournissent l'ouvrage au camionneur tout en l'obligeant à s'incorporer et à prendre ses propres assurances», explique André Tremblay. Un comité d'experts a récemment remis au gouvernement québécois un rapport favorable au droit d'association et de négociation des camionneurs artisans.

Le SNTR existe seulement depuis le début de l'année.

Big Brother au Québec

Regardez bien les camions que vous doublez sur les routes. Juste derrière le toit de la cabine, une boule blanche en plastique surplombe l'ensemble routier. C'est l'antenne satellite. En effet, 80 % des *trucks* états-uniens et 40 % des camions canadiens sont équipés de relais satellites permettant aux compagnies de suivre leurs chauffeurs-ses pas à pas, même lorsqu'ils sont au fin fond du Missouri. Les camions sont souvent équipés d'un petit terminal permettant d'envoyer des courriers électroniques depuis n'importe quel endroit d'Amérique du Nord vers le centre de répartition de la compagnie.

PHOTO: DANIEL S.-LEGAULT

monstre à 18 roues peut tirer des charges trois fois supérieures. Pourtant, le virage d'accès à l'autoroute l'oblige à avancer au pas. «Rien n'est étudié pour les *trucks*. Les voies ne sont pas assez larges. Les ingénieurs des ponts et chaussées ont dû passer en voiture lorsqu'ils ont construit les routes», peste Marcel Jacquin en se tordant le cou pour voir si sa remorque ne va pas toucher le fossé.

PHOTO: SERGE JONGUE

Pierre Deschamps, vice-président FTQ et représentant international Teamsters