

# CONDITIONS INTENABLES :

## LA PÉNURIE DE CAMIONNEURS N'IRA PAS EN DIMINUANT EN FORÊT



Photo : MP pour Sylviculture La Vérendrye

**SELON L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS DU QUÉBEC (ANCAI) ET LES REPRÉSENTANTS DU REGROUPEMENT DES TRANSPORTEURS FORESTIERS DU QUÉBEC (RTFQ), LES ENTREPRENEURS INDÉPENDANTS VIVENT UNE SITUATION INTENABLE DANS LE TRANSPORT DU BOIS.**

**Alain Castonguay**

Nous avons rencontré les représentants du RTFQ, affilié à l'ANCAI, au bureau de l'Association à Québec, en août dernier. De nombreux problèmes sont au cœur de leurs représentations. Deux d'entre eux sont plus urgents et, tant que l'on ne trouve pas les solutions, les camionneurs indépendants ne peuvent atteindre le seuil de rentabilité en transportant du bois (voir encadré).

Ces deux tuiles pèsent sur les transporteurs de bois, mais de manière générale, les représentants des camionneurs observent que la situation en forêt est tout simplement devenue intenable. Au point où ils déconseillent à quiconque de leur entourage de reprendre toute activité en forêt.

### DES MENACES DE GRÈVE

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean et en Abitibi-Témiscamingue, depuis un an, les camionneurs indépendants ont dû menacer d'interrompre les activités pour obtenir des améliorations offertes à leurs conditions. Malgré les quelques hausses accordées, ils ne seraient toujours pas rentables, selon l'ANCAI.

« Je vous le dis comme je le pense, je ne comprends pas pourquoi les gens continuent dans ce milieu-là », lance Gaétan Légaré, directeur général de l'ANCAI.

Avec la réouverture imminente de l'usine de panneaux à Chambord, ce ne sera pas l'ouvrage qui va manquer, a rappelé l'ANCAI aux industriels forestiers du Saguenay–Lac-Saint-Jean, au début de 2019.

En Abitibi-Témiscamingue, l'ANCAI a aussi menacé d'interrompre le transport forestier à la suite d'une mésentente avec le Syndicat des

producteurs de bois de la région (SPBAT). Mario Beaulieu, représentant du RTFQ pour l'ouest du Québec, confirme que les camionneurs ont obtenu des augmentations substantielles de leur tarif. Le transport a été suspendu durant quatre jours, à la fin de février.

Le chantage à la fermeture des usines, souvent utilisé par les industriels, n'impressionne pas les représentants de l'ANCAI. Quand les activités sont interrompues dans une usine, parfois sans avertissement, les transporteurs de bois doivent aussi cesser leurs livraisons, et cela ne semble troubler personne, rappelle Carol Girard, représentant du RTFQ dans l'est du Québec.

En août dernier, un camionneur du Lac-Saint-Jean a eu besoin de l'intervention de son représentant du RTFQ pour régler un problème. Un mois plus tôt, le transporteur avait prévenu le donneur d'ouvrage que si le problème du temps de cycle n'était pas réglé, il allait quitter le chantier pour envoyer son équipe ailleurs, ce qu'il a fait. Avant la fin de la semaine, le client lui avait donné raison. « Il faut tout le temps les menacer. Ils doivent se battre tout le temps juste pour obtenir ce qui leur est dû », raconte M. Girard.

« Ceux qui sont pris là-dedans [transport forestier], ils sont passionnés par leur travail. Il suffit d'en sortir pour se rendre compte que l'on peut trouver mieux ailleurs. »

*- Jean-Pierre Garand, président de l'ANCAI*

## ÊTRE RENTABLES, NE PAS JUSTE SURVIVRE

Mario Beaulieu est exaspéré de se faire demander par les donneurs d'ouvrage : « Combien as-tu besoin pour arriver? » Dans le secteur minier, les gars qui n'ont que leur lunch à transporter en rentrant à l'ouvrage le matin gagnent de 60 à 70 \$ l'heure, rappelle-t-il. « Il faut que je fasse de l'argent », ajoute-t-il. Les camionneurs sont prêts à travailler fort, mais ils veulent avoir le droit de prendre leur retraite en ayant pu accumuler de l'épargne, au même titre que l'ouvrier d'usine qui a passé trente ans sur la même ligne de montage, ajoute M. Beaulieu.

« Il paraît que nos membres sont trop petits », souligne Claude Légaré. C'est ce qu'on lui a fait savoir lors d'une récente rencontre avec l'industrie. « Il faut absolument avoir une flotte de camions pour être performant, selon eux. Pourtant, aucun exploitant du bois ne détient sa propre flotte », dit-il.

« On n'a pas le droit de faire de l'argent dans le transport forestier », insiste Carol Girard. Le taux payé au voyage n'est pas le seul facteur à améliorer. Les conditions offertes sont aussi importantes. « Ça peut faire quatre mois que l'on a commencé le transport sur un chantier, et on attend encore le passage de la niveleuse. On n'a jamais de garanties sur rien, sauf sur le taux », relate-t-il.

Jean-Pierre Garand, président de l'ANCAI, a lui-même été actif dans le transport forestier pendant vingt ans. Il a quatre enfants, dont trois garçons, et il leur a défendu de s'en aller dans ce secteur. « Ceux qui sont pris là-dedans, ils sont passionnés par leur travail. Il suffit d'en sortir pour se rendre compte que l'on peut trouver mieux ailleurs », dit-il.

**Le taux payé au voyage n'est pas le seul facteur à améliorer. Les conditions offertes sont aussi importantes. « Ça peut faire quatre mois que l'on a commencé le transport sur un chantier, et on attend encore le passage de la niveleuse. On n'a jamais de garanties sur rien, sauf sur le taux. »**

*- Carol Girard, représentant du RTFQ dans l'est du Québec*

## CONTRÔLE ROUTIER

Jean-Pierre Garand rappelle le cas des inspecteurs particulièrement sévères de Contrôle routier Québec (CRQ) qui sévissaient en Abitibi-Témiscamingue. « Tu peux être certain que si tu as quelque chose de croche sur le camion, ils vont le trouver. À tel point que si tu passes à une autre balance, quand le contrôleur voit que tu arrives de Val-d'Or, il te laisse passer. Une fois que tu as survécu à un contrôle à Val-d'Or, tu peux aller n'importe où en Amérique », raconte-t-il.

Au lieu d'investir dans des projets de convois de camions automatisés avec un seul chauffeur dans le premier véhicule, comme ça se fait en Haute-Mauricie, la filière industrielle devrait investir dans le capital humain, estime Claude Légaré. « On parle de pénurie de chauffeurs dans le camionnage? On n'en manque pas encore assez », dit-il.

Carol Girard affirme que dans cinq ans, la pénurie frappera encore plus fort. Des usines devront fermer dans certaines régions, car il sera impossible de leur livrer les intrants ou d'en expédier la production.

## LE NOUVEAU RÉGIME

Le nouveau régime forestier est catastrophique pour les entreprises et il l'est aussi pour les membres de l'ANCAI, note Gaétan Légaré.

Comme les industriels ne sont pas certains de pouvoir retourner dans un secteur de coupe, la planification est faite à la dernière minute et la qualité des chemins en souffre.

Comme les chemins sont construits à la dernière minute, ils n'ont pas le temps de sécher avant qu'on les utilise pour le transport du bois, confirme Paul O'Dowd, directeur adjoint foresterie au Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ).

Au début septembre, à partir de Saint-Ludger-de-Milot, dans la MRC Maria-Chapdelaine, le CIFQ a organisé une visite en forêt pour le compte de sous-ministres associés au secteur forêt du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs. « Nous voulions montrer les impacts du nouveau régime forestier, notamment sur le caractère imprévisible des approvisionnements. En ne sachant pas toujours où l'on ira récolter, la planification est faite à la dernière minute. Ça augmente les coûts et ça fragilise toute la chaîne d'approvisionnement », explique M. O'Dowd.

Cette précarité crée une énorme pression sur la relève, qui se fait de plus en plus rare. M. O'Dowd reconnaît que même si les compagnies forestières désiraient reprendre à l'interne le travail réalisé en sous-traitance, elles en seraient incapables.

## DEUX PROBLÈMES URGENTS

Selon les représentants des camionneurs indépendants, le premier problème urgent à régler concerne la taxe provinciale d'accise sur le carburant, qui est de 20,2 cents le litre. Les revenus de cette taxe d'accise sont dédiés à l'entretien du réseau routier public.

Les véhicules des entrepreneurs qui ne circulent que sur des chemins forestiers ont une plaque d'immatriculation distincte et ils sont exemptés de cette taxe. Les camionneurs membres de l'ANCAI qui utilisent des camions standards, avec une plaque L, peuvent rouler sur le réseau public et ils n'ont pas droit à l'exemption.

Selon les chiffres obtenus par l'entremise du CIFQ, on a pu estimer que 31 % du kilométrage parcouru par ces camionneurs indépendants était fait sur des chemins forestiers. Si Revenu Québec accordait de nouveau cette exemption, les camionneurs pourraient ainsi récupérer environ 6,5 millions de dollars (M\$) par année, ou 10 436 \$ en moyenne par transporteur.

Le second problème touche l'ensemble des propriétaires de camions, mais il fait particulièrement mal dans le transport forestier. La hausse généralisée des primes d'assurance dans le transport par camion frappe tous les secteurs d'activité.

Il reste peu d'assureurs dans ce marché, après des années de mauvais résultats. Les primes versées par les transporteurs ont été largement moindres que leur montant en réclamations durant plusieurs années, selon les chiffres du Bureau d'assurance du Canada (BAC). La détérioration des résultats des assureurs en a forcé plusieurs à désertir le transport, et les rares qui y sont restés ont haussé les primes de façon substantielle, partout au Canada et en Amérique du Nord.

Les membres de l'ANCAI ont l'impression que les transporteurs du Québec sont pénalisés à cause des indemnités payées ailleurs sur le continent. La quasi-totalité du kilométrage parcouru par les indépendants est faite sur les routes du Québec. Or, le régime d'indemnisation sans égard à la faute est en vigueur depuis plus de quarante ans au Québec, ce qui transfère une partie des risques vers le régime public.

En conséquence, l'ANCAI travaille avec un cabinet montréalais pour concevoir un programme particulier pour le transport de bois et autres sous-produits. ■