

CET - 014 M
C.P. - TERRITOIRE
FORESTIER

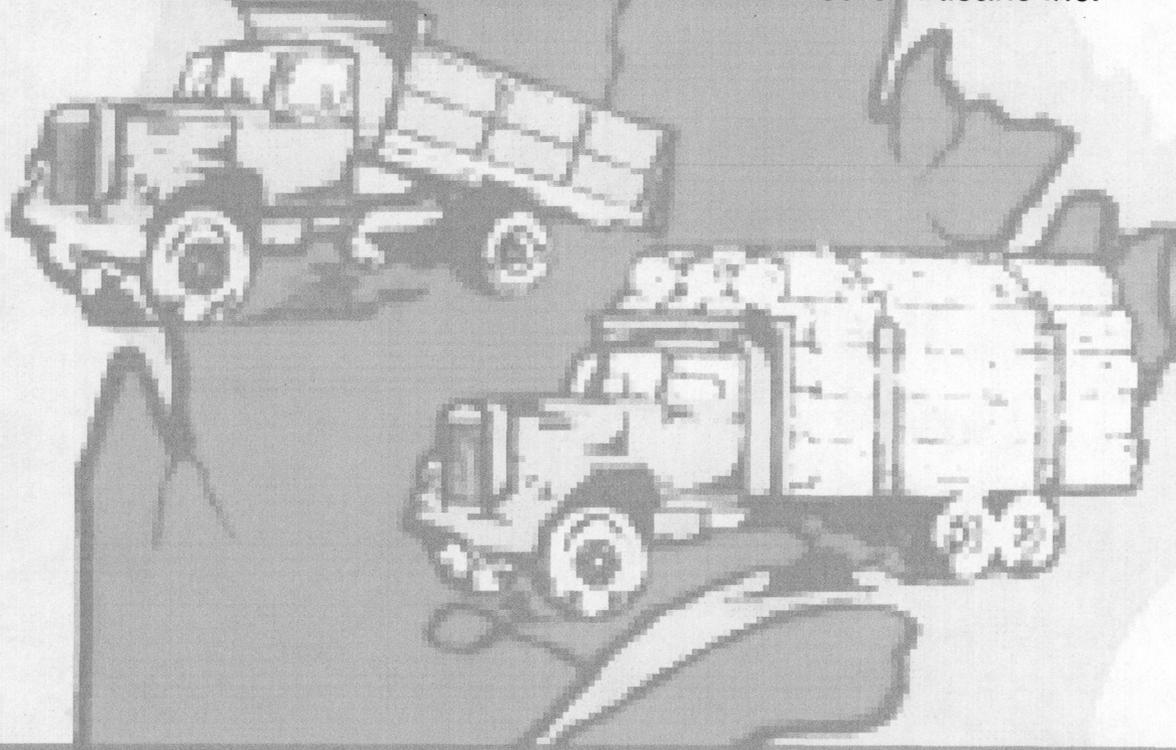
**LA COMMISSION DE L'ÉCONOMIE
ET DU TRAVAIL**

**L'OCCUPATION DU TERRITOIRE FORESTIER
QUÉBÉCOIS ET LA CONSTITUTION DES SOCIÉTÉS
D'AMÉNAGEMENT DES FORÊTS**

OCTOBRE 2008

Présenté par

L'Association Nationale des Camionneurs Artisans inc.



**L'ASSOCIATION NATIONALE DES
CAMIONNEURS ARTISANS INC.**

Le nouveau régime forestier et le transport de bois

1 – Historique

Pour bien situer la pertinence des interventions des transporteurs forestiers dans le cadre d'une consultation publique sur le document de travail intitulé « *L'occupation du territoire forestier québécois et la constitution des sociétés d'aménagement des forêts* », il y a lieu de replacer la réglementation du contrat de transport forestier dans son contexte législatif.

Du 27 juillet 1973 jusqu'au 1er janvier 2000, le transport du bois n'ayant subi aucune autre opération que la coupe transversale, l'ébranchage et l'écorçage, a été assujéti au règlement sur le camionnage en vrac. Bien que ce règlement ait été modifié à quelques reprises à travers le temps, la règle à l'effet qu'une personne, soit physique ou morale, devait être titulaire d'un permis de camionnage en vrac pour chaque camion qu'elle utilisait pour transporter du bois contre rémunération, elle n'avait jamais cessé d'exister.

Pendant toutes ces années, le règlement sur le camionnage en vrac a fait office de régulateur de l'offre et de la demande de service de transport de bois. Ainsi, les permis de camionnage en vrac bénéficiaient alors d'une valeur intrinsèque.

En 1994, les gouvernements de chacune des provinces canadiennes, des Territoires du Nord-Ouest et du territoire du Yukon ont conclu l'accord sur le commerce intérieur.

Celui-ci stipulait, entre autres, que le Parlement du Canada entendait abroger la partie III de la loi de 1987 sur les transports routiers. En juin 1996, le Parlement du Canada adopta la loi portant mise en œuvre de l'accord sur le commerce intérieur dont l'article 19 et dictait l'abrogation à une date à être déterminée par décret de la partie III de la loi de 1987 sur les transports routiers.

Cela signifiait qu'au moment de l'entrée en vigueur de cet article 19 les entreprises de camionnage relevant de la juridiction fédérale ne seraient plus assujétiées au règlement sur le camionnage en vrac et pourraient transporter du bois contre rémunération sans avoir à être titulaires du permis de camionnage en vrac pour les camions utilisés à cette fin.

Pratiquement, cela signifiait que le règlement sur le camionnage en vrac ne pourrait plus faire office de régulateur de l'offre et de la demande de service de transport de bois, que dès lors il deviendrait sans objet et que la valeur intrinsèque des permis de camionnage en vrac serait grandement diminuée.

La partie III de la loi de 1987 sur les transports routiers devait d'abord être abrogée en date du 1er janvier 1998. En raison de compromis de dernière minute et parce qu'il apparaissait opportun de le faire vers la fin de 1997, la date à laquelle cette abrogation devait prendre effet fut reportée au 1er janvier 2000. Pendant cette période, les associations de transporteurs représentant des titulaires de permis de camionnage en vrac, dont l'ANCAI, ont entrepris des démarches tant auprès du pouvoir politique qu'auprès des requérants de service de transport de bois, tant afin de déterminer comment pourrait être absorbé le choc que ne manquerait pas de résulter de l'abrogation de la partie III de la loi de 1987 sur les transports routiers que pour tenter de définir comment pourrait être maintenu l'équilibre entre l'offre et la demande de service de transport de bois que le règlement sur le camionnage en vrac avait établi.

C'est dans ce contexte que l'AMBSQ et l'ANCAI ont mis à profit le report de l'entrée en vigueur de l'article 19 de la loi portant mise en œuvre de l'accord sur le commerce intérieur pour élaborer et convenir d'une entente devant permettre d'établir les balises et paramètres d'un contrat de transport forestier comportant des stipulations minimales et les droits et privilèges et obligations des personnes devant être parties à un tel contrat de transport forestier.

C'est ainsi qu'une entente de principe est effectivement intervenue entre l'AMBSQ et l'ANCAI en date du 1er octobre 1999. Le règlement sur le transport forestier entré en vigueur le 6 juillet 2000 l'a entériné en édictant qu'elle faisait partie intégrante du modèle de contrat de transport forestier qu'il promulguait et auquel conférait un caractère obligatoire.

Le 17 décembre 1999, l'Assemblée nationale a adopté le projet de loi numéro 89, intitulé *Loi modifiant la loi sur les transports en matière de camionnage en vrac*. Cette loi entrée en vigueur le 1er janvier 2000, faisait dans une certaine mesure, contre poids à l'abrogation de la partie III de la loi de 1987 sur les transports routiers. Ainsi, d'une part, l'obligation d'être titulaire d'un permis de camionnage en vrac pour chaque camion utilisé pour transporter des matières en vrac autrefois défini dans le règlement sur le camionnage en vrac était abrogée, mais d'autre part, on y édictait de nouvelles règles devant s'appliquer à certaines activités de camionnage en vrac.

Afin de mettre en place le contrat de transport forestier, le législateur adopta l'article 47.1 de la *loi sur les transports* qui se lit ainsi :

« 47.1. Tout contrat pour le transport forestier de bois n'ayant subi aucune autre opération que la coupe transversale, l'ébranchage et l'écorçage, en provenance des forêts du domaine de l'État, doit être conforme aux stipulations prescrites par règlement, lesquelles peuvent notamment prévoir des règles de conciliation et d'arbitrage.

Restrictions.

Les stipulations d'un contrat de transport forestier ne peuvent modifier les conditions de travail des conducteurs de camion des parties, prévues dans une convention collective, ni les règles de conciliation et d'arbitrage y afférentes.

Nullité du contrat.

Le défaut de satisfaire aux exigences du premier alinéa entraîne la nullité du contrat. »

Cet article prévoit donc que le contrat pour le transport forestier de bois en provenance des forêts du domaine de l'état devait être conforme aux stipulations prescrites par règlement. Bien que ce règlement ne contient que cinq (5) articles, le règlement sur le contrat de transport forestier est en fait l'outil dont le législateur a doté les parties à l'entente de principe du 1er octobre 1999 à la demande expresse de celles-ci afin de leur permettre de donner forme aux conventions faisant l'objet de cette entente.

2-- *Le contrat de transport forestier*

L'entente conclue le 1er octobre 1999 entre l'ANCAI et l'AMBSQ circonscrit adéquatement les prémisses sur lesquelles est fondé le contrat de transport forestier.

Pour les transporteurs forestiers, ces assises sont :

- a) le droit de négocier avec l'expéditeur les clauses monétaires et autres conditions du transport;

- b) le droit d'être représenté soit au stade de la négociation du contrat de transport forestier et dans l'administration de ce contrat de transport forestier et ses annexes;
- c) le droit de détenir un rang d'embauche et son corollaire, le droit à l'arbitrage advenant un litige en regard de ce rang d'embauche;
- d) le recours à la conciliation advenant un litige concernant les aspects autres que le rang d'embauche.

Suite à l'abolition de la réglementation concernant le transport de matières en vrac, le règlement sur le contrat de transport forestier et l'entente de principe venaient en quelque sorte cristalliser les protections et privilèges minimums dont bénéficiaient les transporteurs forestiers assurant ainsi une certaine régulation quant aux tarifs des matières transportées ainsi que la mise en place d'une certaine paix sociale dans les aires d'exploitation forestière.

3 -- *Le nouveau régime forestier et le transport forestier*

Bien que louables, les cinq (5) objectifs visés par le gouvernement dans son livre vert ne traitent que de façon très subsidiaire un des maillons importants de l'exploitation forestière à savoir le capital humain. Bien plus, il ne traite absolument pas des transporteurs forestiers.

Cet oubli reflète bien l'attitude qu'ont eue au cours des dernières années les gouvernements et les exploitants forestiers en regard du transporteur forestier. En effet, la crise actuelle a touché les transporteurs forestiers de façon très aiguë.

À l'instar des travailleurs d'usine, non seulement les transporteurs forestiers ont perdu leur capacité de gagner un revenu décent, mais de plus ont dû supporter pour plusieurs d'entre eux des équipements motorisés dont ils avaient fait l'acquisition à grand prix. Il est malheureux de constater que ces transporteurs ont été traités comme une matière négligeable, et ce, malgré le fait qu'ils étaient détenteurs d'un contrat de transport forestier.

Ainsi, le projet de loi à venir devra contenir des dispositions visant à rassurer les transporteurs forestiers quant à leur place dans le nouveau régime forestier.

Sous cet aspect, le projet de loi devra viser quatre objectifs :

- a) reconnaître le transporteur forestier comme un acteur important dans l'exploitation forestière au Québec;
- b) prévoir une représentation adéquate des transporteurs et un partage équitable du transport dans une région donnée;
- c) facilité d'administration du transport forestier dans une région donnée en permettant une certaine régulation quant aux tarifs et aux conditions de travail;
- d) offrir une stabilité contractuelle aux donneurs d'ouvrage et aux transporteurs.

Pour atteindre ces quatre objectifs, l'ANCAI préconise deux moyens :

- 1) insertion dans la loi d'un pouvoir pour le ministre des Ressources naturelles d'obliger le bénéficiaire d'une garantie d'approvisionnement ou la société d'aménagement de forêt à retenir les services des transporteurs qui seraient membre d'une association de transporteurs dans une région donnée.

Par ce premier moyen, calqué en grande partie dans sa philosophie sur les mesures d'encadrement concernant le transport en vrac par camion à benne basculante, permettra d'assurer du travail aux camionneurs forestiers de toutes les régions. En plus d'atteindre l'un des objectifs du Livre vert, soit la « régionalisation » de la forêt, ce moyen assurera une gestion efficace du transport forestier tout en s'assurant d'un certain équilibre entre la demande et l'offre de transport dans cette région.

Ce moyen assurera également pour les transporteurs une équité certaine dans l'attribution du travail tout en maintenant l'assurance d'obtenir un juste prix pour le transport de bois.

Pour l'entrepreneur, ce moyen lui assure la stabilité, l'efficacité et la qualité dans l'exécution des transports de bois.

Par ailleurs, le transporteur aura l'obligation d'être membre d'une association de transporteurs dans sa région avant de pouvoir effectuer du transport forestier. Nous considérons cette obligation comme étant essentielle. En effet, c'est cette

association qui assurera le partage équitable du travail entre les transporteurs. À l'instar des organismes de courtage qui oeuvrent dans le domaine du transport d'agrégats, l'association pourra établir un code de déontologie ainsi que des règlements généraux qui assureront aux transporteurs membres l'équité dans le partage du travail.

De plus, c'est par l'entremise des représentants de cette association que se négocieront des conditions de transport justes, équitables et uniformes pour tous les transporteurs assignés à effectuer du transport dans une aire d'opérations.

Il est bien entendu qu'il restera à construire le modèle de ces associations et de quelle façon vont se moduler les offres de service des transporteurs forestiers. Cependant, il est évident que ce premier moyen permettra d'atteindre les quatre (4) objectifs mentionnés plus tôt.

2) Le maintien du contrat de transport forestier

Ce deuxième moyen est indissociable du premier moyen que nous avons vu plus haut. En effet, c'est par le maintien du contrat de transport forestier que le premier moyen prendra toute son efficacité. Ainsi, l'ANCAI préconise le maintien du contrat de transport forestier actuel à tout le moins quant à ses prémisses de base, à savoir :

- a) le droit de négocier avec l'expéditeur les clauses monétaires et autres conditions de transport;
- b) le droit d'être représenté;
- c) le droit de détenir un rang d'embauche et son corollaire, le droit à l'arbitrage advenant un litige à l'égard de ce rang d'embauche.

De plus, il y aura lieu de prévoir des mesures transitoires afin que les rangs d'embauche qui seront en vigueur le 31 mars 2013 soient protégés au 1er avril 2013, date d'entrée en vigueur projetée du nouveau régime forestier.

- d) le recours à la conciliation advenant un litige concernant les aspects autres que le rang d'embauche;

De plus, bien que le contrat de transport forestier relève beaucoup plus de la législation sur le transport que de la forêt, il y aura lieu de prévoir dans la nouvelle législation que le transport de bois ne pourra s'effectuer sans que le transporteur et son donneur d'ouvrage n'aient signé un contrat de transport forestier.

Il serait opportun qu'il soit prévu dans la nouvelle loi que les sociétés d'aménagement pourront intervenir afin d'obliger les donneurs d'ouvrage à signer des contrats de transport forestier sous peine de sanctions qui pourraient être prévues par la loi. En effet, actuellement, il y a beaucoup trop d'usines qui font effectuer du transport de bois sans contrat de transport forestier. Bien que l'actuelle loi sur le transport oblige la signature de tels contrats, il n'y a aucun moyen coercitif dans la loi afin d'obliger les intervenants à en signer un.

Finalement, le projet de loi devra prévoir également des dispositions afin de maintenir le contrat de transport forestier en cas d'aliénation et / ou de concession totale ou partielle d'une entreprise. Cela aura pour effet d'assurer une stabilité dans la gestion du transport forestier tout en assurant aux transporteurs le maintien des bénéfices et privilèges obtenus par signature d'un contrat de transport forestier.

4 -- Conclusion

À ce stade de nos réflexions, il nous semble que les droits des camionneurs en milieu forestier doivent être reconnus et valorisés afin que ces transporteurs reprennent la place qui leur revient dans la chaîne de l'industrie forestière au lieu d'être considérés comme des partenaires de second ordre. Nous anticipons du gouvernement actuel que ce soit le ministre des Ressources naturelles ou le ministre des Transports feront bonne foi et seront attentifs aux besoins et aux suggestions des intervenants importants dans l'industrie forestière.

Clément Bélanger, président de
l'Association nationale des camionneurs artisans inc.