



**COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE LOI MODIFIANT LA
LOI SUR LES TRANSPORTS EN MATIÈRE DE
CAMIONNAGE EN VRAC**

(Projet de loi n° 89)

Décembre 1999

CONSEIL DU PATRONAT DU QUÉBEC

COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES TRANSPORTS EN MATIÈRE DE CAMIONNAGE EN VRAC

(Projet de loi n° 89)

Le Conseil du Patronat du Québec (C.P.Q.) tient à remercier la Commission des transports et de l'environnement d'avoir accepté de le recevoir pour cette consultation sur le projet de loi n° 89.

Le Conseil du Patronat tenait en effet à être présent à cette consultation, dans la mesure où certains grands principes semblent mis en cause dans cette proposition du législateur et il souhaitait faire part de ses inquiétudes. D'entrée de jeu, nous préciserons toutefois que nous n'avons pas l'intention d'entrer dans des commentaires plus techniques du projet de loi, qui seront laissés aux représentants des diverses associations d'entreprises de camionnage ou d'autres intervenants du milieu qui, eux, ont une expertise pointue et des points de vue spécifiques à vous exposer.

Des principes de fond

Au moment du Sommet sur l'économie et l'emploi de 1996, le gouvernement du Québec avait pris l'engagement d'alléger la réglementation pour soulager notamment les entreprises québécoises et leur permettre de créer des emplois. On se souviendra, à cet effet, du texte du Décret créant le Groupe conseil sur l'allégement réglementaire présidé par Bernard Lemaire qui suivait le Sommet et consacrait, de manière tangible, cette intention gouvernementale. Après le dépôt du rapport du Groupe conseil, le 29 mai 1998, le gouvernement a résolu d'en reconduire le mandat pour une deuxième étape. À tort ou à raison, le milieu des affaires a donc compris que le gouvernement entendait poursuivre les efforts d'allégement réglementaire et qu'il persistait dans son intention de créer un climat réellement favorable aux entreprises.

Or, en dépit des bonnes intentions et d'efforts parfois manifestes pour donner un sens à cet engagement, il arrive encore trop souvent que le législateur cède à la tentation d'encadrer de façon très rigide ce qui nous semble devoir demeurer souple et libre, et nous sommes d'avis que le projet de loi présentement à l'étude par cette Commission en est une illustration assez flagrante.

Nous comprenons de ce texte qu'au lieu de laisser libre cours à la concurrence et aux règles naturelles du marché, le projet de loi établira une protection qui ne protégera que bien artificiellement les plus petites entreprises, en confiant, par ailleurs, un monopole à un organisme qui n'est pas représentatif de tous les acteurs.

Il nous semble en effet que l'industrie du camionnage en vrac soit bien morcelée et même atomisée. Plusieurs joueurs sont maintenant sur l'échiquier : les camionneurs indépendants, les camionneurs membres des postes de courtage, les camionneurs assujettis à la convention collective et les camionneurs non assujettis. Tous ces gens souhaitent gagner leur vie honorablement, et c'est parfaitement légitime, et même dans plusieurs cas, avoir la possibilité de maintenir ou même créer des emplois. Or, non seulement la concurrence est-elle très vive mais le marché, le gâteau à partager, a rapetissé comme une peau de chagrin, ne laissant à chacun que des portions beaucoup plus petites. Il nous semble qu'une intervention législative pour réguler ce marché serait non seulement inutile – le marché finit toujours par se réguler lui-même –, mais qu'elle constituerait en plus une immixtion injustifiée dans le droit de gérance des entreprises, en les obligeant à transiger avec un partenaire plutôt qu'avec un autre.

Il apparaît assez clair, par ailleurs, que dans la mesure où le nombre d'acteurs soit à la hausse et que la vitalité du marché ne soit plus ce qu'elle était, le désir de chacun de s'accaparer une part du marché engendre des luttes souvent difficiles à arbitrer et que si le législateur intervient pour donner satisfaction à une partie, il en mécontentera forcément une ou plusieurs autres, au risque de voir le climat social s'envenimer et des gestes incontrôlables se poser.

En outre, lorsqu'on a un penchant naturel, voire un réflexe de réglementation excessive, on risque de légiférer à courte vue, sans voir les effets pervers des règles imposées et sans laisser aux forces naturelles la possibilité de suivre leur évolution normale. Il est en effet plus facile d'imposer des normes et des encadrements pour satisfaire des demandes particulières lorsque certains des intervenants crient très fort et qu'ils vont même jusqu'à bloquer des routes que de laisser la concurrence s'exercer normalement, dans un marché qui devient alors plus sain.

Ce qui nous inquiète également, c'est que le projet de loi confère non seulement des privilèges à une seule catégorie de camionneurs, mais qu'il accorde un monopole à une organisation de personnes pour déterminer qui pourra gagner sa vie dans ce créneau de l'industrie. Sans porter de jugement de valeur sur les personnes qui bénéficieront de ces privilèges, nous sommes néanmoins très inquiets de voir le législateur intervenir de façon aussi évidente et explicite dans un secteur économique.

En effet, par l'entente que le ministre des Transports a signée avec les porte-parole des camionneurs qui bénéficieront des privilèges des contrats de camionnage en vrac dans le marché public, le ministre a d'abord lié son ministère pour le transport des matières en vrac. Par ailleurs, le ministère a pris l'engagement de convaincre les institutions publiques comme Hydro-Québec, la Société québécoise d'assainissement des eaux (SQAE) et d'autres ministères de contracter également des ententes avec les mêmes intervenants pour que le monopole ait droit de cité chez eux également. Le ministère s'est en outre lié pour que les clauses préférentielles d'embauche s'appliquent dans les cas de contrats de construction de routes publiques, qu'il octroiera au moyen de subventions aux municipalités.

Une situation de monopole est l'antithèse de la concurrence dans un marché libre et va très certainement à l'encontre de la philosophie de déréglementation qui devrait être la nôtre si on veut que le Québec puisse aspirer à un développement continu, à l'intérieur d'une économie ouverte. Nos entreprises ont à se confronter à l'économie nord-américaine, qui supporte de moins en moins l'approche protectionniste.

En outre, par définition, une situation de monopole a en général comme résultat de faire augmenter les prix et de faire diminuer la quantité de biens et de services offerts dans un marché donné. Le marché qui nous occupe est un marché public pour l'essentiel et il y a lieu, dès lors, de s'interroger sur les coûts accrus du nouveau système, tant pour les contribuables québécois que pour les contribuables municipaux (qui sont, somme toute, les mêmes personnes mais qui paient leur dû à deux percepteurs). Comment s'inscrira cette augmentation de coûts des municipalités dans le cadre des négociations du nouveau pacte fiscal qui doit absolument prévoir que les contribuables ne verront pas leur fardeau augmenter? Comment peut-on, par ailleurs, justifier que tous les contribuables québécois devront payer plus cher également? Il nous semble que, dans la perspective d'une gestion serrée des fonds publics, il soit difficile de justifier que l'on paie plus pour un service parce qu'il est exclusivement dispensé par un groupe choisi de personnes. Le

gouvernement a-t-il produit une étude d'impact de ce projet de loi, comme il s'était engagé à le faire pour toute nouvelle réglementation? Si on revient au groupe Lemaire, le gouvernement a-t-il soumis son projet au Secrétariat à la déréglementation? C'est une condition *sine qua non* pour avoir une évaluation objective des retombées socio-économiques de ce projet de loi.

Y aura-t-il des « coûts d'emplois » dans l'octroi de ce monopole? Avec un taux de chômage qui avoisine encore et toujours 10 %, sans que nous puissions jamais combler l'écart que nous avons avec la province voisine, les entreprises qui ne seront pas favorisées par le monopole devront-elles « rationaliser » leur main-d'œuvre? Avons-nous les moyens de perdre ces emplois?

Il nous faut souligner, en outre, un certain paradoxe de cette intervention législative. Encore tout récemment, la ministre d'État au Travail et à l'Emploi, madame Diane Lemieux, se réjouissait, à juste titre, de l'entente qui règle les démêlés entre le Québec et l'Ontario dans l'industrie de la construction. Selon notre souvenir, les Ontariens considéraient comme un irritant le fait que leurs camionneurs ne pouvaient accéder au marché québécois. Nous avons été surpris de constater que leur problème semble résolu par le projet de loi. Le nouvel article 47.11 de la *Loi sur les transports* donnera en effet aux camionneurs ontariens le privilège de s'enregistrer aux postes de courtage. Nous comprenons qu'il s'agirait, pour le gouvernement du Québec, d'une obligation découlant de l'Accord sur le commerce intérieur. Ce faisant, le gouvernement du Québec ne confère-t-il toutefois pas plus de droits à des camionneurs ontariens qu'à des camionneurs québécois, du moins à ceux qui ne pourront pas s'inscrire aux postes de courtage? Sans compter qu'encore une fois, le marché est en chute libre et que l'on limite les possibilités pour des entreprises de chez nous?

Nous avons un autre objet d'inquiétude... qui constitue également pour nous un principe fondamental. Bien que le projet de loi n° 89 ne touche en rien les conditions de travail et qu'il n'y soit nullement question de négociations sous quelque forme que ce soit, il nous semble que le texte qui remet tant de pouvoir entre les mains d'intermédiaires ou de représentants constitue une base intéressante pour faire de ces représentants des interlocuteurs privilégiés dans un éventuel cadre de négociation sectorielle. On connaît notre pensée sur la question de la négociation sectorielle. Il y a des années, en effet, que le patronat oppose une fin de non-recevoir totale à un régime de négociations sectorielles. Et ce n'est certes pas avec l'ouverture des marchés et l'accroissement de la concurrence internationale que cette forme de relations du travail devient plus avantageuse pour les entreprises. Bien au contraire. Alors, bien qu'il ne soit nullement question, à ce stade, d'une éventuelle syndicalisation d'abord et d'une négociation sectorielle ensuite, nous

nous permettons de mettre le législateur en garde contre les possibles effets pervers d'une telle centralisation des forces.

Conclusion

Dans la perspective de la libéralisation de ce secteur, nous ajouterons notre voix à celle de M^e Michel Towner, un des membres du Comité d'experts sur le statut des camionneurs-propriétaires (Comité Bernier) qui soulignait, dans sa dissidence au rapport de ce comité, la nécessité de laisser le marché s'exprimer normalement et faisait remarquer qu'aucune autre province ou État américain ne laissaient subsister de réglementation pour le camionnage en vrac. Il rappelait également que le rapport Scowen, en juin 1986, recommandait la déréglementation de ce secteur d'industrie pour lui permettre de s'insérer plus efficacement à l'intérieur des mécanismes du marché. M^e Towner concluait par cette citation du rapport de 1986 :

« Par contre, le Groupe de travail reconnaît que la tradition de protectionnisme profondément ancrée dans ce secteur a créé des conditions difficiles à modifier. Il n'a, par contre, reçu aucune démonstration qui le convainque que la réglementation puisse faire mieux que le marché concurrentiel pour développer un secteur efficace, pour offrir des prix plus souples et pour rendre justice non seulement à ceux qui font partie de cette industrie mais aussi à ceux qui voudraient y entrer. »

Treize ans plus tard, nous sommes d'avis que ces propos sont encore étonnamment actuels et nous convions le ministre à réviser un texte de loi qui fera perdurer une situation d'exception pour le Québec, une situation qui, encore une fois, nous singularise et nous marginalise et va à l'encontre de la liberté de commerce.